

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 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021 e relativa nota di variazioni. C. 1334-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato e C. 1334/II Governo. (Relazione alla V Commissione) (<i>Esame e conclusione – Relazione favorevole</i>)	98
ALLEGATO 1 (<i>Relazione approvata</i>)	111
ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di relazione del gruppo PD</i>)	112

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina del dottor Nicola Zaccheo a presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC). Nomina n. 13 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	108
--	-----

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 27 dicembre 2018. – Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Michele Dell'Orco.

La seduta comincia alle 13.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021 e relativa nota di variazioni.

C. 1334-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato e C. 1334/II Governo.
(Relazione alla V Commissione).

(*Esame e conclusione – Relazione favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che, sensi dell'articolo 70, comma 2, del regolamento, saranno oggetto di esame solo le parti modificate dal Senato.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), *relatore*, avverte che per gli interventi nella prima sezione darà sinteticamente conto dei profili di interesse della Commissione relativi all'articolo 1 del disegno di legge.

Per il settore delle comunicazioni, l'intervento più rilevante è contenuto nei commi da 1101 a 1111, che recano diverse misure volte a favorire un ordinato svolgimento della riorganizzazione delle frequenze radiotelevisive a seguito dell'assegnazione delle frequenze in banda 700 Mhz per lo sviluppo della rete 5G e a superare le problematiche emerse con particolare riferimento all'entità della capacità trasmissiva assegnata per l'emittenza locale, alla nuova struttura del *multiplex* regionale destinato ai fornitori di servizi media audiovisivi in ambito locale, all'assegnazione delle frequenze alla ra-

diofonia digitale, nonché con riferimento alla distribuzione tra i vari soggetti beneficiari delle risorse volte a favorire la transizione verso le nuove modalità di esecuzione del servizio televisivo digitale terrestre. Ulteriore elemento di novità introdotto nell'ambito di tali disposizioni è la definizione di una procedura competitiva per l'assegnazione di ulteriore eventuale capacità trasmissiva disponibile in ambito nazionale.

In particolare, viene soppresso il riferimento alla riserva di un terzo della capacità trasmissiva a favore delle emittenti locali; l'entità della capacità trasmissiva riservata al livello locale sarà conseguentemente definita nell'ambito del Piano nazionale di assegnazione delle frequenze. Con riguardo alla capacità trasmissiva per le tv locali si prevede inoltre che in ciascuna area tecnica di cui al comma 1030 dell'articolo 1 della legge di bilancio per il 2018 siano previste più frequenze in banda UHF (ossia la banda 470-694 mhz) per la realizzazione di reti, di cui almeno una con copertura non inferiore al 90 per cento della popolazione dell'area, finalizzate alla messa a disposizione di capacità trasmissiva ai fornitori di servizi di media audiovisivi in ambito locale.

Con riferimento all'esigenza di aumentare le risorse di rete destinate alla radiofonia digitale si prevede che, in ordine alla pianificazione delle frequenze in banda III VHF (ossia in banda 174-230 mhz), tali frequenze siano assegnate prioritariamente alla radiofonia digitale e soltanto « ove necessario » al servizio televisivo digitale terrestre.

La disposizione prevede infine l'introduzione dell'obbligo per l'AGCOM di pianificare con frequenze in banda UHF (ossia in banda 470-694 mhz) una rete con decomponibilità per macroaree per la realizzazione, da parte del concessionario del servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale (ossia della RAI), di un *multiplex* contenente l'informazione regionale.

Sono differiti al 31 marzo 2019 i termini (scaduti il 30 settembre 2018) per l'individuazione delle modalità di conver-

sione dei diritti d'uso delle frequenze di cui sono titolari gli operatori di rete nazionali in diritti d'uso di capacità trasmissiva in *multiplex* nazionali di nuova realizzazione in tecnologia DVB-T2 e per la definizione da parte dell'AGCOM dei criteri per l'assegnazione in ambito nazionale dei diritti d'uso delle frequenze pianificate per il servizio televisivo digitale terrestre agli operatori di rete nazionali; è altresì disposta la proroga al 30 giugno 2019 del termine fissato originariamente al 28 febbraio 2019 affinché il Ministero dello sviluppo economico assegni i diritti d'uso delle frequenze pianificate agli operatori di rete nazionale sulla base dei criteri definiti dall'AGCOM.

Si prevede una diversa modalità di realizzazione del *multiplex* regionale a cura del concessionario del servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale e l'introduzione della previsione secondo la quale l'AGCOM individua le modalità e le condizioni economiche, orientate al costo, secondo cui il concessionario del servizio pubblico nel *multiplex* contenente l'informazione regionale ha l'obbligo di cedere una quota della capacità trasmissiva assegnata, comunque non inferiore a un programma, nel periodo transitorio, a favore di ognuno dei soggetti legittimamente operanti in ambito locale assegnatari dei diritti d'uso dei canali 51 e 53 che rilascino i rispettivi diritti d'uso nel periodo transitorio.

Si prevede inoltre che l'assegnazione di ulteriore eventuale capacità trasmissiva disponibile in ambito nazionale e delle frequenze terrestri, aggiuntiva rispetto a quelle destinate alla conversione dei diritti d'uso e pianificate dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni nel PNAF, avvenga mediante procedura onerosa con aggiudicazione all'offerta economica più elevata senza rilanci competitivi, indetta entro il 30 novembre 2019 dal Ministero dello sviluppo economico, in attuazione delle procedure stabilite, entro il 30 settembre 2019, dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni sulla base di specifici principi e criteri direttivi.

Ulteriori interventi concernono il calendario per la realizzazione dello *switch off* e la gestione della fase transitoria. Oltre all'aggiornamento di alcuni ulteriori termini, si prevede infine una rimodulazione delle risorse volte a far fronte alle spese per l'attuazione di quanto previsto dalle disposizioni in tema di riorganizzazione delle frequenze radiotelevisive.

In tale operazione sono più che triplicate per l'anno 2020 le risorse dirette ad assicurare un contributo per gli utenti finali per l'acquisto di apparecchiature di ricezione televisiva, con un aumento di 51 milioni di euro (da 25 milioni a 76 milioni).

Sempre con riferimento al settore delle comunicazioni, segnala l'introduzione dell'imposta sui servizi digitali, la cosiddetta *web tax* (commi 35-50).

L'imposta si applica ai ricavi derivanti dalla fornitura dei seguenti servizi: *a*) veicolazione su un'interfaccia digitale di pubblicità mirata agli utenti della medesima interfaccia; *b*) messa a disposizione di un'interfaccia digitale multilaterale che consente agli utenti di essere in contatto e di interagire tra loro, anche al fine di facilitare la fornitura diretta di beni o servizi; *c*) trasmissione di dati raccolti da utenti e generati dall'utilizzo di un'interfaccia digitale, a condizione che i soggetti esercenti attività d'impresa, singolarmente o a livello di gruppo, nel corso di un anno solare, realizzino congiuntamente un ammontare complessivo di ricavi ovunque realizzati non inferiore a euro 750.000.000 e un ammontare di ricavi derivanti da servizi digitali realizzati nel territorio dello Stato non inferiore a euro 5.500.000. Sono poi disciplinati i presupposti per l'applicazione dell'imposta in relazione alla riconducibilità del ricavo oggetto di tassazione ad un servizio prestato a un utente localizzato nel territorio dello Stato. L'aliquota d'imposta applicata è pari al 3 per cento all'ammontare dei ricavi tassabili realizzati dal soggetto passivo in ciascun trimestre. Le disposizioni attuative sono stabilite con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sentite

l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, l'Autorità garante per la protezione dei dati personali e l'Agenzia per l'Italia digitale. Il decreto dovrà essere emanato entro 4 mesi dalla data di entrata in vigore della legge e le disposizioni relative all'imposta sui servizi digitali si applicheranno a decorrere dal sessantesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del citato decreto.

Il comma 101, introdotto nel corso dell'esame al Senato, riconosce alla RAI-Radiotelevisione italiana S.p.a. un contributo di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, per l'adempimento degli obblighi del contratto di servizio, ivi inclusi quelli per lo sviluppo della programmazione digitale.

Con riferimento ai contributi per l'emittenza locale, inoltre, il comma 762, introdotto dal Senato, stabilisce, con riguardo alle agevolazioni fiscali per l'editoria e l'emittenza locale, previste dall'articolo 57-*bis* del decreto-legge n. 50 del 2017, che le misure d'incentivo devono comunque essere limitate entro gli importi consentiti dalle specifiche disposizioni dell'UE in materia di aiuti c.d. *de minimis*.

Il comma 810, introdotto nel corso dell'esame al Senato, dispone, nelle more della revisione organica della disciplina di settore, l'abolizione, o la progressiva riduzione fino all'abolizione, dei contributi diretti a favore di determinate categorie di imprese radiofoniche e di imprese editrici di quotidiani e periodici. Prevede inoltre il sostegno, a valere sul Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione, di progetti finalizzati, tra l'altro, a diffondere la cultura della libera informazione plurale, dell'innovazione digitale e sociale, e a sostenere il settore della distribuzione editoriale.

Il comma 1134, lettera *a*), infine – anch'esso introdotto dal Senato – rende definitivo, abrogando il riferimento al termine del 31 dicembre 2018, il divieto di incroci proprietari tra televisione e comunicazione ed editoria, il quale impedisce sia ai soggetti che esercitano l'attività televisiva in ambito nazionale su qualunque piattaforma, con ricavi superiori all'8 per

cento del Sistema Integrato delle Comunicazioni (SIC), che alle imprese del settore delle comunicazioni elettroniche che detengono una quota superiore al 40 per cento dei ricavi di detto settore, di acquisire partecipazioni in imprese editrici di quotidiani o partecipare alla costituzione di nuove imprese editrici di quotidiani, esclusi i quotidiani diffusi unicamente in modalità elettronica.

Passando ad esaminare gli interventi nel settore dei trasporti, rileva, con riferimento al trasporto ferroviario, che il comma 128, introdotto dal Senato, assegna alla regione Piemonte un contributo straordinario pari a 5 milioni di euro per l'elettrificazione della linea ferroviaria Biella-Novara.

Il comma 297, introdotto dal Senato, autorizza inoltre la spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021 per compensare i maggiori costi, inclusi quelli relativi al traghettamento ferroviario dei treni merci ed alle attività ad esso connesse, sostenuti dalle imprese ferroviarie rispetto ad altre modalità più inquinanti, per l'effettuazione di trasporti ferroviari di merci aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Lazio, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia. La disposizione rinvia poi ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, la disciplina, delle modalità di attribuzione delle risorse, nel rispetto delle Linee guida per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie adottate dalla Commissione europea. Le risorse non attribuite alle imprese ferroviarie ai sensi della predetta disciplina sono destinate, nei limiti degli stanziamenti disponibili, al riconoscimento di un contributo alle imprese ferroviarie che effettuano i trasporti di merci per ferrovia sull'intera infrastruttura ferroviaria nazionale, in misura non superiore al valore di 2,5 euro a treno/km, che tiene conto dei minori costi esterni rispetto ai trasporti in modalità stradale. Il contributo è ripartito fra le imprese aventi diritto in maniera proporzionale ai treni/km effettuati.

Con riferimento al trasporto aereo, il comma 133, introdotto dal Senato, autorizza la spesa di 3 milioni di euro per ciascun anno del triennio 2019-2021 per l'aeroporto di Crotone, al fine di garantire un completo ed efficace sistema di collegamenti aerei e di assicurare la continuità territoriale.

Con riferimento al trasporto stradale, i commi da 1031 a 1038, ampiamente modificati dal Senato, introducono, in via sperimentale, un contributo tra i 1.500 e i 6.000 euro per chi acquisti, anche in locazione finanziaria e immatricoli in Italia un autoveicolo nuovo, di categoria M1, caratterizzato da basse emissioni inquinanti, inferiori a 70 grammi per chilometro – quindi sostanzialmente per i veicoli totalmente elettrici o ibridi – di costo inferiore a 50.000 euro (IVA esclusa). Il contributo è attribuito a chi acquista i citati veicoli dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021.

Nello specifico, l'ammontare del contributo è differenziato sulla base di due fasce di emissioni ed è pari a 4.000 euro in caso di emissioni di biossido di carbonio comprese tra 0 e 20 grammi per chilometro e a 1.500 euro in caso di emissioni di biossido di carbonio comprese tra 21 e 70 grammi per chilometro. Nel caso in cui l'acquisto avvenga contestualmente alla consegna per la rottamazione di un veicolo della medesima categoria omologato alle classi Euro 1, 2, 3, 4, il contributo è elevato, rispettivamente, a 6.000 euro e a 2.500 euro.

Il veicolo consegnato per la rottamazione deve essere intestato da almeno dodici mesi alla medesima persona intestataria del nuovo veicolo o a uno dei familiari conviventi alla data di acquisto. In caso di locazione finanziaria del nuovo veicolo, quello consegnato per la rottamazione deve risultare intestato all'utilizzatore o a un familiare da almeno dodici mesi. Nell'atto di acquisto deve essere espressamente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione. Entro 15 giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo, pena il mancato riconoscimento del con-

tributo, di avviare il veicolo usato per la demolizione e di provvedere direttamente alla richiesta di cancellazione per demolizione allo sportello telematico dell'automobilista. A tal fine il venditore è tenuto a consegnare i veicoli usati ai centri di raccolta appositamente autorizzati, anche per il tramite delle case costruttrici al fine della messa in sicurezza, della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione. Tali veicoli non possono essere rimessi comunque in circolazione.

Il contributo viene corrisposto mediante compensazione sul prezzo di acquisto dal venditore all'acquirente e non è cumulabile con altri incentivi di carattere nazionale. Sono poi le imprese costruttrici o importatrici del veicolo a rimborsare al venditore l'importo del contributo recuperandolo a loro volta in via fiscale.

Il limite complessivo di spesa per la concessione dell'incentivo risulta pari a 60 milioni di euro per il 2019 e a 70 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021; le relative risorse confluiscono in un fondo appositamente istituito presso il Ministero dello sviluppo economico.

Il comma 1039, introdotto dal Senato, prevede poi una nuova detrazione fiscale per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica per i veicoli alimentati a energia elettrica. Tale detrazione è riconosciuta ai contribuenti rispetto all'imposta lorda, fino a concorrenza del suo ammontare, per le spese documentate sostenute dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021 in relazione all'acquisto o posa in opera di infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici. La detrazione si applica anche alle spese documentate rimaste a carico del contribuente, per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica sulle parti comuni degli edifici condominiali.

La detrazione è ripartita in dieci quote annuali di pari importo ed è riconosciuta nella misura del 50 per cento delle spese sostenute. La detrazione è calcolata su un ammontare complessivo non superiore a 3.000 euro.

Per la disciplina applicativa dell'incentivo e della detrazione fiscale si rinvia

all'emanazione di un decreto del Ministro per lo sviluppo economico, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministero dell'economia e finanze, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge.

I commi da 1042 a 1046, anch'essi ampiamente modificati dal Senato, prevedono, a decorrere dal 1° marzo 2019 e fino al 31 dicembre 2021, un'imposta, parametrata al numero dei grammi di biossido di carbonio (CO₂) emessi per chilometro, a carico di chi acquisti, anche in locazione finanziaria, e immatricoli in Italia (inclusi i veicoli già immatricolati in altri Stati che vengano reimmatricolati in Italia), un veicolo nuovo di categoria M1, quindi un'autovettura (veicolo a motore destinato al trasporto di persone, avente al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente) con emissioni di biossido di carbonio superiori a 160 grammi per chilometro. L'importo da versare è compreso tra euro 1.100 ed euro 2.500 ed è modulato in base a 4 fasce di emissioni (1.100 euro per emissioni di biossido di carbonio comprese tra 161 e 175 g/km; 1.600 euro per emissioni comprese tra 176 e 200 g/km; 2.000 euro per emissioni comprese tra 201 e 250 g/km; 2.500 euro per emissioni superiori a 250 g/km). L'imposta è versata, dall'acquirente o da chi richiede l'immatricolazione.

Il comma 1047 istituisce infine presso il Ministero dello sviluppo economico un sistema permanente di monitoraggio delle misure fin qui illustrate.

I commi da 1057 a 1064, introdotti durante l'esame in Senato, introducono inoltre un contributo per l'acquisto in Italia, anche in locazione finanziaria, nell'anno 2019 di veicoli a due ruote (categorie L1 e L3) di potenza inferiore o uguale a 11 kW (dunque elettrici o ibridi) nuovi di fabbrica, con contestuale consegna per la rottamazione di un veicolo della medesima categoria di cui si sia proprietari o utilizzatori, in caso di locazione finanziaria, da almeno 12 mesi.

Il contributo è pari al 30 per cento del prezzo di acquisto, sino ad un massimo di

3.000 euro qualora il veicolo consegnato per la rottamazione appartenga alle categorie Euro 0, 1 o 2.

Entro quindici giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo, pena il non riconoscimento del contributo, di consegnare il veicolo usato ad un demolitore e di provvedere direttamente alla richiesta di cancellazione per demolizione allo sportello telematico dell'automobilista.

Analogamente all'incentivo previsto per le auto elettriche, il contributo è corrisposto dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto. Sono poi le imprese costruttrici o importatrici del veicolo a rimborsare al venditore l'importo del contributo recuperandolo a loro volta in via fiscale.

Per la concessione di questo contributo è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per l'anno 2019.

Il comma 1048, introdotto dal Senato, dispone la riduzione della tassa automobilistica nella misura del 50 per cento per i veicoli di interesse storico e collezionistico con anzianità di immatricolazione compresa tra 20 e 29 anni, se in possesso del certificato di rilevanza storica e qualora il riconoscimento della storicità sia riportato sulla carta di circolazione.

Il Senato è poi intervenuto sugli incentivi, per gli anni 2019 e 2020, in favore di giovani conducenti (che non abbiano compiuto i 35 anni d'età) nel settore dell'autotrasporto merci. I commi da 291 a 295 prevedono, in particolare, il rimborso del 50 per cento delle spese sostenute per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida dei veicoli destinati all'esercizio dell'autotrasporto per conto terzi. A seguito delle modifiche introdotte, le imprese di autotrasporto possono fruire della detrazione per un importo non superiore a 1.500 euro per ciascun periodo d'imposta.

Con riferimento al comma 296, relativo al finanziamento delle agevolazioni fiscali per l'acquisto dei dispositivi di allarme volti a prevenire l'abbandono dei bambini nei veicoli, resi obbligatori dalla legge n. 117 del 2018, l'autorizzazione di spesa

di 1 milione di euro per l'anno 2019, introdotta nel corso dell'esame alla Camera, è stata estesa dal Senato anche all'anno 2020.

Sempre con riguardo al trasporto stradale, i commi 489, 490 e 491, introdotti dal Senato, istituiscono il Fondo per l'accessibilità e la mobilità delle persone con disabilità. Il Fondo è destinato alla copertura finanziaria di interventi volti alla innovazione tecnologica delle strutture, contrassegno e segnaletica per la mobilità delle persone con disabilità e ha una dotazione di 5 milioni di euro per l'anno 2019.

Le modalità di attuazione sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro per la famiglia e le disabilità, il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro dell'interno, previa intesa in sede di Conferenza unificata, sentiti ACI e le associazioni delle persone con disabilità comparativamente più rappresentative a livello nazionale. Con il medesimo decreto sono definiti gli interventi finalizzati alla prevenzione dell'uso indebito del contrassegno per il parcheggio delle persone con disabilità.

Due disposizioni introdotte dal Senato prevedono inoltre modifiche dirette al codice della strada.

In primo luogo, il comma 103 modifica l'articolo 7 del codice della strada, consentendo, in ogni caso, ai veicoli a propulsione elettrica o ibrida l'accesso alle zone a traffico limitato.

I commi 1049 e 1050 recano invece una modifica all'articolo 80 del codice della strada, consentendo l'affidamento in concessione delle attività di revisione dei veicoli per trasporto di merci alle imprese di autoriparazione anche per le revisioni dei veicoli a motore con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, ove tali veicoli siano destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP).

Il comma 1135, lettera b), proroga inoltre dal 1° gennaio 2019 al 1° gennaio 2020 l'entrata in vigore del documento unico di circolazione dei veicoli.

Per quanto riguarda il finanziamento di singoli interventi, il comma 97, introdotto nel corso dell'esame al Senato, prevede che, in sede di aggiornamento del contratto di programma ANAS 2016-2020, una quota delle risorse da contrattualizzare o che si rendano disponibili nell'ambito delle finalità già previste dal vigente contratto, nel limite di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, sia destinata alla progettazione e realizzazione di interventi di adeguamento e messa in sicurezza degli svincoli delle tangenziali dei capoluoghi di provincia.

Il comma 104, introdotto dal Senato, prevede l'istituzione di un fondo, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per finanziare interventi finalizzati alla progettazione delle autostrade ciclabili con una dotazione di 2 milioni di euro per l'anno 2019.

Il comma 918, introdotto dal Senato, prevede uno stanziamento 1,5 milioni di euro per il 2019, in favore della Regione Lombardia, per interventi relativi alla viabilità del Ponte San Michele tra Calusco e Paderno d'Adda.

Con riguardo al settore portuale, il Senato ha previsto un ulteriore intervento di sostegno per il porto di Genova. I commi 1025, 1026 e 1027 affidano per l'anno 2019, al Commissario straordinario per la ricostruzione le attività di ottimizzazione dei flussi veicolari nel porto di Genova, prevedendo che tra queste sia ricompresa la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, per la quale sono stanziati 2 milioni di euro per l'anno 2019.

I commi da 394 a 397, introdotti al Senato, incrementano inoltre, a decorrere dal 2021, la dotazione organica dei volontari del Corpo delle capitanerie di porto in servizio permanente.

Nel dettaglio, per garantire gli *standard* operativi ed i livelli di efficienza e di efficacia del Corpo delle Capitanerie di Porto- Guardia costiera per l'attuazione delle misure necessarie ad accrescere la sicurezza, anche ambientale, della navigazione e dei traffici marittimi, la predetta

dotazione organica, attualmente pari a 3.500 unità di personale, viene aumentata a 3.600 unità per l'anno 2021, a 3.700 unità per l'anno 2022, a 3.800 per l'anno 2023; a 3.900 unità per l'anno 2024 e a 4.000 unità a regime a decorrere dal 2025.

Con riferimento al trasporto locale, a seguito delle modifiche apportate dal Senato al comma 96, una parte delle risorse del Fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e per lo sviluppo del Paese, sono state destinate al prolungamento della linea metropolitana 5 (M5) da Milano fino al comune di Monza, per un importo complessivo pari almeno a 900 milioni di euro, di cui almeno 15 milioni di euro per il 2019, 10 milioni per il 2020, 25 milioni per il 2021, 95 milioni per il 2022, 180 milioni per il 2023, 245 milioni per il 2024, 200 milioni per il 2025, 120 milioni per il 2026 e 10 milioni di euro per il 2027.

Il comma 931 autorizza invece la spesa di 55 milioni di euro per l'anno 2019, di 65 milioni di euro per l'anno 2020 e di 25 milioni di euro per l'anno 2021 per la revisione progettuale del completamento della Linea C della metropolitana di Roma e per l'acquisto di materiale rotabile relativo alla linea medesima, nonché per interventi di manutenzione straordinaria per le linee A e B della metropolitana di Roma.

I commi 933, 934 e 935 assegnano a Roma Capitale una dotazione finanziaria pari a 40 milioni di euro per l'anno 2019 e a 20 milioni di euro per l'anno 2020 per interventi di ripristino straordinario della piattaforma stradale della grande viabilità. In relazione ai predetti interventi Roma Capitale può avvalersi, nei casi emergenziali, del concorso del Ministero della Difesa.

In materia di impianti a fune, il comma 1135, lettera c), proroga inoltre di un anno la vita tecnica degli impianti di risalita in scadenza nel 2018, limitatamente agli skilift siti nel territorio delle regioni Marche ed Abruzzo.

Con riferimento al settore postale, il comma 617, introdotto dal Senato, reca disposizioni volte alla promozione e dif-

fusione della cultura filatelica nazionale e alla valorizzazione di immobilizzazioni di carte valori, evitandone il rischio di depauperamento nel tempo. Nel caso di giacenza di una ingente quantità, non inferiore a un miliardo di esemplari, di carte valori postali con il valore facciale, anche espresso in valuta non avente più corso legale, non più rispondente ad alcuna tariffa in vigore, il fornitore è autorizzato a procedere direttamente alla vendita di tali valori postali, come francobolli da collezione, a prezzi diversi da quelli nominali ed anche fuori dal territorio dello Stato, attraverso aste filateliche.

Passando all'esame della sezione seconda, l'intervento di maggiore entità concerne un definanziamento di 600 milioni di euro per l'anno 2019 sul programma 15.8 del Ministero dell'economia e delle finanze, le cui risorse sono quasi esclusivamente destinati trasferimenti a Rete ferroviaria italiana per il finanziamento dei contratti di programma (parte investimenti e parte servizi).

Illustra infine una proposta di relazione favorevole sul provvedimento in esame (*vedi allegato 1*).

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che il gruppo del Partito Democratico ha presentato una proposta alternativa di relazione (*vedi allegato 2*).

Antonello GIACOMELLI (PD), soffermandosi sugli interventi in materia di comunicazioni, sottolinea i significativi cambiamenti apportati alla disciplina della riorganizzazione delle frequenze radiotelevisive a seguito dell'assegnazione delle frequenze in banda 700 Mhz per lo sviluppo della rete 5G. Ricorda che la legge di bilancio per il 2018 disciplinava già la transizione con l'obiettivo generale di rispettare la scadenza del 2020, prorogabile fino al 2022; in quella sede erano state respinte una serie di pressioni provenienti da diversi soggetti. Al contrario, con le modifiche apportate vengono accolte le richieste della parte più conservatrice della RAI di spostare le frequenze dalla banda VHF alla banda UHF; in tal modo

la concessionaria del servizio pubblico ottiene un vantaggio improprio a scapito degli altri operatori del settore, mettendo altresì a repentaglio il rispetto della tempistica. Critica in proposito anche il riconoscimento alla RAI di un contributo di 40 milioni di euro per l'adempimento degli obblighi del contratto di servizio, in quanto quest'ultimo definisce già un corrispettivo concordato per il predetto adempimento.

Stigmatizza altresì l'abolizione dei contributi alle imprese radiofoniche ed editrici, che avviene al di fuori di un organico disegno di riforma del settore.

In merito alla messa a regime della disciplina del divieto di incroci proprietari tra televisione e comunicazione ed editoria, evidenzia come questa disciplina, pur apprezzabile nello spirito, risulti oramai obsoleta e necessiti di un adeguamento per rimanere al passo con i tempi.

In relazione all'extragettilo derivante dall'asta per il 5G, pari a ben 4 miliardi di euro, critica infine la mancata destinazione, neanche parziale, all'innovazione tramite un più ampio finanziamento della banda ultralarga e del 5G.

Federica ZANELLA (FI) evidenzia numerose criticità del disegno di legge all'esame della Commissione, a partire dall'eliminazione della riserva di un terzo della capacità trasmissiva a favore delle emittenti locali, nel processo di transizione verso il 5G; tale eliminazione, effettuata senza alcuna forma di ristoro, mette a rischio la sopravvivenza stessa delle emittenti.

Condividendo le considerazioni del collega Giacomelli, stigmatizza la progressiva abolizione dei contributi all'editoria, che si traduce in una riduzione della libertà di stampa e di opinione.

Sottolinea infine come l'extragettilo dell'asta 5G avrebbe dovuto essere destinata all'innovazione digitale.

Raffaella PAITA (PD) ricorda che il suo gruppo ha presentato una proposta alternativa di relazione ed esprime una ferma contrarietà sia nel merito che nel metodo

al disegno di legge in esame, che risulta di fatto impossibile da correggere o emendare. Al Senato è stato effettuato in corso d'opera uno stravolgimento complessivo dei saldi e dei contenuti del provvedimento, dal sapore fortemente recessivo.

Nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, rileva come la missione 13, concernente il diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto, abbia visto un ulteriore decremento di 524 milioni di euro, che vanno a sommarsi ai 1.577 milioni di euro già decurtati rispetto al 2018 sulla base del testo originario del disegno di legge. Desti inoltre preoccupazione la previsione di 300 milioni di euro di risparmi relativamente alla missione 2, concernente il programma «Diritto alla mobilità», che rischia di ripercuotersi negativamente nel 2019 sul trasporto pubblico locale, costringendo regioni ed enti locali a supplire con proprie risorse o ad effettuare tagli sui contratti di servizio.

Lamenta inoltre l'assenza di risposte per la città di Genova, con la mancata attuazione degli ordini del giorno del PD accolti dal Governo che prevedevano interventi per la 'zona arancione' e la cassa integrazione guadagni.

Preannuncia dunque il voto nettamente contrario del suo Gruppo.

Nicola STUMPO (LeU) osserva come la Camera si trovi a lavorare tra Natale e Capodanno dopo l'umiliazione subita dal Parlamento a causa delle modalità di svolgimento dei lavori al Senato. Nel corso dell'esame presso l'altro ramo del Parlamento, si è inoltre cercato di mascherare l'incapacità politica del Governo addossando le responsabilità ai tecnici.

A proposito degli slogan utilizzati, ritiene che «prima l'Italia» risulti di gran lunga preferibile a «prima gli italiani».

Nel richiamare infine la dignità del ruolo dell'opposizione, preannuncia il voto contrario del suo Gruppo.

Giorgio MULÈ (FI) sottolinea che le misure introdotte dal Senato in materia di comunicazioni minano l'equilibrio del pluralismo democratico. In particolare, l'abo-

lizione dei contributi all'editoria silenzia le voci libere ed indipendenti di 24 testate, come l'Avvenire e il Manifesto, di orientamento politico e culturale molto diverso, con ripercussioni anche sui livelli occupazionali.

Rileva la contraddizione con la stabilizzazione del divieto di incroci proprietari, effettuata in un periodo in cui, come dimostrano le esperienze straniere, risulterebbe invece necessaria l'integrazione tra diverse piattaforme.

Mette poi in evidenza il finanziamento ad opera del comma 104 delle «autostrade ciclabili», concetto che non esiste nel nostro ordinamento, trattandosi piuttosto di un ossimoro in cui pare sostanzarsi la rivoluzione culturale del governo nel settore delle infrastrutture e dei trasporti. Richiede pertanto un approfondimento sulla destinazione del finanziamento di 2 milioni, ricordando come nel corso dell'esame alla Camera sia stato respinto un emendamento a sua prima firma volto ad introdurre incentivi per le biciclette a pedalata assistita.

Ricorda che al contempo la manovra sottrae risorse a 2620 associazioni di volontariato e riduce il sostegno a ragazzi in condizione di povertà educativa.

Simone BALDELLI (FI) evidenzia come il Senato non abbia introdotto alcuna nuova disposizione, dal momento che le modifiche sono state apportate da un unico maxiemendamento sconosciuto fino alla fine ai parlamentari.

Esprime soddisfazione e si complimenta con il Governo per la retromarcia sull'ecotassa, anche grazie alla pressione dell'opposizione. Nel rilevare come l'ecotassa sia ora limitata alle sole auto di lusso di enorme cilindrata, sottolinea come ciò sia avvenuto a seguito dell'apertura di un tavolo presso il Ministero dello sviluppo economico con le principali case automobilistiche ed i consumatori, suggerendo per il futuro di svolgere in via preventiva la consultazione dei soggetti interessati al fine di evitare l'approvazione di misure discutibili.

Sottolinea inoltre l'assenza di qualsiasi coinvolgimento del Parlamento nella definizione della manovra, relegato al ruolo di spettatore, con una situazione frustrante soprattutto per i parlamentari di maggioranza, privi di qualsiasi ruolo decisionale.

Dopo avere rilevato i pericoli per la libertà di informazione derivanti dalle misure in materia di comunicazioni ed editoria, critica infine la mancata audizione in Commissione del Commissario per la TAV, oramai in scadenza, audizione a più riprese richiesta dalle opposizioni.

Mauro ROTELLI (FdI) si sofferma in primo luogo sul carattere depressivo per il mercato delle auto dell'ecotassa, criticando altresì il fatto che essa sia orientata solo al sostegno dell'elettrico, tralasciando altre fonti energetiche come il GPL ed il metano.

Dopo avere ricordato come si sia pervenuti alla decisione di stralciare la questione del noleggio con conducente, esprime preoccupazione per la riduzione di 600 milioni di euro degli stanziamenti in favore di Rete ferroviaria italiana, con ripercussioni negative sugli investimenti previsti dal contratto di programma su cui si è recentemente espressa la Commissione.

Roberto ROSSO (FI), con riferimento alla questione delle emittenti radiotelevisive e dell'editoria, fa presente come si prospetti un quadro di forte limitazione della libertà di informazione.

La soppressione della riserva di un terzo della capacità trasmissiva alle emittenti locali, nel processo di transizione verso il 5G, si risolve in una delega in bianco al Governo per l'individuazione dello spazio da riservare alle tv locali. Al contempo, anziché sostenere finanziariamente le emittenti locali per consentire loro di affrontare i costi della transizione, si riconosce un contributo alla RAI.

Da una parte dunque, si sceglie di finanziare la RAI, soggetto controllabile dal Governo, dall'altra si pongono le basi per silenziare le voci libere della radio e dei giornali, attraverso la progressiva abolizione dei contributi a loro diretti.

Rivolge in proposito un appello ai colleghi della Lega, ricordando come l'informazione locale faccia parte del patrimonio culturale della Lega e come non possano colpirla i lavoratori del settore.

Esprime soddisfazione per il fatto che sia stato dato seguito ad un ordine del giorno a sua prima firma volto ad aumentare i fondi per l'acquisto dei *decoder* da parte degli utenti finali, criticando tuttavia l'assenza di un'adeguata campagna di informazione dei cittadini e segnalando come siano in corso promozioni per la vendita di vecchie apparecchiature che a breve risulteranno obsolete.

Sempre con riferimento alla transizione verso il digitale, segnala la situazione del Piemonte, in quanto nel nuovo sistema metà del territorio regionale si troverà costretta a ricevere il segnale dalla Lombardia.

Davide GARIGLIO (PD), dopo avere pienamente condiviso l'ultima osservazione del collega Rosso, che è stato anche presidente del Co.re.com. Piemonte, sottolinea come l'approvazione del disegno di legge di bilancio da parte del Senato abbia costituito una forzatura istituzionale senza precedenti nella storia repubblicana.

Con il Parlamento ridotto ad una sorta di dopolavoro e 630 deputati che vedono quotidianamente mortificato il loro ruolo, risulta persino plausibile la proposta di estrarre a sorte i parlamentari. Biasima in proposito il silenzio del Presidente della Camera di fronte ad un Parlamento esautorato al momento della votazione del disegno di legge più rilevante, alla Camera ridotta ad « aula sorda e grigia ». Ricorda come nella scorsa legislatura una delle forze politiche dell'attuale maggioranza considerasse attacchi alla democrazia da respingere con durezza qualsiasi *deminutio* del ruolo del Parlamento.

Rileva inoltre le numerose criticità del disegno di legge all'esame per il settore dei trasporti: dal finanziamento alle inesistenti autostrade ciclabili allo stralcio della norma sul noleggio con conducente, dal defianziamento di 600 milioni di euro per Rete ferroviaria italiana alla riduzione

di 50 milioni annui del fondo per i rinnovi contrattuali del pubblico impiego nel trasporto pubblico locale, al congelamento di ulteriori risorse pari a 300 milioni per il fondo per il trasporto pubblico locale.

Stigmatizza le mancate audizioni del Commissario per la TAV e del direttore di TELT, così come il mancato sopralluogo sul cantiere della TAV, evidenziando la situazione di grave conflitto di interessi in cui versano i membri della Commissione per l'analisi costi-benefici nominata dal Governo.

Sottolinea infine nuovamente come l'approvazione al Senato del disegno di legge di bilancio sia stata il frutto di una gravissima forzatura, che ha indotto il suo Gruppo a presentare una proposta alternativa di relazione contraria.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO richiama i rilevanti investimenti nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, cominciando dai 13,2 miliardi di nuove risorse stanziati nel contratto di programma con Rete ferroviaria italiana, che era rimasto bloccato per due anni. Ricorda l'accordo appena siglato in sede di Conferenza unificata, che riconosce 3,7 miliardi di risorse per il rinnovo degli autobus e il finanziamento di circa un miliardo di euro previsto dal disegno di legge di bilancio in esame per le metropolitane di Milano e Roma, nonché i 250 milioni per la messa in sicurezza della viabilità sul Po. Sottolinea altresì che il Fondo per gli investimenti e il Fondo per gli enti locali prevedono risorse per circa 2,5 miliardi di euro annui, che saranno ripartiti tra i Ministeri per nuovi investimenti.

Ricorda poi che il finanziamento delle autostrade ciclabili è stato introdotto al Senato con l'accoglimento di un emendamento del PD, concordando con l'opportunità di una riformulazione della norma.

Con riferimento agli incentivi alle auto ecologiche, ringrazia il collega Baldelli per aver riconosciuto il lavoro svolto dal Governo e ricorda infine che gli incentivi

sono legati non ad un particolare tipo di propulsione ma solo al livello delle emissioni inquinanti.

La Commissione approva la proposta di relazione favorevole sul provvedimento in esame (*vedi allegato 1*) e nomina il deputato Scagliusi quale relatore presso la V Commissione Bilancio.

Alessandro MORELLI, *presidente*, dichiara preclusa la proposta alternativa presentata dal gruppo del Partito democratico.

Avverte che la relazione favorevole, unitamente alla relazione di minoranza, sarà trasmessa alla V Commissione Bilancio ai sensi dell'articolo 120 del Regolamento.

Avverte infine che il gruppo del Partito democratico ha designato il deputato Davide Gariglio quale relatore di minoranza presso la V Commissione bilancio.

La seduta termina alle 14.25.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 27 dicembre 2018. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Michele Dell'Orco.

La seduta comincia alle 14.25.

Proposta di nomina del dottor Nicola Zaccheo a presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).

Nomina n. 13.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina.

Elisabetta Maria BARBUTO (M5S), *relatrice*, ricorda che la Commissione è chia-

mata ad esprimersi sulla proposta di nomina del dott. Nicola Zaccheo a Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).

Ricorda che, in base all'articolo 4, comma 2, del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, il Presidente dell'ENAC è scelto tra soggetti aventi particolari capacità ed esperienza riferite al trasporto aereo e all'aviazione ed è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le Commissioni parlamentari competenti per materia. Il Presidente rimane in carica cinque anni ed è rinnovabile per due mandati consecutivi dopo il primo.

Ricorda altresì che l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), istituito con il citato decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, è un ente pubblico economico dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria, ed è posto sotto la vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Secondo quanto previsto dal decreto legislativo n. 250 del 1997, l'ENAC esercita funzioni in materia di regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo, nonché tenuta dei registri e degli albi nelle materie di competenza; razionalizzazione e modifica delle procedure attinenti ai servizi aeroportuali; si coordina con l'ENAV e con l'Aeronautica militare, nell'ambito delle rispettive competenze per le attività di assistenza al volo; cura i rapporti con enti, società ed organismi nazionali ed internazionali che operano nel settore dell'aviazione civile e svolge funzioni di rappresentanza presso gli organismi internazionali, anche su delega del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Inoltre, l'ENAC svolge l'istruttoria degli atti concernenti tariffe, tasse e diritti aeroportuali per l'adozione dei conseguenti provvedimenti del Ministro dei trasporti e della navigazione, provvede alle attività di definizione e controllo dei parametri di qualità dei servizi aeroportuali

e di trasporto aereo nei limiti previsti dal regolamento di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, e cura la regolamentazione, l'esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi di intervento e dei piani di investimento aeroportuale, nonché l'eventuale partecipazione all'attività di gestione degli aeroporti di preminente interesse turistico e sociale, ovvero strategico-economico. L'articolo 26 della legge europea per il 2017 (legge n. 167 del 2017) individua poi nell'ENAC l'Autorità nazionale competente per la certificazione e la sorveglianza degli aeroporti, nonché del personale e delle organizzazioni che operano in essi, ai sensi del regolamento (UE) n. 139/2014. Il citato regolamento richiede infatti agli Stati membri di designare uno o più soggetti come autorità competente, dotata dei necessari poteri e responsabilità ai fini della certificazione e della sorveglianza degli aeroporti, nonché del personale e delle organizzazioni che in essi operano.

Fa presente che il dottor Nicola Zaccheo risulta in possesso dei requisiti prescritti in quanto, come risulta dal suo *curriculum*, oltre ad aver svolto molteplici incarichi di carattere dirigenziale in imprese del settore aerospaziale, acquisendo un'esperienza pluriennale nella definizione e gestione dei programmi internazionali nel settore aerospaziale in ambito pubblico e privato, ha maturato specifiche competenze con riferimento tra l'altro allo studio e all'analisi di programmi per la modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa (*Air Traffic Management* di nuova generazione) e l'integrazione di nuovi strumenti per la gestione del traffico aereo dedicato ai Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto – SAPR (*UTM – Unmanned aircraft system Traffic Management*), con l'utilizzo di metodologie innovative quali sistemi integrati ground-aereo-satellite. Possiede altresì una specifica esperienza nello sviluppo di attività innovative e nella definizione degli *standard* normativi per i citati sistemi SAPR, con

particolare riferimento all'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali nazionali per la sperimentazione e la dimostrazione di tecnologie di nuova generazione.

Il dottor Zaccheo ricopre ad oggi il ruolo di consigliere di amministrazione del Distretto tecnologico aerospaziale pugliese (DTA), di Vice Presidente dell'*International Astronautical Federation Satellite Commercial Applications Committee* ed è membro della Policy Committee dell'Associazione Industrie Spaziali Europee (Eurosace),

nonché Consigliere di Amministrazione dell'Associazione delle imprese per le attività spaziali (AIPAS).

Raffaella PAITA (PD) chiede di svolgere l'audizione del dottor Zaccheo.

Alessandro MORELLI, *presidente*, accoglie la richiesta della deputata Paita e, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.30.

ALLEGATO 1

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021 e relativa nota di variazioni (C. 1334-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato e C. 1334/II Governo).

RELAZIONE APPROVATA

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati, per le parti di competenza, il disegno di legge recante « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021 » (C. 1334-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato) e la relativa nota di variazioni (C. 1334/II Governo),

**DELIBERA DI RIFERIRE
FAVOREVOLMENTE**

ALLEGATO 2

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021 e relativa nota di variazioni (C. 1334-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato e C. 1334/II Governo).

PROPOSTA ALTERNATIVA DI RELAZIONE DEL GRUPPO PD

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

premessi che:

ciò che è accaduto nelle ultime settimane e sta accadendo in queste ore è qualcosa di estremamente grave e inedito nella storia parlamentare della nostra Repubblica;

mai era successo che le istituzioni parlamentari fossero spogliate in modo così plateale del loro fondamentale ruolo;

quello all'esame è un disegno di legge di bilancio il cui testo è stato radicalmente modificato, per non dire completamente stravolto, rispetto a quello che aveva ottenuto la fiducia dell'Aula di Montecitorio;

un testo stravolto fin dalle fondamenta, da quei saldi che sono stati cambiati dopo una tormentata trattativa con l'Unione europea che ha smascherato l'improvvisazione con cui si è irresponsabilmente giocato con i numeri pur di portare avanti un'operazione di pura propaganda attorno a misure tuttora aleatorie come il reddito di cittadinanza e la « Quota 100 » in materia di pensioni;

un testo, quello attuale, che il Senato ha potuto esaminare, prima di votare la fiducia, solo per poche ore, dove « esaminare » è in realtà un termine del tutto improprio, considerando come la Commissione Bilancio di Palazzo Madama non abbia effettuato neanche un voto;

il provvedimento è stato votato direttamente dall'Assemblea del Senato senza che sia stato esercitato il dovuto e consapevole controllo sui contenuti e sul nuovo quadro programmatico di finanza pubblica;

ora, nella terza lettura alla Camera, si vuole ripetere la stessa procedura, calpestando le prerogative dei deputati, insistendo con inaudita protervia e senza il minimo rispetto delle istituzioni democratiche con una marcia a tappe forzate che punta a nascondere la confusione, i ritardi e l'approssimazione con cui il Governo si è mosso in questi mesi;

a pochi giorni dal forte richiamo del Presidente della Repubblica a difesa del Parlamento per « il ruolo centrale, che va rispettato e preservato », si sceglie di procedere, incuranti, nella direzione di voler condannare il Parlamento ad una sostanziale irrilevanza;

siamo di fronte ad una procedura inaccettabile, che ferisce la nostra democrazia;

per quanto concerne le materie di competenza della Commissione, si evidenzia come il testo approvato dal Senato della Repubblica abbia subito un ulteriore peggioramento;

è il caso ad esempio della missione 13, concernente il diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto, che ha visto un ulteriore decremento pari a 524 milioni di euro che vanno a sommarsi ai

1.577 milioni di euro già decurtati rispetto al 2018 come già evidenziato nel testo depositato alla Camera in prima lettura;

si evidenzia un definanziamento di 600 milioni di euro delle risorse iscritte nella missione 13, programma 13.8, « Sostegno allo sviluppo del trasporto » in termini di competenza e cassa;

il programma 13.8 del MEF riguarda, per la quasi totalità della spesa, l'erogazione di risorse per il finanziamento del contratto di programma, parte investimenti e parte servizi per il trasporto ferroviario;

si fa presente che per il 2018 le risorse stanziare per tale programma erano pari a 4.960 milioni di euro;

questo ulteriore definanziamento rischia di compromettere definitivamente gli investimenti in un settore strategico per l'economia del Paese;

desta preoccupazione la modalità di previsione di 300 milioni di euro di risparmi relativamente alla Missione 2, concernente il programma « Diritto alla mobilità », che, per come formulato, rischia entro il 2019 di impattare negativamente su regioni ed enti locali, che sul trasporto pubblico locale potrebbero essere costretti o a supplire con proprie risorse o ad effettuare tagli sui contratti di servizio con inevitabili conseguenze sulla qualità del servizio per l'utenza;

in materia infrastrutturale, gli interventi introdotti nel passaggio del testo presso il Senato rispondono ad una logica priva di qualsiasi strategia di lungo periodo e rischiano di creare discriminazioni territoriali;

per quel che riguarda le misure a sostegno della città di Genova a seguito del crollo del « Ponte Morandi » si evidenzia la parzialità delle misure introdotte, nonché la mancata risposta sia per le attese di abitanti e imprese che risiedono nella fascia urbana in prossimità della « zona rossa », la cosiddetta « zona arancione », o sia per quanto riguarda la rete infrastrutturale a sostegno della città e del Porto;

è stata confermata la soppressione delle riduzioni tariffarie e dei contributi per le imprese editrici e radiotelevisive che penalizza le imprese editoriali con radicamento sul territorio in un quadro ulteriormente aggravato dalla decisione, da parte del Governo, di procedere al taglio delle risorse a sostegno dell'editoria, pregiudicando uno dei cardini delle democrazie moderne quale quello della libertà di stampa;

costituisce elemento di preoccupazione che tra le misure introdotte sul 5G non si siano trovate le risorse per assicurare la sperimentazione nelle città di Bari, L'Aquila, Matera, Milano, Prato;

rimangono completamente inevase le questioni relative al rafforzamento e all'efficientamento del trasporto pubblico locale, della intermodalità, del funzionamento di strutture come la Motorizzazione civile,

**DELIBERA DI RIFERIRE
IN SENSO CONTRARIO**

« Paita, Bruno Bossio, Cantini, Gariglio, Giacomelli, Nobili, Pizzetti, Andrea Romano. »