

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### SEDE CONSULTIVA:

DL 4/2022: Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico. C. 3522 Governo, approvato dal Senato (Parere alla V Commissione) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> )	453
ALLEGATO 1 ( <i>Parere approvato</i> )	459
DL 17/2022: Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali. C. 3495 Governo (Parere alle Commissioni riunite VIII e X) ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> )	457
ALLEGATO 2 ( <i>Proposta di parere del relatore</i> )	460

#### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione informale dell'arch. Maria Lucia Conti, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante sostituzione dei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 16 aprile 2021 e 5 agosto 2021 di individuazione dei lavori relativi alla linea C della metropolitana di Roma e alla rete tranviaria di Roma quali interventi infrastrutturali prioritari per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di commissari straordinari (atto n. 365)	458
--	-----

#### SEDE CONSULTIVA

Martedì 22 marzo 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

**La seduta comincia alle 12.15.**

**DL 4/2022: Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico.**

**C. 3522 Governo, approvato dal Senato.**

(Parere alla V Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Andrea CASU (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere alla Commissione Bilancio sul decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, recante misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico, già approvato dal Senato.

Il decreto-legge in esame è stato varato alla fine di gennaio, in un contesto internazionale e in uno scenario economico ben diverso dall'attuale, e reca un ventaglio di misure molto ampio, ulteriormente incrementato a seguito dell'esame dell'altro ramo del Parlamento. Le misure di maggior rilievo concernono i sostegni alle attività, alle

famiglie, alle scuole e al sistema sanitario legati all'emergenza COVID-19, i primi interventi per fronteggiare l'emergere della crisi energetica e l'importante riscrittura delle norme sulle cessioni dei crediti edilizi, che ha permesso il riavvio dei lavori di ristrutturazione e rigenerazione immobiliare.

Afferma che nella relazione si soffermerà sulle disposizioni di interesse della Commissione.

L'articolo 10 riconosce il credito di imposta per gli investimenti in beni materiali funzionali alla trasformazione tecnologica e digitale delle imprese secondo il modello Industria 4.0, per la quota superiore a 10 milioni di euro degli investimenti inclusi nel PNRR diretti alla realizzazione di obiettivi di transizione ecologica, nel periodo 2023-2025, nella misura del 5 per cento (aliquota vigente), elevando per tali investimenti il limite massimo di costi ammissibili da 20 a 50 milioni di euro.

L'articolo 13-*quinquies* prevede la costituzione di un tavolo tecnico coordinato dal Ministero dello sviluppo economico e dal Ministero dell'economia e delle finanze, al quale possono partecipare i soggetti istituzionali competenti e gli operatori coinvolti, anche al fine di definire un idoneo quadro regolatorio ed attuativo della disciplina in materia di canone unico per infrastrutture di comunicazione elettronica.

L'articolo 18 interviene al fine di eliminare sussidi considerati ambientalmente dannosi.

In particolare, il comma 1 sopprime la riduzione dell'accisa per i carburanti utilizzati nel trasporto ferroviario di persone e merci, di cui alla Tabella A, punto 4, del testo unico sulle accise – TUA (decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504), che prevedeva l'applicazione a tali fattispecie di un'aliquota pari al 30 per cento di quella ordinaria. Secondo la relazione illustrativa, l'agevolazione intendeva incentivare l'utilizzo di gasolio per la trazione ferroviaria, a discapito della trazione elettrica, quale alternativa erroneamente meno impattante sotto il profilo ambientale e della salute umana: il Governo al riguardo fa presente che la letteratura sui costi esterni di questa

applicazione evidenzia le alte emissioni di inquinanti atmosferici associati all'uso del gasolio e costi esterni chilometrici notevolmente maggiori rispetto alla trazione elettrica.

Il comma 2 elimina la riduzione delle accise sui prodotti energetici prevista per le navi che fanno esclusivamente movimentazione dentro il porto e manovre strumentali al trasbordo merci all'interno del porto. Come anche chiarito dalla relazione tecnica tale sussidio non è stato mai attuato, in quanto non è stato emanato il relativo regolamento attuativo e pertanto la sua soppressione è improduttiva di effetti finanziari.

L'articolo 24, comma 1, incrementa di 80 milioni di euro per l'anno 2022 la dotazione del Fondo per l'erogazione di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti; il Fondo aveva una dotazione iniziale per il 2021 di 200 milioni di euro, poi incrementata a 450 milioni. Le risorse sono destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi programmati al fine di far fronte agli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi di TPL, anche in coerenza con gli esiti dei tavoli prefettizi, fino al 31 marzo 2022 (termine dello stato di emergenza) e secondo modalità che consentano la rilevazione dell'effettivo utilizzo da parte degli utenti nell'anno 2021. Il comma 2 dispone in ordine alle modalità di assegnazione delle risorse, mentre il comma 3 disciplina la rendicontazione. In base al comma 4, le eventuali risorse residue dello stanziamento complessivo possono essere utilizzate, nell'anno 2022, per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19. Il comma 5 dispone in merito alla copertura finanziaria.

L'articolo 24, comma 5-*bis*, introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, prevede che le autorità competenti in sede regionale e locale possano avvalersi della facoltà di proroga fino al 50 per cento della

durata del contratto di servizio pubblico – prevista dal Regolamento (CE) 2007/1370 all'articolo 4, paragrafo 4 – anche nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un piano economico finanziario, significativi investimenti, anche in rapporto all'esecuzione e/o integrazione di interventi previsti nel PNRR oppure in esecuzione di altre iniziative con conseguenze finanziarie, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, il cui periodo di ammortamento sia superiore alla scadenza del contratto di affidamento del servizio. La suddetta proroga non può superare la fine dell'anno 2026.

L'articolo 24, comma 6, istituisce presso il MIMS un Fondo con una dotazione di 15 milioni di euro per il 2022, per compensare i danni subiti in conseguenza delle misure di contenimento e di contrasto all'emergenza da COVID-19 dalle imprese esercenti i servizi di trasporto effettuati su strada mediante autobus e non soggetti a obblighi di servizio pubblico, nel limite delle risorse disponibili e per un importo massimo non superiore al 40 per cento dei minori ricavi registrati nel periodo compreso tra il 1° gennaio ed il 31 marzo 2022 rispetto al medesimo periodo dell'anno 2019, e, comunque, nel limite massimo dell'8 per cento della dotazione del Fondo. La misura è destinata alle imprese che effettuano i seguenti servizi di trasporto autobus: servizi interregionali di competenza statale; servizi internazionali; servizi di trasporto regionale e locale non soggetti a obblighi di servizio pubblico; servizi effettuati dalle imprese esercenti servizi di noleggio autobus con conducente.

Il comma 7 incrementa di 5 milioni di euro per il 2022 il Fondo già esistente per il ristoro delle rate di finanziamento o dei canoni di *leasing* per l'acquisto di veicoli nuovi di categoria M2 e M3, che abbiano scadenza compresa, anche per effetto di dilazione, tra il 1° gennaio 2021 e il 31 marzo 2022, da parte delle seguenti imprese esercenti i servizi di autobus: servizi interregionali di competenza statale; servizi

internazionali; servizi di trasporto regionale e locale non soggetti a obblighi di servizio pubblico, autorizzati da regioni ed enti locali in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422. Il comma 8 rinvia a uno o più decreti interministeriali, da adottare entro trenta giorni, la determinazione dei criteri e delle modalità per l'erogazione delle risorse. In base al comma 9, l'efficacia dei decreti è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi della normativa in materia di aiuti di Stato. Il comma 10 reca la copertura finanziaria.

L'articolo 24, comma 10-*bis*, introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, differisce al 31 ottobre 2022 il termine entro cui i concessionari autostradali devono perfezionare l'aggiornamento dei piani economici finanziari, mentre il comma 10-*ter*, anch'esso introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, interviene con una semplificazione sulla realizzazione delle opere per le Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026.

L'articolo 25 autorizza la spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034 a favore di Rete ferroviaria italiana Spa al fine di consentirle, dal 1° gennaio 2022 al 31 marzo 2022, di ridurre il canone praticato agli esercenti i servizi passeggeri c.d. « a mercato » e per i servizi ferroviari merci per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Nel dettaglio, il comma 1 autorizza tale stanziamento fino al 2034 al fine di consentire a RFI di dedurlo dai costi netti totali afferenti ai servizi del pacchetto minimo di accesso, in modo da poter disporre, dal 1° gennaio 2022 al 31 marzo 2022, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria entro il limite massimo dello stanziamento stesso. La misura della riduzione che RFI dovrà praticare potrà arrivare fino al 100 per cento della quota eccedente la copertura del costo (la « componente B » del pedaggio) direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario e si riferisce sia ai servizi ferroviari passeggeri non sottoposti a obbligo di servizio pubblico, cioè i servizi c.d. « a mercato », che ai servizi ferroviari merci.

L'articolo 25, comma 2-*bis*, introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, prevede, in considerazione del perdurare della situazione emergenziale legata al COVID-19 e delle ricadute dell'aumento dei prezzi praticati nel settore elettrico sulle imprese esercenti il trasporto ferroviario delle merci, un incremento del tetto di compensazioni erogabili già previste per l'adempimento degli oneri di servizio pubblico. Tale tetto viene elevato da 100 a 105 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2027. Gli incentivi sono destinati a compensare i costi supplementari (inclusi quelli relativi al traghettamento ferroviario dei treni merci e alle attività connesse) sostenuti dalle imprese per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, in luogo di altre modalità di trasporto più inquinanti, per l'effettuazione di trasporti di merci aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Lazio, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia. Le eventuali risorse residue sono destinate al riconoscimento di un contributo alle imprese che effettuano il trasporto ferroviario di merci sull'intera infrastruttura nazionale, nella misura di 2,5 euro a treno/km. Tale contributo, che tiene conto dei minori costi esterni generati rispetto al trasporto su strada, è ripartito fra le imprese aventi diritto in proporzione ai treni/km effettuati.

L'articolo 25, commi da 2-*ter* a 2-*quinq*ues, introdotti nel corso dell'esame presso il Senato, reca, a favore di ANAS, l'autorizzazione di spesa pari a 3,9 milioni di euro per l'anno 2027 e a 25 milioni di euro annui dal 2028 al 2031, al fine di compensare le minori entrate dovute alla contrazione della circolazione autostradale registrata nel 2021 a causa della situazione emergenziale legata all'epidemia da COVID-19, nonché i maggiori oneri sostenuti per l'illuminazione pubblica delle strade derivanti dall'aumento dei prezzi nel settore elettrico.

L'articolo 25-*bis*, introdotto nel corso dell'esame da parte del Senato, reca disposizioni relative al requisito della conoscenza della lingua italiana da parte del personale di bordo di navi mercantili o crocieristiche, introducendo delle deroghe

alla conoscenza della lingua italiana da parte del personale medico ed infermieristico presente su tali navi.

L'articolo 25-*ter*, anch'esso introdotto nel corso dell'esame da parte del Senato, inserisce, tra i beneficiari del finanziamento a valere sul Fondo per la strategia di mobilità sostenibile, anche le province autonome di Trento e di Bolzano. Il Fondo è stato istituito nello stato di previsione del MIMS al fine di contribuire al raggiungimento degli obiettivi che fanno parte delle misure presentate dalla Commissione europea il 14 luglio 2021 riguardanti la riduzione delle emissioni nette di almeno il 55 per cento, entro il 2030, per raggiungere il traguardo di « zero emissioni » entro l'anno 2050.

Segnala infine, per il rilievo che può avere ai fini della realizzazione delle opere pubbliche, l'articolo 29, che recando in particolare disposizioni in materia di contratti pubblici è volto ad incentivare gli investimenti pubblici e a fare fronte alle ricadute economiche negative derivanti dalle misure di contenimento dell'emergenza sanitaria globale del COVID-19 che hanno determinato eccezionali aumenti dei prezzi di alcuni materiali da costruzione.

Dopo aver fatto presente che sulle materie oggetto del provvedimento sono comunque attesi ulteriori interventi legislativi e che è necessario dunque che la Commissione si pronunci con celerità, propone in conclusione di esprimere un parere favorevole (*vedi allegato 1*).

Elena MACCANTI (LEGA) preannunzia il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore. Manifesta soddisfazione per il Fondo da 15 milioni istituito a favore delle imprese esercenti servizi di trasporto su strada mediante autobus particolarmente colpite dagli effetti della pandemia, nonché per l'incremento da 80 milioni di quello per l'erogazione di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale. Conclude rammaricandosi peraltro per il fatto che non sia stato approvato l'emendamento presentato dalla Lega relativo al prolungamento del *bonus* viaggi in scadenza lo scorso 31 dicembre.

Davide GARIGLIO (PD) ringrazia il relatore per il lavoro svolto e preannuncia il voto favorevole del gruppo del Partito Democratico. Dichiarando di condividere quanto affermato dalla collega Maccanti a proposito del *bonus* viaggi: si tratta di risorse, afferma, che molti comuni conservano nei propri bilanci ma che non possono essere spesi per il mancato prolungamento della misura, e ciò rappresenta un *vulnus*. Ritiene invece positiva la norma introdotta dal Senato sulla proroga dei contratti con i gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale nel caso in cui questi si vincolino ad effettuare investimenti, giacché sarebbe stato molto complesso rimettere i servizi a gara in un momento tanto delicato.

Carmela GRIPPA (M5S) si unisce ai ringraziamenti al relatore e rileva che nel decreto-legge sono contenuti numerosi elementi positivi: in particolare il disposto dell'articolo 18 di soppressione di alcuni sussidi ambientalmente dannosi, nonché l'incremento del Fondo per il ristoro delle rate di finanziamento o dei canoni di *leasing* per l'acquisto di veicoli nuovi di categoria M2 e M3 a favore delle imprese esercenti i servizi di autobus. Per quanto riguarda invece i temi rilevanti connessi alla riduzione delle accise, del c.d. 'caro carburante' e del c.d. caro bollette, occorrerà verificare il contenuto dei nuovi provvedimenti d'urgenza. Preannuncia in conclusione il voto favorevole del Movimento 5 Stelle.

Marco SILVESTRONI (FDI) preannuncia voto contrario della propria forza politica, motivandolo con inadeguatezza delle misure contenute nel provvedimento.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore (*vedi allegato 1*).

**DL 17/2022: Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali.**

**C. 3495 Governo.**

(Parere alle Commissioni riunite VIII e X).

(*Seguito dell'esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 16 marzo 2022.

Domenico FURGIUELE (LEGA), *relatore*, fa presente in primo luogo che la proposta di parere che presenterà nasce a partire da un confronto ampio e articolato svoltosi in Commissione, anche sulle base di numerose audizioni con i rappresentanti del settore dell'autotrasporto. L'osservazione apposta, in particolare, è stata definita nel corso dell'ultima settimana, dopo il rinvio deciso il 16 marzo, e tiene conto delle indicazioni espresse dagli auditi.

Illustra quindi una proposta di parere favorevole con un'osservazione (*vedi allegato 2*).

Mauro ROTELLI (FDI) osserva che il tenore dell'osservazione apposta, che egli peraltro giudica positivamente, rivela che la maggioranza stessa è consapevole dell'insufficienza del provvedimento.

Suggerisce poi di apporre una seconda osservazione, relativa al fatto che le società di autotrasporto che rechino aiuti umanitari in Ucraina dovrebbero essere esentate dal pagamento dei pedaggi autostradali. Ricorda l'incontro in videoconferenza appena svoltosi in Aula con Volodymyr Zelenskyy, Presidente dell'Ucraina; fa presente che una misura simile è già stata richiesta da molti operatori e introdotta da altri Paesi europei. Sollecita dunque il relatore in questo senso.

Raffaella PAITA, *presidente*, dopo avere ricordato la competenza della Commissione Ambiente in materia di pedaggi autostradali, afferma di condividere il contenuto dell'osservazione, che andrebbe comunque apposta, trattandosi di un intervento relativo al trasporto di persone.

Domenico FURGIUELE (LEGA), *relatore*, ringrazia il collega Rotelli per il suo intervento, quindi osserva che in base alle informazioni di cui dispone chi rechi aiuti umanitari in Ucraina è già esentato *de facto* dal pagamento del pedaggio. Non sa bene in che modo: probabilmente, ipotizza, le

sanzioni vengono emanate e poi automaticamente annullate. La questione, dichiara, merita comunque un approfondimento adeguato.

Raffaella PAITA, *presidente*, ribadisce che a suo avviso l'osservazione va apposta, soprattutto per trasformare l'eventuale situazione *de facto* in una situazione *de iure*.

Carmela GRIPPA (M5S) fa presente che a suo avviso la proposta di parere andrebbe integrata con alcune altre osservazioni, che si riserva di proporre.

Raffaella PAITA, *presidente*, conclude che, essendo la votazione sulla proposta di parere prevista per la giornata di domani, vi è modo di introdurre le varie osservazioni caldegiate dai commissari.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani.

**La seduta termina alle 12.30.**

#### AUDIZIONI INFORMALI

*Martedì 22 marzo 2022.*

**Audizione informale dell'arch. Maria Lucia Conti, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante sostituzione dei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 16 aprile 2021 e 5 agosto 2021 di individuazione dei lavori relativi alla linea C della metropolitana di Roma e alla rete tranviaria di Roma quali interventi infrastrutturali prioritari per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di commissari straordinari (atto n. 365).**

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.20 alle 16.

## ALLEGATO 1

**DL 4/2022: Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico (C. 3522 Governo, approvato dal Senato).**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, recante misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse

all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico (C. 3522 Governo),

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**

## ALLEGATO 2

**DL 17/2022: Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali (C. 3495 Governo).****PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, recante misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali (C. 3495 Governo);

considerato che l'articolo 6 reca una serie di interventi in sostegno dell'autotrasporto che risultano allo stato inadeguati, in considerazione della gravissima emergenza che sta attraversando il settore a seguito dell'eccezionale aumento dei prezzi del carburante e dell'energia conseguente alla crisi in Ucraina;

rilevato che, in data 18 marzo 2022, il Governo ha adottato un decreto-legge recante misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina, che reca interventi per il contenimento dell'aumento dei prezzi dell'energia nonché diverse misure di sostegno alle im-

prese di autotrasporto, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 21 marzo 2022;

rilevato altresì che nella *Gazzetta ufficiale* del 21 marzo 2022 è stato altresì pubblicato il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 18 marzo 2022 che dispone la riduzione delle aliquote di accisa applicate alla benzina, al gasolio e ai GPL usati come carburanti,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**

*con la seguente osservazione:*

a) le misure di sostegno al settore dell'autotrasporto di cui all'articolo 6 richiedono ulteriori e più incisivi interventi che amplino il ventaglio dei sostegni ivi previsti, e stanino risorse di gran lunga più consistenti al fine di consentire alle imprese di fare fronte alla gravissima emergenza in corso, intervenendo sul caro carburante, sulla decontribuzione nel settore dell'autotrasporto e con incrementi per il « ferrobonus » ed il « marebonus ».