

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4390

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

FRANCO BORDO, LAFORGIA, SCOTTO, SPERANZA, FOLINO, MOGNATO, ROBERTA AGOSTINI, ALBINI, BERSANI, BOSSA, CAPODI-CASA, CIMBRO, D'ATTORRE, DURANTI, EPIFANI, FAVA, FERRARA, FONTANELLI, FORMISANO, FOSSATI, CARLO GALLI, KRONBI-CHLER, LEVA, MARTELLI, MATARRELLI, MURER, NICCHI, GIORGIO PICCOLO, PIRAS, QUARANTA, RAGOSTA, RICCIATTI, ROSTAN, SAN-NICANDRO, STUMPO, ZACCAGNINI, ZAPPULLA, ZARATTI, ZOGGIA

Modifica alla legge 11 dicembre 2016, n. 232, concernente il finanziamento di un piano strategico nazionale del trasporto ferroviario pendolare e della mobilità sostenibile

Presentata il 27 marzo 2017

ONOREVOLI COLLEGHI! – La presente proposta di legge è volta a realizzare il Piano strategico nazionale del trasporto ferroviario pendolare e della mobilità sostenibile, con una dotazione di 2 miliardi e 350 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019.

In particolare, la presente proposta di legge prevede che al fine di realizzare il Piano strategico nazionale del trasporto ferroviario pendolare e della mobilità sostenibile, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

sia istituito un apposito fondo, denominato « Fondo nazionale per il trasporto ferroviario pendolare », con una dotazione di 2 miliardi di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019, per il finanziamento di un piano straordinario di sviluppo del trasporto su rotaia teso ad attuare l'obiettivo di 5.000.000 di persone trasportate al giorno, garantendo adeguati investimenti sulla rete pubblica affidata in concessione a Rete ferroviaria italiana e aumentando la presenza di treni pendolari rispetto a quelli a

mercato, nonché i collegamenti sulle principali linee pendolari.

Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono disciplinate le modalità di funzionamento del Fondo.

La presente proposta di legge prevede, altresì, che siano rese disponibili nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare risorse per 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019 per la ricostituzione e per il rifinanziamento del Fondo istituito dall'articolo 1, comma 1121, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, al fine di sostenere le politiche di incentivazione della mobilità sostenibile soprattutto nelle grandi aree urbane, attraverso il potenziamento e l'aumento dell'efficienza dei mezzi pubblici e l'incentivazione dell'intermodalità.

Agli oneri derivanti dall'attuazione di questi primi due obiettivi, pari complessivamente a 2 miliardi e 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019, si provvede mediante l'abrogazione della riduzione dell'aliquota dell'imposta sul reddito delle società (2.977 milioni di euro nel 2017, 3.970 milioni di euro 2018 e 3.970 milioni di euro nel 2018) prevista dalla legge di stabilità 2016.

Con questa proposta di legge si cerca di orientare e finalizzare, dunque, specificamente tali interventi anche alla luce della mozione a prima firma Franco Bordo e altri n. 1-01091 sui pendolari approvata dalla Camera dei deputati con parere favorevole del Governo il 16 febbraio scorso ove si legge: « (...) la Costituzione italiana, così come le altre Costituzioni degli Stati di democrazia liberale, garantisce la libertà di circolazione (si veda l'articolo 16 della Costituzione, secondo cui: "Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità e di sicurezza. Nessuna restrizione può essere determinata da ragioni politiche. Ogni cittadino è

libero di uscire dal territorio della Repubblica e di rientrarvi, salvi gli obblighi di legge"); l'Unione europea è nata intorno ad alcuni grandi principi ed obiettivi, fra i quali va evidenziato, nell'ottica della costruzione di un mercato concorrenziale delle merci e delle prestazioni lavorative, il principio della libera circolazione di merci e persone nel territorio degli Stati membri; nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, ora incorporata nel Trattato che adotta una Costituzione per l'Europa, la libertà di circolazione è garantita all'articolo II-105 (che recita: "Ogni cittadino dell'Unione europea ha il diritto di circolare e soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri. La libertà di circolazione e soggiorno può essere accordata, conformemente al Trattato che istituisce la Comunità europea, ai cittadini dei Paesi terzi che risiedono legalmente nel territorio di uno Stato membro"); il nostro Paese, nel corso di questi ultimi anni, ha garantito, sia pure con difficoltà, l'esercizio del diritto alla mobilità dei cittadini. Tuttavia, gli attuali stanziamenti previsti in finanziaria e nel contratto di programma con Rete ferroviaria italiana, non devono pregiudicare in modo inevitabile l'esercizio di tale diritto, colpendo particolarmente le fasce meno abbienti della popolazione e i pendolari che sono da sempre costretti a subire le conseguenze di tale situazione; questi ultimi anni, in particolare, come emerge dalla stampa nazionale e locale, sono stati davvero terribili per i circa tre milioni di pendolari che ogni giorno si muovono nel nostro Paese; in questi ultimi giorni Legambiente ha lanciato la Campagna Pendolaria, presentando una anticipazione, con analisi della situazione di maggiore disagio sulle linee ferroviarie italiane, del rapporto annuale che ha come *focus* l'emergenza Sud; le ragioni della drammatica situazione in cui vivono i pendolari nel nostro Paese sono chiare. I treni innanzitutto risultano essere sono troppo vecchi. In Italia attualmente sono circa 3.300 i treni in servizio nelle regioni con convogli di età media pari a 18,6 anni, con differenze però rilevanti da regione a regione. In secondo luogo i treni risultano essere troppo pochi. Dal 2010 a

oggi, complessivamente, si possono stimare tagli pari al 6,5 per cento del servizio ferroviario regionale proprio quando nel momento di crisi è aumentata la domanda di mobilità alternativa più economica rispetto all'auto, anche se con differenze tra le diverse regioni; tra il 2010 e il 2015 il taglio ai servizi ferroviari è stato pari al 26 per cento in Calabria, 19 per cento in Basilicata, 15 per cento Campania, 12 per cento in Sicilia; inoltre, il maggior aumento del costo dei biglietti è stato in Piemonte con +47 per cento mentre è stato del 41 per cento in Liguria e del 25 per cento in Abruzzo e Umbria, a fronte di un servizio che non ha avuto alcun miglioramento; il trasporto pendolare dovrebbe rappresentare una priorità delle politiche di Governo, sia perché risponde a una esigenza reale e diffusa dei cittadini, sia perché, se fosse efficiente, spingerebbe sempre più persone ad abbandonare l'uso dell'auto con vantaggi ambientali, climatici e di vivibilità delle nostre città; ad oggi, tuttavia, un cambio di rotta delle politiche di mobilità ancora non si vede. Al contrario degli altri Paesi europei, in Italia negli ultimi 20 anni neanche un euro è stato investito dallo Stato per l'acquisto di nuovi treni. Alcune regioni hanno fatto investimenti attraverso i contratti di servizio, altre più virtuose, individuando risorse nel proprio bilancio o orientando in questa direzione i fondi europei. Al fine di rafforzare l'azione di coordinamento in materia di organizzazione del trasporto pubblico locale; il trasporto ferroviario italiano conta treni troppo vecchi, lenti e lontani dagli standard europei di frequenza delle corse. Negli ultimi dieci anni sono stati realizzati alcuni interventi per la sostituzione del materiale rotabile, ma ciò non basta assolutamente. Perché occorre aumentare il servizio con nuovi treni, a partire dalle linee più frequentate e smettere immediatamente di attuare politiche fondate sui tagli agli investimenti per il trasporto pubblico locale e ferroviario; secondo Legambiente tra le 10 peggiori linee d'Italia per i pendolari nel 2015 c'è innanzitutto la linea Roma-Lido di Ostia. Il servizio ferroviario di questa linea suburbana gestita da Atac risulta totalmente ina-

deguato per i circa 100.000 pendolari quotidiani. Il 2015 è stato un anno terribile, con un servizio che sembra peggiorare di giorno in giorno a causa di ripetuti guasti e problemi tecnici: corse che saltano senza che venga fornita un'adeguata informazione, frequenze oltre i 40 minuti, convogli vecchi e sovraffollati spesso privi di aria condizionata, stazioni non presidiate. Ad aggravare il tutto, è il fatto che i pendolari di questa linea arrivati al Capolinea a Roma, spesso continuano il viaggio sulla linea B della metropolitana. Dove trovano un servizio indegno per una città europea, con attese che si attestano, in media, sui 15 minuti con picchi di 20-25, quando, a causa di guasti ai convogli o al sistema elettrico, il servizio non si ferma totalmente; segue la linea Alifana e Circumvesuviana. La situazione in Campania della ferrovia Alifana è stata nel 2015 al centro delle cronache per le lamentele da parte dei pendolari che si muovono verso Napoli dal casertano a causa di molteplici ritardi, soppressione di corse, ma soprattutto per la precarietà dei mezzi su cui viaggiano, privi di aria condizionata, con sediolini e carrozze antiquate e scarso servizio di pulizia. Su questa linea viaggiano ancora convogli diesel in attesa che finalmente si completi l'elettrificazione. Ma a Napoli rimane gravissima la situazione che continua a vivere la Circumvesuviana, una delle ferrovie più colpite dai tagli degli ultimi anni, con treni fatiscenti, vagoni stracolmi (ogni giorno 120 mila persone sulla linea) perché insufficienti per una tratta che collega Napoli con i quartieri e i comuni ad Est. Numerosi gli episodi di disagi e disservizi, con treni soppressi o fermi anche un'ora alle fermate a causa di guasti e rotture dei mezzi; al terzo posto si colloca la linea Chiasso-Rho. Si tratta di una linea, la S11, prolungata da Milano a Rho in occasione dell'Expo, che vede quotidianamente l'utilizzo da parte di quasi 50.000 pendolari che lamentano frequenti ritardi e tempi di percorrenza paragonabili a quelli del secolo scorso (per fare 60 chilometri si impiega oltre un ora e mezza). Solo nel mese di settembre sono stati oltre 100 i ritardi collezionati, una media superiore ai 4 ritardi al giorno, anche nei *weekend*;

segue la linea Verona-Rovigo. Lungo i 95 chilometri che collegano Verona a Rovigo i disagi sono all'ordine del giorno. Su questa linea insiste il pendolarismo importante di studenti e lavoratori, ma è anche molto frequentato da turisti. Qui viaggiano mezzi lenti (55 km/h di media) e vecchi, su una linea a binario unico e dove manca ancora il completamento dell'elettrificazione nelle tratte Isola della Scala-Cerea e Legnago-Rovigo e i pendolari devono anche fare un biglietto diverso per il proseguimento da Rovigo a Chioggia; al quinto posto si colloca la linea Reggio Calabria-Taranto. Una linea fondamentale di collegamento tra le regioni del Sud che vede continui tagli e l'uso di treni sempre più vecchi, malgrado il ruolo fondamentale che potrebbe avere nel collegare gli oltre 40 centri urbani e turistici lungo il percorso. Da Reggio c'è un solo treno diretto al giorno, che ci mette 7 ore e 12 minuti a una velocità di 66 km/ora su una linea sostanzialmente vuota. Nel corso degli ultimi due anni la Regione Calabria ha tagliato circa 20 milioni di euro al contratto di Servizio con Trenitalia, già impoverito di molto negli anni precedenti. A partire dalla metà del 2014 è stata decretata la soppressione di ben 26 treni regionali, poi in seguito alle trattative, 10 corse sono state ripristinate, ma con notevoli riduzioni sulla linea Jonica e la Rosarno-Lamezia Terme Centrale via Tropea. I pendolari segnalano problemi anche nella scelta delle fermate; segue la linea Messina-Catania-Siracusa. Lungo i 177 chilometri della linea che collega Messina a Siracusa, i treni viaggiano a una velocità media di 69 chilometri orari passando per Catania, i disservizi più frequenti riguardano gli imprevisti tecnici, quasi sempre dovuti alla condizione dell'infrastruttura. Manca sempre una adeguata informazione ai viaggiatori in caso di interruzioni, guasti agli scambi, furti di rame. Su questa linea insiste la tratta Giampileri-Fiumefreddo, il cui raddoppio per 42 chilometri è previsto dal contratto di programma di RFI già dal 2000. Un'opera dal valore di 2,27 miliardi di euro che vede ad oggi un finanziamento di soli 49 milioni; al settimo posto si colloca la linea Taranto-Potenza-Salerno. Su que-

sta linea di oltre 200 chilometri di fondamentale importanza per i collegamenti interni tra Puglia, Basilicata e Campania, ma anche per i pendolari dei diversi centri lungo la linea, la situazione è ferma a 50 anni fa. I convogli non raggiungono i 50 km/h di velocità media e impiegano 1 ora e 47 minuti per collegare i 120 chilometri, tra Potenza a Salerno, e 2 ore tra Potenza e Taranto (150 chilometri). La beffa è che i ritardi sono all'ordine del giorno (quando i treni non subiscono soppressioni improvvise), nonostante la linea sia sostanzialmente vuota, visto che ci sono solamente 6 treni per direzione di marcia al giorno; segue la linea Novara-Varallo. Addio ai treni lungo la linea Novara-Varallo dal settembre 2014. C'è quindi chi sta peggio di altri, perché oggi l'unica speranza dei pendolari dell'area è che con l'inserimento della linea nel capitolato di gara d'appalto nel lotto del quadrante nord-orientale del Piemonte si veda una riapertura ed un rilancio del servizio. Ma è solo una possibilità e in ogni caso se ne riparlerà dopo il 2017; si segnala ancora la linea Orte-Foligno-Fabriano. Su questa linea i pendolari aspettano da tanti anni che si dia seguito alle promesse di un potenziamento. Si sta infatti parlando di un collegamento nazionale, tra Roma, l'Umbria e le Marche su cui sarebbero previsti investimenti in perenne ritardo e di cui beneficerebbe anche il servizio pendolare. Per ora la linea di 140 chilometri continua ad avere molti tratti a binario unico, una media di velocità di 70 km/h, e i pendolari lamentano continui disagi a causa di guasti dei treni e criticità durante l'inverno per la pioggia, il gelo ed in alcuni casi persino a causa delle foglie che creano problemi di aderenza delle ruote del locomotore sulla rotaia. L'infrastruttura in alcuni tratti è a binario unico, mentre i lavori di raddoppio sono in ritardo ormai da anni; infine, c'è la linea Genova-Acqui Terme. Numerosi disagi si riscontrano sulla linea che collega Genova con il Ponente e che passa per numerosi centri fino ad Acqui Terme, a causa di 46 chilometri a binario unico e di tagli ai treni, per una media di 45 km/h. Qui il maltempo può causare interruzioni della linea e frane.

All'ordine del giorno, vi sono ritardi, scarsità di treni, soppressioni improvvise e attese interminabili; la regione con la più alta età dei treni è l'Abruzzo, con 28,3 anni, e l'84,7 per cento dei treni circolanti ha più di 20 anni. Anche in Basilicata, si trovano dati estremamente negativi, con un'età media dei treni di quasi 24 anni. In Puglia la situazione più critica è quella delle linee di Ferrovie del SudEst, ma in generale è necessario un rinnovo del parco rotabile vista l'età media di 23 anni. In Sicilia, l'età media dei treni è di circa 23 anni, con la conseguenza che sulla tratta Siracusa-Gela lo stato dei treni è mediocre tanto che gli attuali tempi di percorrenza sono addirittura superiori a quelli di 20 anni fa, anche a causa di un'infrastruttura decisamente carente. In Lombardia l'età media dei treni è di circa 22 anni che scende però a 7,5 considerando i *revamping*. Nonostante ciò, vista la grande quantità di pendolari, l'usura dei convogli incide sulla qualità del servizio sulle linee, a partire dalla Milano-Lecco-Tirano. In Calabria i pochi treni in circolazione hanno oltre 21 anni di età. In Umbria non va meglio con treni di circa 20 anni, mentre è di 19,5 anni l'età media dei treni in Sardegna ».

Pertanto la Camera dei deputati impegna il Governo nel testo della mozione approvata:

« ad adottare ogni iniziativa di competenza, garantendo il pieno coinvolgimento delle regioni, per promuovere finalmente scelte coraggiose e mirate in termini di mobilità urbana ed extraurbana, a partire dallo stanziamento di maggiori risorse per arrivare a 5.000.000 di cittadini trasportati ogni giorno nel 2020, portando il trasporto ferroviario agli stessi *standard* qualitativi europei;

ad attivarsi al fine di garantire il diritto alla mobilità con collegamenti ferroviari efficienti al Nord come al Sud tra i principali capoluoghi, integrati con il sistema di porti e aeroporti, ponendo in essere ogni iniziativa di competenza finalizzata ad impedire il perdurante taglio dei collegamenti ferroviari e avviando un'azione di monitoraggio sulla rete pubblica

affidata in concessione a Rete ferroviaria italiana finalizzata ad un ripensamento degli investimenti indispensabili ad aumentare la velocità dei collegamenti che parta innanzitutto dalla necessità di valorizzare la presenza di treni pendolari rispetto a quelli a mercato nella definizione delle tracce;

a porre in essere ogni iniziativa di competenza per favorire la competitività del trasporto promuovendo l'aumento dell'offerta di collegamenti sulle principali linee pendolari, la riorganizzazione degli orari attraverso procedure di confronto con gli utenti e il controllo del rispetto del contratto di servizio rispetto alla puntualità;

ad attivarsi al fine di avviare un programma decennale di investimenti che preveda almeno 300 milioni di euro di risorse statali l'anno per l'acquisto di treni regionali;

a definire le politiche relative alla mobilità mettendo al centro gli utenti della mobilità, valutando altresì l'opportunità di assumere iniziative per ripristinare il finanziamento di alcune norme introdotte durante il Governo Prodi nell'ambito della legge n. 244 del 2007 (legge finanziaria 2008) e non più rifinanziate dai successivi Governi che prevedono la possibilità di portare in detrazione le spese sostenute per l'acquisto dell'abbonamento annuale ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, al fine di incentivare un maggior utilizzo del trasporto pubblico locale con conseguente riduzione progressiva del trasporto privato, a tutto vantaggio di una mobilità alternativa più sostenibile per gli inevitabili ed evidenti effetti positivi in termini di riduzione delle emissioni dei gas inquinanti, soprattutto nelle aree urbane più grandi e maggiormente caotiche; a valutare l'opportunità di assumere iniziative per rifinanziare il fondo per la mobilità sostenibile, già istituito con la legge n. 296 del 2006 (legge finanziaria 2007) al fine di sostenere le politiche di incentivazione della mobilità sostenibile soprattutto nelle grandi aree urbane, attraverso il potenziamento e l'aumento dell'efficienza dei mezzi pubblici e l'incentivazione dell'intermodalità; ad as-

sumere iniziative per revocare le risorse impegnate per opere “faraoniche” non più necessarie al fine di destinare le medesime risorse ad altri interventi, dalla manutenzione e messa in sicurezza della rete ferroviaria italiana, alla manutenzione delle principali infrastrutture di trasporto esistenti, al miglioramento dell’offerta di trasporto pubblico locale; a promuovere un concreto efficientamento del trasporto pubblico locale incentivandolo con necessari e adeguati finanziamenti del fondo nazionale trasporti; ad intervenire con urgenza, per quanto di competenza, al fine di risolvere in via definitiva le criticità individuate in premessa con riferimento alle 10 linee ferroviarie peggiori del nostro Paese ».

La presente proposta di legge prevede altresì, in linea con gli obiettivi dell’Unione europea, che a decorrere dal 1° gennaio 2017 il Fondo di cui all’articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Fondo per il rinnovo del parco autobus del trasporto pubblico locale e regionale), sia incrementato di 250 milioni di euro l’anno.

Per la promozione dello sviluppo e della diffusione di autobus ad alimentazione alternativa, il Fondo può essere destinato

anche al finanziamento delle relative infrastrutture tecnologiche di supporto.

Nell’ambito del citato Piano strategico nazionale è previsto un programma di interventi finalizzati a sostenere il riposizionamento competitivo delle imprese produttrici di beni e di servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto, attraverso il sostegno agli investimenti produttivi finalizzati alla transizione verso forme produttive più moderne e sostenibili, con particolare riferimento alla ricerca e allo sviluppo di modalità di alimentazione alternativa, per il quale è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l’anno 2017 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019.

Con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, con il Ministro dell’economia e delle finanze e con il Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, è approvato, entro il 30 giugno 2017, il Piano strategico nazionale del trasporto ferroviario pendolare e della mobilità sostenibile.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. I commi 613, 614 e 615 dell'articolo 1 della legge 11 dicembre 2016, n. 232, sono sostituiti dai seguenti:

«613. Al fine di realizzare un Piano strategico nazionale del trasporto ferroviario pendolare e della mobilità sostenibile, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un apposito fondo, denominato "Fondo nazionale per il trasporto ferroviario pendolare", con una dotazione di 2 miliardi di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019, destinato al finanziamento di un piano straordinario di sviluppo del trasporto su rotaia finalizzato al trasporto di almeno 5.000.000 di persone al giorno, garantendo adeguati investimenti sulla rete pubblica affidata in concessione a Rete ferroviaria italiana e aumentando la presenza di treni pendolari rispetto a quelli a mercato, nonché i collegamenti sulle principali linee pendolari. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono disciplinate le modalità di funzionamento del Fondo di cui al presente comma. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. Sono, altresì, rese disponibili nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare risorse per 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019 per la ricostituzione e per il rifinanziamento del Fondo istituito dall'articolo 1, comma 1121, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

614. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 613, pari complessivamente a 2 miliardi e 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019, si provvede

mediante le risorse rivenienti dall'attuazione del comma 615-*quater* che affluiscono al Fondo di cui al citato comma 613.

615. A decorrere dal 1° gennaio 2017, il Fondo di cui all'articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, è incrementato di 250 milioni di euro l'anno. Per la promozione dello sviluppo e della diffusione di autobus ad alimentazione alternativa, il citato Fondo può essere destinato anche al finanziamento delle relative infrastrutture tecnologiche di supporto. Nell'ambito del Piano strategico nazionale di cui al comma 613 è previsto un programma di interventi per sostenere il riposizionamento competitivo delle imprese produttrici di beni e di servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto, attraverso il sostegno agli investimenti produttivi finalizzati alla transizione verso forme produttive più moderne e sostenibili, con particolare riferimento alla ricerca e allo sviluppo di modalità di alimentazione alternativa, per il quale è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2017 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019.

615-*bis*. A valere sulle risorse di cui al comma 615, terzo periodo, il Ministero dello sviluppo economico, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, può immediatamente stipulare convenzioni con l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa Spa-INVITALIA e con dipartimenti universitari specializzati nella mobilità sostenibile per analisi e studi sui costi e sui benefici degli interventi previsti nonché sui fabbisogni territoriali, al fine di predisporre il Piano strategico nazionale e il programma di interventi di cui al citato comma 615.

615-*ter*. Con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, è approvato, entro il 30 giugno 2017, il Piano strategico nazionale del tra-

sporto ferroviario pendolare e della mobilità sostenibile di cui al comma 613. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro il 31 dicembre 2017, sono disciplinati gli interventi di cui al comma 615, terzo periodo, in coerenza con il citato Piano strategico nazionale.

615-quater. Il comma 61 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, è abrogato. Il comma 1 dell'articolo 77 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, si applica nel testo vigente prima della data di entrata in vigore della citata legge n. 208 del 2015 ».

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



17PDL0051160