

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### AUDIZIONI INFORMALI:

|  |     |
|--|-----|
| Audizioni nell'ambito dell'esame del DL 137/2019 recante « Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria ». | 138 |
| Audizione di rappresentanti dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa – INVITALIA Spa .....   | 138 |
| Audizione di rappresentanti di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporto Aereo, ANPAC, ANPAV, Assovolo, CUB Trasporti, USB Lavoro Privato .....   | 139 |
| Audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) .....  | 139 |

##### RISOLUZIONI:

|  |     |
|--|-----|
| 7-00296 De Girolamo: Iniziative sulla sicurezza stradale ( <i>Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00060</i> ). ..... | 139 |
| ALLEGATO 1 ( <i>Nuovo testo approvato dalla Commissione</i> ) .....  | 148 |

##### AUDIZIONI:

|  |     |
|--|-----|
| Audizione del Ministro dello sviluppo economico, Stefano Patuanelli, nell'ambito dell'esame del DL 137/2019 recante « Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria » ( <i>Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, e conclusione</i> ) ..... | 141 |
|--|-----|

##### SEDE CONSULTIVA:

|   |     |
|---|-----|
| Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 e relativa nota di variazioni. C. 2305 Governo, approvato dal Senato e C. 2305/I Governo, approvato dal Senato (Relazione alla V Commissione) ( <i>Seguito dell'esame e conclusione – Relazione favorevole con osservazioni</i> ) ..... | 141 |
| ALLEGATO 2 ( <i>Emendamenti presentati</i> ) .....  | 151 |
| ALLEGATO 3 ( <i>Proposta di relazione</i> ) .....   | 152 |
| ALLEGATO 4 ( <i>Relazione approvata</i> ) .....   | 155 |

##### AUDIZIONI INFORMALI

*Mercoledì 18 dicembre 2019.*

**Audizioni nell'ambito dell'esame del DL 137/2019 recante « Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea**

**Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria ».**

**Audizione di rappresentanti dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa – INVITALIA Spa.**

L'audizione informale è stata svolta dalle 9.40 alle 10.

**Audizione di rappresentanti di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporto Aereo, ANPAC, ANPAV, Assovolo, CUB Trasporti, USB Lavoro Privato.**

L'audizione informale è stata svolta dalle 10.10 alle 11.40.

**Audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).**

L'audizione informale è stata svolta dalle 11.45 alle 12.

### RISOLUZIONI

*Mercoledì 18 dicembre 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.*

**La seduta comincia alle 12.20.**

**7-00296 De Girolamo: Iniziative sulla sicurezza stradale.**

*(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00060).*

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione, rinviata nella seduta del 3 dicembre 2019.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che la Commissione ha svolto un ciclo di audizioni informali sulla risoluzione in esame.

Avverte altresì che il Dipartimento per le politiche antidroga della Presidenza del Consiglio dei ministri ha trasmesso una memoria scritta.

Carlo Ugo DE GIROLAMO (M5S) propone una riformulazione della risoluzione a sua prima firma. In particolare, riferisce di aver inserito nella parte premissiva, anche alla luce degli elementi acquisiti nel

corso delle audizioni svolte, un'ulteriore considerazione volta a sottolineare l'ineadeguatezza della segnaletica stradale su buona parte della rete viaria. Fra gli impegni avverte di aver precisato l'opportunità che il Fondo destinato ad incentivare una maggiore offerta di trasporto convenzionato nonché taxi e servizi di noleggio con conducente nelle fasce notturne sia finanziato anche tramite la destinazione di una quota parte delle risorse del « Fondo contro l'incidentalità notturna », nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica. Nel secondo impegno ha ritenuto opportuno prevedere un espresso coinvolgimento delle associazioni delle vittime della strada nelle attività di educazione stradale attraverso specifiche campagne di sensibilizzazione e di formazione per i giovani. Da ultimo ha ritenuto di inserire un nuovo impegno volto a prevedere che il Governo assuma iniziative allo scopo di censire lo stato di visibilità notturna della segnaletica stradale, al fine di assicurarne la piena conformità ai requisiti di legge nonché al fine di garantire interventi di manutenzione ordinaria e ricorrente.

**La seduta, sospesa alle 12.25, è ripresa alle 12.30.**

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI esprime parere favorevole sulla risoluzione, come riformulata.

Elena MACCANTI (LEGA), preannunciando il voto favorevole del suo Gruppo sulla risoluzione in esame, desidera ringraziare il collega De Girolamo, primo firmatario della risoluzione, per tale iniziativa, esprimendo altresì apprezzamento per l'espresso riferimento alle modifiche del codice della strada previste nel testo unificato approvato dalla IX Commissione che contiene numerose misure volte ad aumentare la sicurezza sulle strade per tutti gli utenti. Esprime apprezzamento anche per la previsione di una specifica educazione civica sulla sicurezza stradale ma non può esimersi dallo stigmatizzare il contenuto delle disposizioni recate dal de-

creto fiscale da poco approvato da entrambe le Camere, che confermano l'inclusione delle autoscuole fra i soggetti assoggettati ad IVA, scelta che certamente comporterà un aumento dei costi per gli utenti che intendono acquisire il titolo della patente. A tale ultimo riguardo preannuncia che presenterà un ordine del giorno al disegno di legge di bilancio sulla questione, ritenendo necessario non abbassare la guardia sul tema dell'incidentalità e della sicurezza sulle strade.

Davide GARIGLIO (PD) preannuncia il voto favorevole del suo Gruppo sulla risoluzione in esame che focalizza l'attenzione della Commissione su un fenomeno grave quale è quello della incidentalità stradale. Al contempo auspica che si possa rapidamente completare l'approfondito lavoro che la Commissione ha svolto nell'ambito delle proposte di legge di modifica del codice della strada anche sul tema della sicurezza stradale, tema la cui rilevanza è stata purtroppo confermata con i dati allarmanti forniti nel corso delle audizioni sulle vittime degli incidenti notturni e nei fine settimana.

Roberto ROSSO (FI) dichiara il voto favorevole del suo Gruppo sulla risoluzione in esame, ringraziando il relatore per l'ottimo lavoro svolto che consente alla Commissione di riportare al centro l'approfondito dibattito svoltosi durante l'esame delle proposte di legge di modifica del codice della strada. A tale riguardo ritiene che la Commissione dovrebbe sempre essere messa nelle condizioni migliori per affrontare con la dovuta serietà e attenzione i temi di sua competenza. A questo proposito stigmatizza l'intervento normativo operato dal Senato durante l'esame del disegno di legge di bilancio volto a equiparare, con modalità assai discutibili, i monopattini elettrici ai velocipedi. Ribadisce infine l'importanza di interventi ragionati a tutela della sicurezza dei cittadini.

Marco SILVESTRONI (FDI), preannunciando il voto favorevole del suo Gruppo

sulla risoluzione in esame, evidenzia come il tema dell'incidentalità sulle strade rappresenti una vera emergenza. La risoluzione in esame, a suo giudizio, rappresenta una preziosa occasione per comprendere quali siano gli interventi necessari da inserire anche nel progetto di riforma del codice della strada. Dichiarò infine di condividere l'espresso riferimento al tema della segnaletica stradale e a quello della manutenzione stradale inseriti correttamente negli impegni della risoluzione in esame.

Carlo Ugo DE GIROLAMO (M5S) esprime una profonda soddisfazione per l'orientamento favorevole espresso all'unanimità da tutti i Gruppi parlamentari. Tale circostanza conferma l'utilità del metodo di lavoro che la Commissione più volte è riuscita a rispettare con un confronto proficuo sui temi alla sua attenzione. Ribadisce che il tema della sicurezza stradale rappresenta un'emergenza che richiede un intervento normativo sistematico che rimetta in cima alle priorità anche del Governo il tema della sicurezza stradale. Evidenzia quindi che sul tema della sicurezza stradale sono stati forniti importanti dati circa il potenziamento dei controlli effettuati dai responsabili della sicurezza, dati che testimoniano la necessità di un cambiamento culturale anche nei comportamenti delle giovani generazioni al fine di poter garantire a tutti una mobilità notturna sicura. Ringrazia infine il rappresentante del Governo per aver accolto gli impegni contenuti nella risoluzione che giudica necessari per un'efficace contrasto del fenomeno delle morti sulle strade con l'indispensabile aiuto degli enti locali. Infine, nel ribadire il ringraziamento a tutti i Gruppi parlamentari per aver condiviso la sua risoluzione, desidera dedicare la risoluzione a sua prima firma ad Alina Marchetta, deceduta tragicamente a soli 26 anni a seguito di un grave incidente avvenuto nella città di Forlì dovuto all'abuso di alcool da parte di una sua coetanea, nella speranza che tale atto di indirizzo possa contribuire a salvare altre giovani vite.

La Commissione approva all'unanimità il nuovo testo della risoluzione De Girolamo ed altri n. 7-00296, che assume il numero 8-00060 (*vedi allegato 1*).

**La seduta termina alle 12.45.**

#### AUDIZIONI

*Mercoledì 18 dicembre 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il ministro dello sviluppo economico Stefano Patuanelli.*

**La seduta comincia alle 13.35.**

**Audizione del Ministro dello sviluppo economico, Stefano Patuanelli, nell'ambito dell'esame del DL 137/2019 recante «Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria».**

*(Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, e conclusione).*

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati. Introduce quindi l'audizione.

Il ministro Stefano PATUANELLI svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono per formulare quesiti ed osservazioni i deputati Giorgio MULÈ (FI), Stefano FASSINA (LEU), Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) ed Edoardo RIXI (LEGA).

Alessandro MORELLI, *presidente*, rende alcune precisazioni sul ciclo di audizioni in corso di svolgimento.

Intervengono per formulare quesiti ed osservazioni i deputati Raffaella PAITA (IV), Luciano CANTONE (M5S), Marco SILVESTRONI (FDI), Federica ZANELLA (FI) ed Elena MACCANTI (LEGA).

Il ministro Stefano PATUANELLI risponde ai quesiti posti e fornisce ulteriori precisazioni.

Intervengono per formulare ulteriori quesiti ed osservazioni i deputati Mauro ROTELLI (FDI), Giorgio MULÈ (FI) ed Edoardo RIXI (LEGA).

Il ministro Stefano PATUANELLI risponde agli ulteriori quesiti posti.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ringrazia il ministro per la relazione svolta e dichiara conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15.**

*N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.*

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 18 dicembre 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.*

**La seduta comincia alle 15.20.**

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 e relativa nota di variazioni.**

**C. 2305 Governo, approvato dal Senato e C. 2305/I Governo, approvato dal Senato.**

(Relazione alla V Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 17 dicembre 2019.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che nella seduta di ieri il relatore Gariglio ha svolto la relazione introduttiva.

Avverte che sono stati presentati 4 emendamenti (*vedi allegato 2*).

Comunica di aver intenzione di scrivere al Presidente della Camera per stigmatizzare duramente l'estrema compressione del dibattito sul disegno di legge di bilancio trasmesso solo nella giornata di ieri alla Camera dei Deputati, sottolineando come sia la Commissione di merito che le Commissioni competenti in sede consultiva non siano nelle condizioni di svolgere un esame approfondito dei contenuti della manovra economica approntata dal Governo e ampiamente modificata dall'altro ramo del Parlamento.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, invita al ritiro degli emendamenti Rosso 2305/IX/1.1, Mulè 2305/IX/1.2, 2305/IX/Tab.2.1 e 2305/IX/Tab.2.2, esprimendo altrimenti parere contrario.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI esprime parere conforme a quello del relatore.

Giorgio MULÈ (FI), intervenendo sul complesso degli emendamenti presentati a sua prima firma, stigmatizza l'eccessiva compressione del dibattito che la Commissione si accinge a svolgere sul disegno di legge di bilancio, che svilisce il ruolo del Parlamento e in particolare della Camera dei Deputati che si trova a dover ratificare quanto approvato dal Senato. Conseguentemente evidenzia come gli emendamenti presentati dal suo Gruppo abbiano la funzione di richiamare l'attenzione della Commissione su alcuni temi specifici che meriterebbero tutt'altro approfondimento. Esprime forti perplessità sul comportamento dei Gruppi di maggioranza che di fatto avallano il descritto svilimento.

Passando al merito degli emendamenti, segnala che l'emendamento a sua prima firma 1.2 è volto a ripristinare di 15 milioni di euro per gli anni 2020 e 2021 il

finanziamento per il completamento della tratta Andora-Finale Ligure che ancora viaggia a binario unico, sulla quale sono attesi interventi di ammodernamento da tempo immemorabile. Esprime quindi rammarico per il fatto che su una questione assai delicata la Commissione non possa essere coesa anche al fine di dare un segnale di dignità per la regione Liguria.

L'emendamento Tab.2.1 è volto a reintegrare il taglio di 400 milioni operato sulle risorse destinate al contratto di programma con RFI. L'emendamento Tab.2.2 reintegra invece il taglio alle risorse attribuite all'ANAS per l'anno 2020.

Edoardo RIXI (LEGA) dichiara di condividere il tentativo del Gruppo di Forza Italia di provare ad emendare la manovra di bilancio, anche se evidentemente la maggioranza non ha espresso un orientamento in questo senso. Esprime quindi un orientamento favorevole su tutti gli emendamenti presentati a prima firma dal collega Mulè, stigmatizzando i numerosi tagli nel settore dell'autotrasporto e al cosiddetto «marebonus» e al cosiddetto «ferrobonus».

Roberto ROSSO (FI) illustra le finalità dell'emendamento a prima firma Mulè 1.1, volto ad intervenire sulla questione dell'equiparazione dei monopattini elettrici introdotta durante l'esame al Senato, esprimendo forti perplessità su tale modifica, anche in considerazione del fatto che il Senato non si sta occupando della riforma del codice della strada e che si tratta di un settore su cui vige un periodo di sperimentazione che ha già creato non poche difficoltà e problemi applicativi. Al riguardo ritiene che la modifica introdotta dal Senato abbia determinato un grave fraintendimento da parte dei cittadini che ora sono legittimati a credere che i monopattini elettrici, equiparati alle biciclette, possano circolare liberamente. Ricorda che la Commissione Trasporti ha lavorato per un anno sulle proposte di modifica del codice della strada affron-

tando tra gli altri anche il tema della sicurezza delle strade che certamente non viene affatto potenziata dalla citata equiparazione. Più in generale, ricorda che le norme contenute nel codice della strada così come attualmente formulate non sono suscettibili di un'applicazione estensiva anche ai monopattini elettrici e sottolinea l'importanza di procedere al completamento della riforma del codice della strada al fine di poter operare un intervento normativo ragionato. Tutto ciò premesso auspica uno scatto di orgoglio da parte della Commissione che dovrebbe quindi approvare l'emendamento in questione.

Mauro ROTELLI (FDI) preannuncia l'intenzione del Gruppo di Fratelli d'Italia di sottoscrivere tutti gli emendamenti presentati dal Gruppo di Forza Italia. Per quanto riguarda l'esame della manovra di bilancio trasmessa con grave ritardo dall'altro ramo del Parlamento, dichiara di condividere l'intenzione del Presidente Morelli di scrivere una lettera al Presidente della Camera al fine di stigmatizzare l'eccessiva ristrettezza dei tempi a disposizione di questo ramo del Parlamento. Esprime forti preoccupazioni circa le notizie che si stanno diffondendo in queste ore circa un ipotetico contingentamento del numero di emendamenti e di ordini del giorno da esaminare in Assemblea. Auspica infine che la Commissione approvi gli emendamenti presentati al disegno di legge di bilancio.

Elena MACCANTI (LEGA), auspicando che almeno in Commissione si possa svolgere un dibattito soddisfacente sui contenuti della manovra di bilancio, dichiara di sottoscrivere tutti gli emendamenti presentati dal Gruppo di Forza Italia. Esprime quindi forte preoccupazione per la modifica introdotta dal Senato che prevede l'equiparazione dei monopattini elettrici alle biciclette. Si tratta a suo giudizio di un'equiparazione del tutto sconsiderata che non tiene conto delle conseguenze per la sicurezza della circolazione di tali monopattini, rammaricandosi di non trovare

una presa di distanza della Commissione Trasporti nella proposta di relazione elaborata dal collega Gariglio. Sottolinea come in base alla normativa introdotta minorenni, anche bambini, potranno circolare in città e nelle strade extra-urbane, senza nemmeno l'obbligo di casco o di bretelle rifrangenti. Ricorda, al riguardo, che la Commissione ha proprio oggi approvato una risoluzione all'unanimità sulla sicurezza stradale e la coerenza richiederebbe tutt'altro orientamento sulla richiamata modifica introdotta al Senato. Preannuncia infine che sul tema della mobilità elettrica presenterà uno specifico ordine del giorno in Assemblea.

Federica ZANELLA (FI) dichiara di condividere, con il Gruppo di Forza Italia, l'intenzione del Presidente Morelli di stigmatizzare in una lettera al Presidente della Camera l'estrema compressione dei tempi di esame del disegno di legge di bilancio, circostanza che si realizza per il secondo anno consecutivo a testimonianza del fatto che ci troviamo ormai in un regime di monocameralismo di fatto. Osserva peraltro che, rispetto a quanto accaduto durante la passata sessione di bilancio, questa volta la Camera si deve limitare ad un voto di ratifica non essendo possibile apportare alcuna modifica. Stigmatizza infine il comportamento del Gruppo del Movimento 5 Stelle che proprio sul rispetto del ruolo del Parlamento ha impostato numerose battaglie durante la scorsa legislatura.

Marco SILVESTRONI (FDI) si associa a nome del suo Gruppo alla preannunciata lettera al Presidente della Camera, ricordando che in seconda lettura il regolamento prevede che la sessione di bilancio duri almeno 35 giorni. Diversamente le Commissioni permanenti e l'Assemblea della Camera dei Deputati avranno poche ore per discutere questioni assai rilevanti. Stigmatizzando quindi il comportamento dei Gruppi di maggioranza che giudica assolutamente censurabile, preannuncia che il suo Gruppo non parteciperà alla votazione della relazione in esame, uscendo dall'aula.

Edoardo RIXI (LEGA), nel condividere le considerazioni svolte dai colleghi fin qui intervenuti, giudica del tutto surreale il fatto che la Camera dei deputati debba rinunciare a discutere e a esaminare la manovra economica del Governo senza poter svolgere un'adeguata interlocuzione soprattutto sulla politica di rilancio delle infrastrutture del Paese che necessiterebbe di un accurato approfondimento. Al riguardo segnala che non è stato ancora stato nominato il Commissari straordinari per il Terzo valico dei Giovi e che sulla Gronda la ministra De Micheli e ancora ferma all'analisi costi-benefici presentata dal ministro Toninelli nel mese di agosto. Ricorda che Confetra ha diffuso un durissimo documento che evidenzia come la manovra economica del Governo rappresenti di fatto uno schiaffo alla logistica italiana. Ritiene quindi che il Governo si assuma una grave responsabilità nell'aver scelto di far modificare il disegno di bilancio solo al Senato, per il semplice fatto che in quel ramo del Parlamento la maggioranza ha dei numeri meno consistenti. Più in generale ritiene assolutamente necessario che il Governo fornisca gli indirizzi per una politica infrastrutturale seria e che destini adeguate risorse agli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria necessari su tutto il territorio nazionale.

Raffaella PAITA (IV), non replicando alle numerose polemiche sollevate dai colleghi sin qui intervenuti, dichiara di non condividere il contenuto degli emendamenti presentati dal Gruppo di Forza Italia, ritenendo che in realtà alcuni segnali positivi per il settore delle infrastrutture e dei trasporti possono essere accolti con favore. Riconosce che non vi siano cospicui interventi per sbloccare le risorse destinate alla politica infrastrutturale né interventi di semplificazione delle procedure che certamente sarebbero necessari. Ciononostante ritiene che prevedere la somma di 15 milioni per il completamento della tratta Andora-Finale Ligure sia un intervento eccessivamente limitato e ricorda che tale finanziamento è stato can-

cellato dal precedente Governo. Più in generale ricorda i tagli a importanti opere infrastrutturali operato dal precedente Governo, quando il collega Rixi era vicesegretario.

Giorgio MULÈ (FI), ad integrazione del precedente intervento, ricorda che il Gruppo di Forza Italia ha votato contro la manovra di bilancio dello scorso anno, e che lui stesso ha presentato un ordine del giorno, accolto dal Governo, che prevedeva il rifinanziamento per il raddoppio della tratta Andora-Finale Ligure, finanziamento che oggi viene negato. Ritiene quindi che il Gruppo di Italia Viva, se fosse coerente con le posizioni assunte sulla politica infrastrutturale sino a oggi, dovrebbe votare a favore dell'emendamento a sua prima firma anche se prevede un finanziamento ritenuto non adeguato.

Ribadisce quindi forte preoccupazioni sui tagli operati pari a circa 1,2 miliardi di euro per opere già previste, nonché al Fondo di sviluppo e coesione, e alle risorse stanziare per Ferrovie dello Stato e ANAS. In conclusione, nel raccomandare l'approvazione dell'emendamento a sua prima firma 2305/IX/1.2, sottolinea come la prevista durata della sessione di bilancio che si è aperta alla Camera dei Deputati violi le norme dei regolamenti parlamentari e la Costituzione. Pertanto ritiene opportuno inviare non solo una lettera al presidente della Camera ma anche al Presidente della Repubblica al fine di stigmatizzare la totale estromissione del Parlamento dai suoi poteri.

Edoardo RIXI (LEGA), replicando all'intervento della collega Paita, ricorda che gli investimenti nella cantieristica sono stati rinnovati proprio dal precedente Governo, mentre la manovra economica relativa al prossimo anno prevede gravi definanze sulla mobilità, nel settore dell'autotrasporto e alle risorse già stanziare per importanti opere infrastrutturali. In tale contesto riterrebbe quindi utile che anche questo ramo del Parlamento potesse esaminare con attenzione i contenuti della manovra economica, essendo oltre tutto la

Commissione Trasporti la sede più idonea dove decidere quali siano le risorse finanziarie che vadano senza dubbio sbloccate per far ripartire la politica infrastrutturale. Ritiene pertanto che il Gruppo di Italia Viva dovrebbe assumere un comportamento coerente con le sue dichiarazioni.

Mauro ROTELLI (FDI) evidenzia che la Commissione Trasporti è stata totalmente estromessa dalle norme di sua competenza e impedita dall'intervenire nelle scelte compiute dal Governo che giudica poco comprensibili. A titolo di esempio, segnala come non sia chiara la *ratio* che ha portato ad inserire norme per la continuità territoriale con la Sicilia ma non con altre Regioni, come ad esempio la Calabria, determinando dunque disparità di trattamento poco comprensibili. Si tratta a suo giudizio di scelte non coerenti sulle quali oggi la Camera dei Deputati non può discutere né intervenire. Conferma quindi l'intenzione del Gruppo Fratelli d'Italia di abbandonare i lavori della Commissione.

Roberto ROSSO (FI) evidenzia come sulla questione della mobilità elettrica e della equiparazione dei monopattini elettrici sia opportuno comprendere quale sia la posizione del Gruppo di Italia Viva. Al riguardo, ricorda che l'emendamento che ha introdotto tale equiparazione è stato presentato da un senatore di tale Gruppo animato dall'intenzione di intervenire perché la sperimentazione stava creando confusione. Esprime quindi notevole perplessità anche sul comportamento del Gruppo del Movimento 5 Stelle che durante l'esame delle proposte di legge di modifica del codice della strada ha dedicato molte energie sul tema della mobilità sostenibile e oggi sembra quindi accettare tale equiparazione senza opporre resistenza. Auspica quindi che la maggioranza possa cambiare orientamento su tale delicata questione.

Giorgio MULÈ (FI) desidera precisare che l'ordine del giorno presentato a sua prima firma durante l'esame della manovra di bilancio dello scorso anno, è stato

sottoscritto anche dal Gruppo della Lega, mentre il Governo attuale prevede il definanziamento del raddoppio della tratta Andora-Finale Ligure.

Massimiliano CAPITANIO (LEGA) dichiara di sottoscrivere tutti gli emendamenti presentati dal Gruppo di Forza Italia di cui condivide la finalità. Stigmatizza l'assenza nella relazione e quindi nel disegno di legge di bilancio di risorse finanziarie destinate allo sviluppo tecnologico del Paese e agli interventi di digitalizzazione. Ricorda in proposito che la Commissione ha recentemente approvato una risoluzione volta a rivitalizzare un sistema di *voucher* per la banda ultralarga, mentre il Governo oggi decide di non stanziare adeguate risorse aggiuntive per l'innovazione tecnologica. Con riferimento alla questione dell'equiparazione dei monopattini elettrici, giudica abbastanza incomprensibile tale intervento, che al contrario richiederebbe un'attenta riflessione.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, dichiara preliminarmente di condividere le critiche avanzate dai colleghi intervenuti sull'eccessiva compressione dei tempi di esame della manovra di bilancio, circostanza che certamente rende assai mortificante il ruolo che oggi la Camera dei Deputati è chiamata a svolgere. In tale contesto si rammarica quindi perché la Commissione Trasporti non possa svolgere un lavoro congiunto come sempre è riuscita a fare dall'inizio di questa legislatura in un clima unitario di fruttuosa collaborazione. In particolare, giudica senz'altro di rilievo le questioni contenute negli emendamenti presentati dal Gruppo di Forza Italia che in questa fase non è possibile tenere nella dovuta considerazione. Con riferimento alle critiche relative ai tagli operati sulle risorse destinate alle principali società pubbliche, ritiene che rientrino in misure già adottate in precedenti occasioni, osservando che non si tratta di definanziamenti ma di rimodulazioni che certamente non potranno l'operatività delle aziende. Sul tema della micromobilità elettrica, concorda sul fatto

che non si tratti di un intervento normativo compatibile con i contenuti della legge di bilancio, data la natura ordinamentale, sottolineando altresì come la Commissione Trasporti della Camera avesse già deciso, in accordo con il Governo, di attendere gli esiti della sperimentazione in tale settore prima di legiferare, al fine di ridurre eventi pericolosi e i gravi rischi per la sicurezza sulle strade. Al riguardo, richiama l'attenzione dei colleghi sull'osservazione di cui alla lettera *a*) contenuta nella proposta di relazione da lui predisposta che prevede la trasmissione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle risultanze della sperimentazione sulla micromobilità elettrica al fine di poter approntare le misure necessarie a superare le difficoltà attuative e le incertezze giuridiche del quadro regolatorio attualmente in vigore. Dichiaro quindi di condividere le considerazioni del collega Rosso sulla necessità di un intervento normativo organico attraverso norme di rango primario, sottolineando la necessità che i monopattini elettrici e le biciclette possano essere regolati da una disciplina non del tutto sovrapponibile.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) dichiara di condividere le preoccupazioni avanzate dai colleghi circa l'eccessiva compressione dei tempi di esame della manovra di bilancio, ricordando, peraltro, che il ritardo è anche da ascrivere alla formazione del nuovo Governo nel mese di settembre. Ricorda altresì che la formazione del nuovo Governo è stata determinata proprio dalla scelta di un Gruppo che oggi è all'opposizione. Passando al merito delle questioni prospettate negli interventi dei colleghi, si impegna sin da ora ad affrontare con serietà tutti i temi segnalati che giudica senz'altro meritevoli di attenzione. Per quanto riguarda la manovra di bilancio all'esame della Commissione, sottolinea come i Gruppi di maggioranza per senso di responsabilità siano chiamati a consentire una sua rapida approvazione.

Edoardo RIXI (LEGA), replicando all'intervento del collega Scagliusi, desidera

precisare che la sessione di bilancio dello scorso anno ha comunque consentito modifiche da parte dei due rami del Parlamento, arrivando fino alla terza lettura, e i problemi procedurali sono stati determinati da un intervento dell'Unione europea non ascrivibile alla volontà del Governo. Ciò che sta avvenendo in questa occasione è invece una compressione dei tempi dedicati all'esame della manovra ancora più grave, anche perché si è scelto di non utilizzare tutti i giorni del mese di dicembre ancora a disposizione, compresi i giorni di festa come succede in tutti i cantieri nei quali gli operai in caso di necessità non si sottraggono. Più in generale, ritiene che ci vorrebbe un nuovo patto tra maggioranza e opposizione, volto a evitare che la Camera sia umiliata nell'esercizio delle sue funzioni, ricordando che i deputati sono dovuti intervenire presso i colleghi senatori ai fini della presentazione ed eventuale approvazione degli emendamenti che ritenevano più rilevanti, tradendo quindi il mandato ricevuto dagli elettori. Ritiene infatti che la Commissione Trasporti avrebbe potuto lavorare in modo unitario al fine di migliorare il testo trasmesso dal Senato, affrontando le questioni più urgenti così come evidenziate in questo dibattito. Giudica quindi molto grave che si sia scelto di intervenire sul tema della micromobilità elettrica invece che su questioni assolutamente più rilevanti per i cittadini che interessano realmente lo sviluppo del Paese, quali la sicurezza delle infrastrutture o il dissesto idrogeologico. Ritiene quindi che la proposta di relazione andrebbe quanto meno resa più incisiva prevedendo alcune condizioni in luogo delle mere osservazioni ivi previste. Esprime quindi un voto favorevole sugli emendamenti presentati dal Gruppo di Forza Italia. In conclusione, ritiene che piuttosto che limitarsi a ridurre il numero dei parlamentari andrebbe riconosciuto dalla maggioranza l'intenzione di privare del tutto il Parlamento della funzione legislativa.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Rosso 2305/IX/

1.1, Mulè 2305/IX/1.2, 2305/IX/Tab.2.1 e 2305/IX/Tab.2.2.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, illustra quindi una proposta di relazione favorevole con osservazioni sul provvedimento in esame, già anticipata per le vie brevi ai componenti della Commissione (*vedi allegato 3*).

Elena MACCANTI (LEGA) chiede al relatore la disponibilità a modificare i contenuti della proposta di relazione, tenendo conto del ricco dibattito fin qui svoltosi anche solo limitandosi a rendere le medesime osservazioni più incisive.

**La seduta, sospesa alle 16.40, è ripresa alle 16.55.**

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, al fine di recepire con spirito di collaborazione alcune delle istanze avanzate dai gruppi di opposizione, propone una modifica volta a rafforzare i contenuti della lettera *c*) di cui alla proposta di relazione e l'inserimento di una nuova lettera che preveda la definizione di un nuovo atto strategico in materia di innovazione tecnologica e di digitalizzazione che aggiorni altresì gli obiettivi del Paese definendone tempi, modalità e risorse finanziarie.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI esprime parere favorevole sulla proposta di relazione elaborata dal relatore, come riformulata.

Massimiliano CAPITANIO (LEGA) ringrazia il relatore per aver voluto recepire alcune delle indicazioni provenienti dal Gruppo della Lega. Disponibilità che conferma lo spirito di collaborazione che contraddistingue i lavori della Commissione Trasporti. Nell'esprimere piena solidarietà ai gruppi di maggioranza che oggi hanno certamente evidenziato anche il loro disagio nell'affrontare l'esame della manovra di bilancio in condizioni del tutto inaccettabili, preannuncia il voto contrario del proprio Gruppo sulla proposta di relazione.

La Commissione approva la proposta di relazione sul provvedimento in esame (*vedi allegato 4*) e nomina il deputato Gariglio quale relatore presso la V Commissione Bilancio.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che la relazione favorevole con osservazioni sarà trasmessa alla V Commissione Bilancio ai sensi dell'articolo 120 del Regolamento.

**La seduta termina alle 17.**

## ALLEGATO 1

**7-00296 De Girolamo: Iniziative sulla sicurezza stradale.****NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione, premesso che:

l'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144 ha istituito un primo piano nazionale della sicurezza stradale (Pnss), definendone ambito, articolazione, strumenti attuativi e linee guida.

Questo primo Pnss, sviluppato per il periodo 2001-2010, assumeva, sulla base delle indicazioni della Commissione europea, l'obiettivo di ridurre del 50 per cento entro il 2010, il numero delle vittime di incidenti stradali;

nel marzo del 2014, anche sulla base delle indicazioni della Commissione europea, è stato approvato il nuovo « Piano nazionale della sicurezza stradale (Pnss) Orizzonte 2020 »;

il Piano mette in evidenza come « i giovani conducenti di età compresa tra 16 e 19 anni presentano un rischio di essere coinvolti in un incidente fino a sette volte maggiore dei conducenti tra i 45 e i 64 anni » ed inoltre « l'alcol è da considerarsi ancora un fattore di rischio sul quale agire. In Italia su 100 conducenti controllati, 2,5 sono stati trovati dalle forze di polizia in stato di ebbrezza alcolica. È un fattore di rischio ancora molto disuso, soprattutto tra i giovani »;

i dati sistematizzati da Asaps (Associazione sostenitori amici della polizia stradale) sulle rilevazioni della polizia stradale e dei Carabinieri certificano l'aumento dei sinistri nei fine settimana estivi, incidenti, questi, su cui si riscontra anche un aumento dei decessi;

il progetto educativo Icaro, progetto annuale di educazione stradale nelle

scuole, promosso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in collaborazione con la polizia di Stato, il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, il dipartimento di psicologia dell'università Sapienza di Roma, il Moige (Movimento italiano genitori), l'Ania (Associazione nazionale per le imprese assicuratrici) e la Federazione ciclistica italiana, giunto ormai alla sua 19<sup>a</sup> edizione, ha posto da anni le basi per portare la tematica della sicurezza stradale nelle scuole tra i più giovani. Tale progetto ha l'obiettivo di diffondere, attraverso programmi differenziati in base alla fascia d'età degli studenti, l'importanza del rispetto delle regole e della legalità. Tuttavia, la medesima proposta formativa non è estesa alle università, lasciando privi di una adeguata sensibilizzazione gli studenti universitari che, non hanno attualmente azioni mirate a migliorare la formazione e l'educazione stradale, in modo da rafforzare anche in questa ampia fascia di utenti della strada, la conoscenza e l'applicazione delle norme che ne regolano il funzionamento;

l'attività educativa verte tipicamente sul tema dei processi di regolazione emotiva, alla base dei comportamenti di rischio stradale (rabbia alla guida, ansia e distrazione, sottostima del rischio e altro, nonché su ulteriori aspetti legati all'intelligenza emotiva, finalizzata a promuovere il rispetto delle regole stradali, dei comportamenti corretti e di una mobilità consapevole;

il 1° agosto 2018, il Ministro Toninelli nell'espone le linee programmatiche del suo dicastero ha sottolineato che: « Lavo-

reremo con tutti i mezzi a nostra disposizione per dare più tutela a tutti gli spostamenti, che siano in treno, in auto, in moto o in bicicletta. A partire dall'implementazione di campagne di consapevolezza culturale. Bisogna usare correttamente qualsiasi mezzo e qualsiasi strumento o presidio di sicurezza. Questo è il messaggio che vogliamo e dobbiamo veicolare: salva la vita a noi stessi e agli altri »;

attualmente è all'esame delle Camere un testo unificato della commissione IX, di revisione del nuovo codice della strada, decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che reca numerose misure volte ad aumentare la sicurezza sulle nostre strade per tutti gli utenti e per le diverse modalità di trasporto;

è stato inoltre approvato in prima lettura alla Camera un disegno di legge di iniziativa parlamentare, A.C. 682 e abbinati, che prevede l'introduzione dell'insegnamento di educazione civica, l'educazione alla cittadinanza attiva e all'educazione alla cittadinanza responsabile;

sono presenti sul territorio nazionale alcune buone pratiche poste in essere da alcune amministrazioni locali virtuose, in partenariato con diverse associazioni di categoria, locali notturni e compagnie assicurative, volte a fornire a prezzo convenzionato e/o fisso l'accesso al servizio taxi all'interno del territorio comunale nelle fasce notturne dei *weekend*;

all'articolo 6-*bis*, del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, recante Disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione, è prevista l'istituzione, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri del Fondo contro l'incidentalità notturna; le risorse dovrebbero essere utilizzate per l'acquisto di materiali, attrezzature e mezzi per le attività di contrasto dell'incidentalità notturna e per campagne di sensibilizzazione e di formazione degli utenti della strada e per il finanziamento di analisi cliniche, di ricerca e sperimentazione nel settore di contrasto della guida

in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti. La capienza del fondo suddetto è prevista ai sensi del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, nonché richiamata agli articoli 195 e 208, comma 2-*bis*, del codice della strada;

si è resa improcrastinabile la messa a sistema dei controlli sugli etilometri che aveva subito un arresto a causa di alcune problematiche in capo al Centro superiore ricerche e prove autoveicoli e dispositivi di Roma (C.S.R.P.A.D.). Circa il numero di etilometri, il Ministero della difesa comunica che il parco etilometri certificati, in dotazione all'Arma dei Carabinieri, è costituito da 931 apparati: 272 in fase di revisione presso il Centro prove autoveicoli di Milano per la visita annuale obbligatoria. Quanto agli etilometri in dotazione alla polizia stradale il Ministero dell'interno informa che ammontano a 867, di cui attualmente 256 inviati presso il Centro Prove di Milano per la visita periodica annuale o presso la casa costruttrice per interventi di manutenzione;

la legge di bilancio per l'anno 2019, legge n. 145 del 30 dicembre 2018, ha stabilito, all'articolo 30, l'autorizzazione all'assunzione straordinaria nelle forze di polizia (polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di finanza, polizia penitenziaria), fino a complessive 6.150 unità, nel quinquennio 2019-2023;

una adeguata politica di contrasto all'incidentalità notturna deve tenere conto anche della pericolosità di buona parte della rete viaria del nostro Paese, dove troppo spesso – contrariamente a quanto stabilito dall'articolo 79 del Regolamento di esecuzione del Codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992) – la segnaletica stradale non è adeguata: molti segnali sono usurati e non sono rifrangenti o non sono accompagnati da dispositivi di illuminazione, diventando completamente invisibili di notte;

le politiche di azione verso l'utenza giovanile, volte alla riduzione degli incidenti, rappresentano una priorità di que-

sta maggioranza e devono tenere conto di numerosi aspetti, nonché dei vari attori istituzionali coinvolti,

impegna il Governo:

ad assumere iniziative per istituire, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo da ripartire tra gli enti locali per incentivare una offerta di trasporto convenzionato con aziende del trasporto pubblico locale, taxi e servizi di noleggio con conducente, per le fasce notturne in particolare dei *week end*, valutando l'opportunità di alimentarlo tramite destinazione di quota parte delle risorse del «Fondo contro l'incidentalità notturna», nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica;

ad assumere iniziative per destinare quota parte delle risorse del «Fondo contro l'incidentalità notturna» al potenziamento delle attività di educazione alla sicurezza stradale, promuovendo specifi-

che campagne di sensibilizzazione e di formazione per i giovani, con il coinvolgimento delle associazioni delle vittime della strada;

ad assumere iniziative, di comune accordo con gli enti proprietari delle strade, per censire lo stato di visibilità notturna della segnaletica stradale, al fine di adottare le misure più opportune per assicurarne sia la piena conformità ai requisiti imposti dalla legge, sia la manutenzione ordinaria e ricorrente;

ad assumere iniziative per l'aumento dei controlli per la sicurezza stradale presso i luoghi notturni di ritrovo giovanile e per incrementare le risorse per l'acquisto di nuovi etilometri.

**(8-00060)** De Girolamo, Ficara, Serritella, Luciano Cantone, Barbuto, Raffa, Grippa, Scagliusi, Marino, Paolo Nicolò Romano, Termini, Liuzzi, De Lorenzis, Carinelli.

## ALLEGATO 2

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 e relativa nota di variazioni (C. 2305 Governo, approvato dal Senato e C. 2305/I Governo, approvato dal Senato).**

**EMENDAMENTI PRESENTATI**

*Al comma 75, aggiungere infine il seguente periodo: L'attuazione del presente comma è demandata ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.*

**2305/IX/1. 1.** Rosso, Mulè, Sozzani, Rotelli, Maccanti, Capitanio.

*Dopo il comma 117, aggiungere il seguente:*

117-bis. Il contributo di cui all'articolo 1, comma 240, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 è incrementato di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021.

*Conseguentemente:*

*Alla tabella A, voce: Ministero dell'economia e delle finanze, apportare le seguenti modificazioni:*

2020: – 15 milioni;  
2021: – 15 milioni.

**2305/IX/1. 2.** Mulè, Rosso, Sozzani, Rotelli, Maccanti, Capitanio.

*Alla Tabella 2, stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, Missione 8 – Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto, Programma 8.1 – Sostegno allo sviluppo del trasporto, apportare le seguenti modificazioni:*

2020:  
CP: + 400.000.000;

CP: + 400.000.000.

*Conseguentemente, alla medesima tabella 2, stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, Missione 23 – Fondi da ripartire, Programma 23.2 – Fondi di riserva e speciali apportare le seguenti modificazioni:*

2020:

CP: – 400.000.000;  
CS: – 400.000.000.

**2305/IX/Tab. 2. 1.** Mulè, Sozzani, Rosso, Rotelli, Maccanti, Capitanio.

*Alla tabella 2, stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, Missione 23 – Fondi da ripartire, Programma 23.2 – Fondi di riserva e speciali, apportare le seguenti modificazioni:*

2020:

CP: – 200.000.000;  
CS: – 200.000.000.

*Conseguentemente, alla tabella 10, stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Missione 1 – Infrastrutture pubbliche e logistica, Programma 1.1 – Sistemi stradali, autostradali ed intermodali, apportare le seguenti modificazioni:*

2020:

CP: + 200.000.000;  
CS: + 200.000.000.

**2305/IX/Tab. 2. 2.** Mulè, Rosso, Sozzani, Rotelli, Maccanti, Capitanio.

## ALLEGATO 3

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 e relativa nota di variazioni (C. 2305 Governo, approvato dal Senato e C. 2305/I Governo, approvato dal Senato).**

**PROPOSTA DI RELAZIONE**

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 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 (A.C. 2305, approvato dal Senato) e la relativa nota di variazioni (C. 2305/I Governo, approvato dal Senato), nonché gli stati di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2), del Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3) e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10);

premessi che:

l'articolo 1, commi 85-89 e 92-96 del disegno di legge di bilancio, reca la disciplina del cd. *Green new deal*, istituendo un Fondo da ripartire con dotazione di 470 milioni di euro per l'anno 2020, 930 milioni di euro per l'anno 2021, 1.420 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023. Parte di tale dotazione – per una quota non inferiore a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2022 – sarà destinata ad interventi volti alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Il fondo sarà utilizzato dal Ministro dell'economia e delle finanze per sostenere, mediante garanzie a titolo oneroso o partecipazioni in capitale di rischio e/o debito, progetti economicamente sostenibili con precise finalità;

le disposizioni dell'articolo 1, commi 632-633, modificano la percentuale di deducibilità dei costi sostenuti per i

veicoli aziendali concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a decorrere dal 1° luglio 2020, differenziandola in ragione dei relativi valori di emissione di anidride carbonica;

l'articolo 1, comma 16, autorizza la spesa di complessivi 828 milioni di euro, ripartiti negli anni dal 2020 al 2032, per la realizzazione della linea 2 metropolitana di Torino, comprendendo in tale importo anche le risorse necessarie per le attività di progettazione, di valutazione ex ante, per gli altri oneri tecnici, nonché per il materiale rotabile;

con riferimento al trasporto intermodale, i commi 110-112 prevedono il rifinanziamento delle disposizioni concernenti il «ferrobonus» e il «marebonus»;

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

il comma 159 assegna 500 mila euro per ciascuno degli anni 2020-2026 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le attività di monitoraggio e vigilanza sull'esecuzione del Contratto di servizio di media e lunga percorrenza concluso tra Trenitalia spa e il Ministero medesimo;

con riferimento alla mobilità sostenibile si ricorda la previsione dei commi 47-50 che istituiscono un Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane con una dotazione finanziaria di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, nonché la disposizione del comma 75 che equipara i monopattini elettrici ai velocipedi;

con riferimento al trasporto aereo si segnalano alcune disposizioni dirette a favorire un più agevole utilizzo del trasporto aereo per la Sicilia. In primo luogo il comma 124 prevede l'introduzione di tariffe sociali per i collegamenti aerei da e per la Regione Siciliana per alcune categorie sociali, stanziando 25 milioni di euro annui per l'anno 2020. In secondo luogo i commi 705-709 modificano l'articolo 135 della legge n. 388 del 2000 in materia di continuità territoriale aerea con la Sicilia, assegnando risorse pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022 per finanziare interventi volti ad assicurare la continuità territoriale con gli aeroporti della regione Sicilia;

con riferimento al settore portuale, il comma 316 estende ai beni acquisiti entro il 31 dicembre 2022, il credito d'imposta concesso per gli investimenti nelle ZES, mentre il comma 313 prevede che le Zone logistiche semplificate (ZLS) possano istituirsi solo nelle zone più sviluppate, ai sensi della normativa europea, e non più in tutte le regioni nelle quali non era possibile l'istituzione di ZES, prevedendo peraltro che tali ZLS abbiano un regime identico a quello previsto per le ZES, posto che vengono estesi a tali enti anche i benefici di carattere fiscale previsti originariamente solo in capo alle ZES. Inoltre i commi 151 e 155 dispongono l'incremento della dotazione organica del Corpo delle capitanerie di porto, con un aumento di 100 unità per gli anni 2020 e 2021, di 30 unità per il 2022, 60 unità per il 2023, 90 unità per il 2024 120 unità per il 2025, fissando a 4150 le unità di personale per il 2026;

per quanto concerne il settore delle comunicazioni, vanno segnalati i commi

292-294 che recano disposizioni a tutela dei consumatori in materia di errata fatturazione per la fornitura di servizi telefonici, televisivi e *internet*;

rilevato che, con riguardo alla Tabella 2:

il programma 13.8 «Sostegno allo sviluppo del trasporto» per la parte iscritta nello stato di previsione del MEF, reca uno stanziamento di 5.952,7 milioni di euro per l'anno 2020, 5.958 milioni di euro per l'anno 2021 e 5.056 milioni di euro per l'anno 2022, importo derivante da una riprogrammazione dei contributi in conto impianti a Ferrovie dello Stato Spa, assegnati ai sensi della L. 266 del 2005, articolo 1, co. 86, che riduce di 400 milioni di euro gli importi assegnati per il 2020, che vengono posticipati per 200 milioni al 2021 e per altri 200 milioni al 2022. A tali interventi si aggiunge la già ricordata riduzione di fondi per l'anno 2020 pari a 460 milioni di euro che compensa l'attribuzione per l'anno 2019 di una somma di pari importo al gestore della rete ferroviaria nazionale, effettuata dall'articolo 40, commi 1-bis/1-quater del decreto-legge 124 del 2019;

rilevato che, con riguardo alla Tabella 10:

il disegno di legge di bilancio autorizza spese finali, in termini di competenza, pari a 15.767,5 milioni di euro in crescita rispetto alle previsioni 2019 di 12.011,3 milioni di euro e alle previsioni del bilancio triennale per il 2020 della precedente legge di bilancio, che erano pari a 14.323,8 milioni di euro. Per l'anno 2021 la previsione è pari 11.990,309 milioni di euro (la previsione del bilancio triennale vigente era pari a 10.626,7 milioni di euro per il 2021); la massima parte della spesa del Ministero è allocata sulle missioni 13 «Diritto alla mobilità», e 14 «Infrastrutture pubbliche e logistica»;

le risorse assegnate al programma 13.6 «Sviluppo e sicurezza della mobilità locale» sono pari a: 6.108,205 milioni di

euro per l'anno 2020; 6.168,459 milioni di euro per l'anno 2021 e 6.372,448 milioni di euro per l'anno 2022; su tale programma sono allocate le risorse del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, che ne costituiscono la massima parte,

**DELIBERA DI RIFERIRE  
FAVOREVOLMENTE**

*con le seguenti osservazioni:*

*a)* il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provveda a trasmettere alle competenti commissioni parlamentari le risultanze della sperimentazione sulla micromobilità elettrica avviata con la legge di bilancio 2019, al fine di monitorare costantemente la materia affinché si supe-

rino le difficoltà pratiche e le incertezze giuridiche dell'attuale quadro regolatorio;

*b)* valuti il Governo di integrare con successivi provvedimenti normativi la disciplina del settore portuale di cui all'articolo 1, commi 316 e seguenti del disegno di legge di bilancio in esame, per differire dal 31 dicembre 2019 al 31 dicembre 2022 il termine per l'adozione da parte delle Autorità di sistema portuale delle varianti localizzate ai piani portuali vigenti previste dall'articolo 22, comma 6, del decreto legislativo n. 169 del 2016;

*c)* si valuti l'opportunità di reintrodurre il parere delle Commissioni parlamentari competenti sul contratto di servizio pubblico tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia spa e sui relativi aggiornamenti.

## ALLEGATO 4

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 e relativa nota di variazioni (C. 2305 Governo, approvato dal Senato e C. 2305/I Governo, approvato dal Senato).**

**RELAZIONE APPROVATA**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati, per le parti di competenza, il disegno di legge recante bilancio di previsione dello stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 (A.C. 2305, approvato dal Senato) e la relativa nota di variazioni (C. 2305/I Governo, approvato dal Senato), nonché gli stati di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2), del Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3) e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10);

premesso che:

l'articolo 1, commi 85-89 e 92-96 del disegno di legge di bilancio, reca la disciplina del cd. *Green new deal*, istituendo un Fondo da ripartire con dotazione di 470 milioni di euro per l'anno 2020, 930 milioni di euro per l'anno 2021, 1.420 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023. Parte di tale dotazione – per una quota non inferiore a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2022 – sarà destinata ad interventi volti alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Il fondo sarà utilizzato dal Ministro dell'economia e delle finanze per sostenere, mediante garanzie a titolo oneroso o partecipazioni in capitale di rischio e/o debito, progetti economicamente sostenibili con precise finalità;

le disposizioni dell'articolo 1, commi 632-633, modificano la percentuale di deducibilità dei costi sostenuti per i

veicoli aziendali concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a decorrere dal 1° luglio 2020, differenziandola in ragione dei relativi valori di emissione di anidride carbonica;

l'articolo 1, comma 16, autorizza la spesa di complessivi 828 milioni di euro, ripartiti negli anni dal 2020 al 2032, per la realizzazione della linea 2 metropolitana di Torino, comprendendo in tale importo anche le risorse necessarie per le attività di progettazione, di valutazione ex ante, per gli altri oneri tecnici, nonché per il materiale rotabile;

con riferimento al trasporto intermodale, i commi 110-112 prevedono il rifinanziamento delle disposizioni concernenti il «ferrobonus» e il «marebonus»;

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

il comma 159 assegna 500 mila euro per ciascuno degli anni 2020-2026 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le attività di monitoraggio e vigilanza sull'esecuzione del Contratto di servizio di media e lunga percorrenza concluso tra Trenitalia spa e il Ministero medesimo;

con riferimento alla mobilità sostenibile si ricorda la previsione dei commi 47-50 che istituiscono un Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane con una dotazione finanziaria di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, nonché la disposizione del comma 75 che equipara i monopattini elettrici ai velocipedi;

con riferimento al trasporto aereo si segnalano alcune disposizioni dirette a favorire un più agevole utilizzo del trasporto aereo per la Sicilia. In primo luogo il comma 124 prevede l'introduzione di tariffe sociali per i collegamenti aerei da e per la Regione Siciliana per alcune categorie sociali, stanziando 25 milioni di euro annui per l'anno 2020. In secondo luogo i commi 705-709 modificano l'articolo 135 della legge n. 388 del 2000 in materia di continuità territoriale aerea con la Sicilia, assegnando risorse pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022 per finanziare interventi volti ad assicurare la continuità territoriale con gli aeroporti della regione Sicilia;

con riferimento al settore portuale, il comma 316 estende ai beni acquisiti entro il 31 dicembre 2022, il credito d'imposta concesso per gli investimenti nelle ZES, mentre il comma 313 prevede che le Zone logistiche semplificate (ZLS) possano istituirsi solo nelle zone più sviluppate, ai sensi della normativa europea, e non più in tutte le regioni nelle quali non era possibile l'istituzione di ZES, prevedendo peraltro che tali ZLS abbiano un regime identico a quello previsto per le ZES, posto che vengono estesi a tali enti anche i benefici di carattere fiscale previsti originariamente solo in capo alle ZES. Inoltre i commi 151 e 155 dispongono l'incremento della dotazione organica del Corpo delle capitanerie di porto, con un aumento di 100 unità per gli anni 2020 e 2021, di 30 unità per il 2022, 60 unità per il 2023, 90 unità per il 2024 120 unità per il 2025, fissando a 4150 le unità di personale per il 2026;

per quanto concerne il settore delle comunicazioni, vanno segnalati i commi

292-294 che recano disposizioni a tutela dei consumatori in materia di errata fatturazione per la fornitura di servizi telefonici, televisivi e *internet*;

rilevato che, con riguardo alla Tabella 2:

il programma 13.8 « Sostegno allo sviluppo del trasporto » per la parte iscritta nello stato di previsione del MEF, reca uno stanziamento di 5.952,7 milioni di euro per l'anno 2020, 5.958 milioni di euro per l'anno 2021 e 5.056 milioni di euro per l'anno 2022, importo derivante da una riprogrammazione dei contributi in conto impianti a Ferrovie dello Stato Spa, assegnati ai sensi della L. 266 del 2005, articolo 1, co. 86, che riduce di 400 milioni di euro gli importi assegnati per il 2020, che vengono posticipati per 200 milioni al 2021 e per altri 200 milioni al 2022. A tali interventi si aggiunge la già ricordata riduzione di fondi per l'anno 2020 pari a 460 milioni di euro che compensa l'attribuzione per l'anno 2019 di una somma di pari importo al gestore della rete ferroviaria nazionale, effettuata dall'articolo 40, commi 1-bis/1-quater del decreto-legge 124 del 2019;

rilevato che, con riguardo alla Tabella 10:

il disegno di legge di bilancio autorizza spese finali, in termini di competenza, pari a 15.767,5 milioni di euro in crescita rispetto alle previsioni 2019 di 12.011,3 milioni di euro e alle previsioni del bilancio triennale per il 2020 della precedente legge di bilancio, che erano pari a 14.323,8 milioni di euro. Per l'anno 2021 la previsione è pari 11.990,309 milioni di euro (la previsione del bilancio triennale vigente era pari a 10.626,7 milioni di euro per il 2021); la massima parte della spesa del Ministero è allocata sulle missioni 13 « Diritto alla mobilità », e 14 « Infrastrutture pubbliche e logistica »;

le risorse assegnate al programma 13.6 « Sviluppo e sicurezza della mobilità locale » sono pari a: 6.108,205 milioni di euro per l'anno 2020; 6.168,459 milioni di

euro per l'anno 2021 e 6.372,448 milioni di euro per l'anno 2022; su tale programma sono allocate le risorse del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, che ne costituiscono la massima parte,

**DELIBERA DI RIFERIRE  
FAVOREVOLMENTE**

*con le seguenti osservazioni:*

*a)* il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provveda a trasmettere alle competenti commissioni parlamentari le risultanze della sperimentazione sulla micromobilità elettrica avviata con la legge di bilancio 2019, al fine di monitorare costantemente la materia affinché si superino le difficoltà pratiche e le incertezze giuridiche dell'attuale quadro regolatorio;

*b)* valuti il Governo di integrare con successivi provvedimenti normativi la di-

sciplina del settore portuale di cui all'articolo 1, commi 316 e seguenti del disegno di legge di bilancio in esame, per differire dal 31 dicembre 2019 al 31 dicembre 2022 il termine per l'adozione da parte delle Autorità di sistema portuale delle varianti localizzate ai piani portuali vigenti previste dall'articolo 22, comma 6, del decreto legislativo n. 169 del 2016;

*c)* si sottolinea la necessità di reintrodurre il parere delle Commissioni parlamentari competenti sul contratto di servizio pubblico tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia spa e sui relativi aggiornamenti;

*d)* si ritiene opportuna la definizione di un nuovo atto strategico in materia di innovazione tecnologica e di digitalizzazione che aggiorni gli obiettivi del Paese e definisca tempi, modalità e risorse del piano.