

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome sullo stato del trasporto pubblico locale con riferimento all'emergenza sanitaria	151
---	-----

SEDE CONSULTIVA:

Sull'ordine dei lavori	151
DL 111/2021: Misure urgenti per l'esercizio in sicurezza delle attività scolastiche, universitarie, sociali e in materia di trasporti. C. 3264 Governo (Parere alla XII Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	152
Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2020. C. 3258 Governo, approvato dal Senato.	
Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021. C. 3259 Governo, approvato dal Senato.	
Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2021 (limitatamente alle parti di competenza).	
Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2021 (limitatamente alle parti di competenza).	
Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per l'anno finanziario 2021 (limitatamente alle parti di competenza) (Relazioni alla V Commissione) (<i>Esame congiunto e rinvio</i>)	153

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 14 settembre 2021.

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome sullo stato del trasporto pubblico locale con riferimento all'emergenza sanitaria.

L'audizione informale è stata svolta dalle 10.15 alle 10.45.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 14 settembre 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 15.05.

Sull'ordine dei lavori.

Simone BALDELLI (FI) dichiara di rivolgersi alla presidente in quanto garante delle funzioni della Commissione. Ricorda di portare avanti da tempo una battaglia per la trasparenza sui proventi delle multe stradali, argomento sul quale del resto appunto la Commissione ha di recente approvato una risoluzione. Rispondendo ad uno strumento di sindacato ispettivo, il Ministro Giovannini ha avuto modo di fornire in proposito alcuni macrodati: ad oggi, nonostante la normativa prevedesse l'obbligo di consegnare una relazione entro il 31 maggio, appena un terzo degli enti locali

ha consegnato quella del 2020 e quattro quinti quella del 2019. Chiede dunque alla Presidente di rivolgersi ai Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e della mobilità sostenibili onde avere dei dati analitici e non solo aggregati, per disporre di un quadro informativo più completo.

In secondo luogo, richiama l'attenzione della Commissione su di un diverso ambito, vale a dire la regolamentazione degli autovelox. Rammenta in proposito deve essere adottato da tempo un decreto attuativo, che non viene emanato evidentemente per pressioni politiche; nel frattempo l'uso degli autovelox non è inibito, bensì prosegue in una situazione di vera e propria anarchia, vista l'assenza di un qualsiasi strumento normativo, ad eccezione della cosiddetta « circolare Minniti », che risulta peraltro insufficiente.

Raffaella PAITA, *presidente*, risponde che, a seguito della sollecitazione del collega Baldelli, è sua intenzione attivarsi presso i Ministeri competenti.

DL 111/2021: Misure urgenti per l'esercizio in sicurezza delle attività scolastiche, universitarie, sociali e in materia di trasporti.

C. 3264 Governo.

(Parere alla XII Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Matilde SIRACUSANO (FI), *relatrice*, rileva che il decreto-legge 6 agosto 2021, n. 111, ponendosi in rapporto di successione e consequenzialità rispetto ad una serie normativa di decreti-legge che, a partire da febbraio 2020, ha posto misure restrittive a fini di contenimento dell'epidemia da COVID-19, reca misure urgenti per l'esercizio in sicurezza delle attività scolastiche, universitarie, sociali e in materia di trasporti.

Il decreto si compone di 10 articoli, tra i quali rileva ai fini delle competenze della Commissione l'articolo 2, che individua le misure per i mezzi di trasporto.

Nel dettaglio, l'articolo 2, comma 1, prescrive di munirsi della certificazione verde COVID-19, ossia del cd. *green pass*, a tutti i soggetti che intendano accedere ai seguenti mezzi di trasporto: aerei adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone; navi e traghetti adibiti a servizi di trasporto interregionale, a esclusione di quelli impiegati per i collegamenti marittimi nello Stretto di Messina; treni impiegati nei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di tipo *Intercity*, *Intercity Notte* e *Alta Velocità*; autobus adibiti a servizi di trasporto di persone, a offerta indifferenziata, effettuati su strada in modo continuativo o periodico su un percorso che collega più di due regioni e aventi itinerari, orari, frequenze e prezzi prestabiliti (si tratta pertanto dei pullman di linea pubblica o privata volta a offrire a persone collegamenti stradali su itinerari che tocchino il territorio di almeno 3 regioni); autobus adibiti a servizi di noleggio con conducente, a esclusione di quelli impiegati nei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale.

La relazione governativa che accompagna il disegno di legge di conversione precisa che l'elencazione è tassativa e che dunque non è richiesto il possesso del *green pass* ai fini dell'accesso e dell'utilizzo di mezzi di trasporto diversi da quelli indicati, quali, a titolo esemplificativo: metropolitane e mezzi di trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, ivi compresi quelli impiegati nell'erogazione dei servizi aggiuntivi; mezzi adibiti al trasporto scolastico dedicato; navi e traghetti impiegati per i collegamenti marittimi con le isole minori; impianti nei comprensori sciistici. In relazione a detti mezzi di trasporto, resta comunque fermo l'obbligo di osservare le misure anti-contagio, ivi comprese quelle previste dai protocolli e dalle linee guida di settore.

Il comma 2 prevede che la prescrizione del comma 1 non si applichi ai soggetti esclusi per età dalla campagna vaccinale, ossia ai minori di 12 anni, e ai soggetti esenti sulla base di idonea certificazione

medica rilasciata secondo i criteri definiti con circolare del Ministero della salute.

In chiave di concreta attuazione delle disposizioni appena descritte, il comma 3 assegna ai vettori aerei, marittimi e terrestri (e ai loro delegati) compiti di controllo. Essi sono, infatti, tenuti a verificare che l'utilizzo dei servizi elencati nel comma 1 avvenga nel rispetto delle prescrizioni previste.

Il comma 4 reca le disposizioni sanzionatorie, prevedendo la medesima sanzione sia in caso di trasgressione dell'obbligo di munirsi di *green pass* per l'accesso ai mezzi di trasporto sia in caso di violazione degli obblighi di verifica da parte dei vettori. È in particolare richiamato l'articolo 4 del decreto-legge n. 19 del 2020 che prevede la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 400 a euro 1000; in caso di reiterate violazioni la sanzione è raddoppiata. È fatto salvo il caso in cui il fatto costituisca reato (ad esclusione del reato di inosservanza dei provvedimenti dell'autorità di cui all'art. 650 c.p., che non trova applicazione).

Davide GARIGLIO (PD) afferma che, come rappresentante del gruppo Partito Democratico, intende sottoporre all'attenzione della Commissione una questione sollevata dall'ANEF e da altre associazioni di gestori di impianti sciistici. Questi ultimi hanno infatti fatto notare che nella scorsa stagione, per contenere la pandemia, sono state poste limitazioni al numero di biglietti e abbonamenti che potevano essere venduti al pubblico, con ricadute negative sul turismo di intere zone. Si tratta oltretutto di un criterio discutibile, in quanto l'effettiva fruizione degli impianti era poi sottoposta al capriccio di chi aveva comprato gli abbonamenti e i biglietti. I gestori richiedono quindi di non porre limitazioni al numero di biglietti, ma di introdurre l'obbligo del *green pass* negli impianti sciistici, accompagnato dalle limitazioni di capienza che si ritengono necessarie. Tale indicazione, a suo avviso, dovrebbe essere fatta propria dalla Commissione.

Raffaella PAITA (IV), *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2020.

C. 3258 Governo, approvato dal Senato.

Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021.

C. 3259 Governo, approvato dal Senato.

Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2021 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2021 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per l'anno finanziario 2021 (limitatamente alle parti di competenza).

(Relazioni alla V Commissione).

(Esame congiunto e rinvio).

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto.

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che, ai sensi dell'articolo 119, comma 8, del Regolamento, la Commissione è chiamata ad esaminare congiuntamente il disegno di legge recante il rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2020 e il disegno di legge recante disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021, con riferimento, limitatamente alle parti di competenza della Commissione, agli 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 della mobilità sostenibili (Tabella 10).

Per quanto riguarda le modalità di esame, ricorda che dopo l'esame preliminare la Commissione procederà all'esame degli eventuali emendamenti presentati nonché a quello delle relazioni predisposte dal rela-

tore con riferimento a ciascun disegno di legge.

Le relazioni approvate, unitamente agli eventuali emendamenti approvati, sono trasmesse alla Commissione bilancio.

Ricorda, infine, che il termine per la presentazione degli emendamenti al disegno di legge di assestamento è fissato alle ore 17.30 della giornata odierna.

Paolo FICARA (M5S), *relatore*, rileva che, in via d'introduzione, è opportuno rammentare che l'articolo 81 della Costituzione prevede che annualmente il Governo presenti al Parlamento la legge di bilancio, che contiene le autorizzazioni alla spesa pubblica e indica i mezzi per farvi fronte. Come è noto, si tratta del bilancio preventivo, se non si approva il quale entro il 31 dicembre ha luogo l'esercizio provvisorio.

Oltre al bilancio preventivo, il governo deve presentare il Rendiconto delle spese effettuate sulla base del preventivo approvato l'anno precedente e l'Assestamento di bilancio. Il Rendiconto è una legge in senso solo formale, giacché si tratta della rappresentazione di fatti contabili già avvenuti e quindi non è suscettibile di essere emendata.

Il Rendiconto generale dello Stato è lo strumento attraverso il quale il Governo, alla chiusura del ciclo di gestione della finanza pubblica (anno finanziario), adempie dunque all'obbligo costituzionale di rendere conto al Parlamento dei risultati della gestione finanziaria. La disciplina del Rendiconto è dettata dalla legge di contabilità e finanza pubblica del 31 dicembre 2009, n. 196, e successive modificazioni.

L'Assestamento è una legge nel senso pieno del termine, giacché può racchiudere elementi di indirizzo politico.

L'Assestamento di bilancio dello Stato, la cui disciplina è contenuta all'articolo 33 della legge di contabilità e finanza pubblica (legge n. 196 del 2009), che ne prevede la presentazione entro il mese di giugno di ciascun anno, ha lo scopo di consentire un aggiornamento, a metà esercizio, degli stanziamenti del bilancio anche sulla scorta della consistenza dei residui attivi e passivi accertata in sede di Rendiconto.

Come per la legge di bilancio, le Commissioni di merito svolgono, nei confronti della Commissione Bilancio, che svolge l'esame in sede referente, una funzione consultiva sulle parti di rispettiva competenza.

Venendo allora sinteticamente al Rendiconto e salvo il rinvio (per informazioni più dettagliate) al *dossier* del Servizio studi, riferisce che – come anche è noto – le risorse pubbliche di competenza della Commissione si trovano dislocate negli stati di previsione di 3 ministeri: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (il cui nome è mutato nel 2021 in Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili); Ministero dello sviluppo economico e Ministero dell'economia e delle finanze.

Per quel che riguarda il Rendiconto per il 2020 del MIT (oggi MIMS), le missioni di interesse della Commissione sono la n. 3 e la n. 7 (tabella 10).

La missione 13 inerisce al diritto alla mobilità e allo sviluppo dei sistemi di trasporto e porta una previsione definitiva nel 2020 di 10 miliardi e 78 milioni di euro; il pagato effettivo è risultato di 7 miliardi e 265 milioni, con impegni vincolanti per ulteriori 2 miliardi e 715 milioni per un totale di fine esercizio di 9 miliardi e 980 milioni (in crescita di circa 2 miliardi rispetto all'anno precedente).

La voce più consistente in questo contesto è costituita dal programma 13.6 relativo alla mobilità locale, con previsioni definitive per 7 miliardi 115 milioni e 5 miliardi e 726 milioni di esborso effettivo, accompagnati da impegni vincolanti per un ulteriore miliardo e 387 milioni, per giungere a un totale di esercizio di 7 miliardi e 113 milioni.

Ricorda che la missione 13, in coerenza con la logica del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT), è principalmente incentrata nell'erogazione delle risorse finanziarie destinate al trasporto pubblico locale (TPL), a cui si aggiungono quelle relative all'autotrasporto e all'intermodalità, quelle dirette a finanziare interventi di messa in sicurezza dei sistemi ferroviari e della mobilità stradale, quelle per lo sviluppo e sicurezza della navigazione e trasporto marittimo e per le vie d'acqua in-

terne, nonché gli stanziamenti di bilancio finalizzati allo sviluppo e alla sicurezza del trasporto aereo.

La missione n. 7 concerne l'ordine pubblico e la sicurezza e il programma di competenza della IX Commissione è il 7.7. relativo alla sicurezza e ai controlli nei mari, nei porti e sulle coste. Qui la previsione definitiva 2020 è di 861 milioni, con spese effettive per 795 milioni e impegni vincolanti da onorare per 32 milioni di euro, per un totale di esercizio di quasi 828 milioni (in crescita di più di 20 milioni rispetto all'anno precedente).

Il disegno di legge di assestamento 2021, rispetto alle previsioni iniziali di bilancio 2021, propone una variazione in aumento di 1.381,9 milioni di euro circa (pari a +9,3%) alle spese in conto competenza del MIMS. Con il disegno di legge di assestamento 2021 si propone complessivamente per il MIMS una spesa assestata di 16.217,7 milioni di euro circa. Rispetto alle previsioni iniziali di spesa approvate con la legge di bilancio 2021 (legge n. 178 del 2020), nel periodo gennaio-maggio 2021 sono stati introdotti in forza di atti amministrativi incrementi di spesa per un ammontare complessivo di circa 1.378 milioni di euro in termini di competenza, relativi in massima parte (per 821,9 milioni di euro) all'applicazione del decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41 (c.d. decreto-legge sostegni).

Quanto allo stato di previsione del MEF (tabella 2), è d'interesse della Commissione trasporti la missione 13, programma 13.8, inerente al sostegno allo sviluppo del trasporto, la cui previsione assestata nel 2020 era di 6 miliardi e 159 milioni, di cui spesi effettivamente circa 5 miliardi e 887 milioni, con impegni vincolanti per ulteriori

271 milioni, per un totale a chiusura sostanzialmente uguale alla previsione assestata.

Nel disegno di legge di assestamento 2021 la previsione di spesa, in termini di competenza, del programma 13.8 è complessivamente di 5.928,2 milioni di euro, con un lieve aumento di 9 milioni di euro, in dipendenza di atti amministrativi, rispetto a previsioni iniziali di bilancio 2021, relativi al capitolo 7122 per i contributi in conto impianti da corrispondere a Ferrovie dello Stato S.p.a.

Circa infine il tema delle comunicazioni, le relative risorse sono allocate sullo stato di previsione del MISE (tabella 3), nella missione 15, programma 15.8 (servizi di comunicazione elettronica, di radiodiffusione e postali). In tale ambito, a fronte di previsioni assestate nel 2020 per 599 milioni, i pagamenti effettivi sono stati di 123 milioni con impegni vincolanti rimanenti per 444 milioni, sicché il totale a chiusura d'esercizio è di circa 567 milioni.

Nel disegno di legge di assestamento 2021 la Missione 15 *Comunicazioni* ricompresa nel MISE reca complessivamente uno stanziamento di spesa di 457,3 milioni di euro, in aumento di 76,3 milioni di euro rispetto allo stanziamento delle legge di bilancio 2021. La variazione è quasi integralmente riconducibile ad atti amministrativi e non sono proposte modifiche con il disegno di legge di assestamento.

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

La seduta termina alle 15.25.