



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 6

*N.B. I resoconti stenografici per l'esame dei documenti di bilancio seguono una numerazione indipendente.*

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Lavori pubblici, comunicazioni)

**ESAME DEI DOCUMENTI DI BILANCIO IN SEDE CONSULTIVA**

116<sup>a</sup> seduta: martedì 9 dicembre 2014

Presidenza del presidente MATTEOLI

## I N D I C E

## DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

**(1699 e 1699-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017 e relativa Nota di variazioni**, approvato dalla Camera dei deputati

– **(Tabelle 10 e 10-bis)** Stato di previsione Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 *(limitatamente alle parti di competenza)*

– **(Tabelle 3 e 3-bis)** Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 *(limitatamente alle parti di competenza)*

**(1698) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2015)**, approvato dalla Camera dei deputati

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 12, 15 e <i>passim</i>
BORIOLI (PD) . . . . .	25
CANTINI (PD), <i>relatrice sulle tabelle 10 e 10-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità</i> . . . . .	3
* CERVellini (Misto-SEL) . . . . .	25
* CIOFFI (M5S) . . . . .	16, 17, 18
ESPOSITO Stefano (PD) . . . . .	27
FILIPPI (PD) . . . . .	20, 22
NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> . . . . .	3, 18
RANUCCI (PD), <i>relatore sulle tabelle 3 e 3-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità</i> . . . . .	12, 15
ROSSI Maurizio (Misto-LC) . . . . .	28

**N.B.** L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

*Segle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Libertà e Autonomia-noi SUD, Movimento per le Autonomie, Nuovo PSI, Popolari per l'Italia): GAL (GS, LA-nS, MpA, NPSI, PpI); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Nuovo Centrodestra: NCD; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Per l'Italia: PI; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Italia Lavori in Corso: Misto-ILC; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.*

*Interviene il vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Nencini.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,15.*

#### **DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA**

**(1699 e 1699-bis)** *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017 e relativa Nota di variazioni*, approvato dalla Camera dei deputati

– **(Tabelle 10 e 10-bis)** Stato di previsione Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (*limitatamente alle parti di competenza*)

– **(Tabelle 3 e 3-bis)** Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (*limitatamente alle parti di competenza*)

**(1698)** *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2015)*, approvato dalla Camera dei deputati

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 1699 e 1699-bis (tabelle 10 e 10-bis e 3 e 3-bis, limitatamente alle parti di competenza) e 1698, già approvati dalla Camera dei deputati.

Desidero preliminarmente ringraziare il vice ministro Nencini per la sua presenza.

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, intendo precisare che seguirò i lavori della seduta odierna in rappresentanza del Governo, sia per la parte di competenza del Ministero delle infrastrutture dei trasporti, sia per la parte di comunicazioni di competenza del Ministero dello sviluppo economico.

PRESIDENTE. Prego la relatrice Cantini di riferire sulle tabelle 10 e 10-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.

CANTINI, *relatrice sulle tabelle 10 e 10-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Il disegno di legge di stabilità 2015 giunge in Senato dopo l'approvazione della Camera dei deputati. I 47 articoli originari del provvedimento, come modificati ed integrati nel corso dell'esame presso la Commissione bilancio della Camera, sono stati raggruppati in tre articoli, sui quali il Governo ha poi posto la questione di fiducia. Essi contengono rispettivamente le norme relative a «Risultati differenziali del bilancio dello

Stato e gestioni previdenziali. Disposizioni per la crescita, per l'occupazione e per il finanziamento di altre esigenze» (articolo 1, che unifica gli articoli da 1 a 18 del testo originario); a «Misure di razionalizzazione e riduzione della spesa e disposizioni in materia di enti territoriali» (articolo 2, che contiene gli articoli da 19 a 43 del testo iniziale); a «Disposizioni per il contrasto dell'evasione fiscale e altre disposizioni in materia di entrata. Fondi speciali e Tabelle. Entrata in vigore» (articolo 3, che raggruppa gli articoli da 44 a 47 del testo presentato dal Governo).

Per quanto riguarda il settore delle infrastrutture e dei trasporti, il disegno di legge di stabilità prevede un insieme articolato di interventi, riconducibili, in via generale, ad un duplice obiettivo. Da un lato, si introducono misure di razionalizzazione della spesa, con una specifica attenzione ai rapporti finanziari con i soggetti titolari di contratti di servizio pubblico nazionale; dall'altro lato vengono individuati specifici finanziamenti o misure di agevolazione per interventi ritenuti suscettibili di un impatto positivo sulla crescita economica. Sono inoltre state introdotte norme di regolazione, con riferimento ai settore aeroportuale e dell'autotrasporto, nonché per la realizzazione di Expo 2015.

Procedendo in ordine di testo, nell'ambito dell'articolo 1, si segnalano innanzitutto i commi 112 e 113, che autorizzano una spesa di 250 milioni per l'anno 2015 per interventi in favore del settore dell'autotrasporto, destinandone una quota non superiore al 20 per cento alle imprese del settore che procedano a ristrutturazioni ed aggregazioni, nonché il comma 114, che autorizza una spesa di 100 milioni di euro annui, per tre anni a partire dal 2017, per la realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali. Le risorse verranno ripartite dal CIPE previa verifica dell'attuazione dell'articolo 13, comma 4, del decreto-legge n. 145 del 2013 (il cosiddetto «destinazione Italia»), nel quale si erano previsti, a valere su risorse precedentemente assegnate con delibere CIPE e quindi revocate, finanziamenti per accrescere la competitività dei porti.

Sempre con riferimento all'articolo 1, il comma 133 inserisce anche le reti metropolitane di aree metropolitane nell'elenco delle opere alle quali attribuire prioritariamente le risorse revocate del fondo cosiddetto sblocca cantieri, secondo quanto stabilito dall'articolo 3, comma 6, del decreto-legge n. 133 del 2014.

All'articolo 2, si segnala innanzitutto il comma 1, con il quale vengono ridotte una serie di autorizzazioni di spesa concernenti trasferimenti in favore di imprese pubbliche e private (indicate in dettaglio nell'allegato n. 5 al disegno di legge in esame). Con riferimento alle materie di competenza della 8<sup>a</sup> Commissione si segnala la riduzione degli stanziamenti per i progetti di studio e ricerca per la nautica da diporto, nonché degli stanziamenti per i progetti innovativi di prodotti e processi nel campo navale.

Il comma 2 stabilisce che una serie di oneri connessi alla navigazione aerea, finora posti a carico degli stanziamenti del Ministero dell'economia per i contratti di servizio con ENAV, vengono trasferiti a carico delle ri-

sorse riscosse dall'ENAV per i servizi di navigazione aerea di rotta svolti a favore del traffico aereo civile.

Il comma 3 interviene poi sui diritti aeroportuali, per stabilire che i modelli tariffari per la definizione di tali diritti, adottati dall'Autorità di regolazione dei trasporti, non debbano tenere conto dei criteri individuati dall'articolo 11-*nonies* del decreto-legge n. 203 del 2005. Il medesimo comma conferma inoltre l'approvazione con decreto ministeriale dei contratti di programma stipulati tra l'ENAC e i gestori aeroportuali.

I commi da 5 ad 8 precisano che le risorse stanziare dall'articolo 1, comma 83, della legge di stabilità 2014 per il rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari destinati al trasporto pubblico locale nonché della flotta utilizzata per i servizi di trasporto pubblico lagunare sono finalizzate all'acquisto di materiale rotabile su gomma, di materiale rotabile ferroviario nonché di natanti e *ferry-boat*. Vengono quindi fissati i criteri per la ripartizione, su base regionale, di tali risorse tra le società che espletano i servizi di trasporto pubblico locale, con la possibilità di chiedere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di assumere le funzioni di centro unico di acquisto.

Il comma 9 individua nella manutenzione straordinaria della rete ferroviaria nazionale e nello sviluppo degli investimenti per grandi infrastrutture gli assi di intervento della strategia di sviluppo della rete ferroviaria per il periodo 2015-2017, da perseguire attraverso i connessi programmi di investimento. All'interno dei programmi di investimenti per le grandi infrastrutture e, in particolare, per la continuità dei lavori delle tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, della tratta Terzo valico dei Giovi della linea AV/AC Milano-Genova e delle tratte del nuovo *tunnel* ferroviario del Brennero, al comma 10 si prevede che il CIPE possa approvare i progetti preliminari delle opere anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa ed i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere. Il comma 11 stabilisce infine che, in relazione agli interventi previsti dalla strategia di sviluppo, RFI presenti una relazione al Ministero vigilante, per la trasmissione al CIPE e alle Commissioni parlamentari competenti, entro il mese di giugno di ciascun anno e a consuntivo sulle attività dell'anno precedente, in ordine alle risorse finanziarie disponibili, all'avanzamento lavori e alla consegna in esercizio degli investimenti completati nonché agli eventuali scostamenti registrati rispetto al programma.

I commi da 15 a 19 intervengono sul settore dell'autotrasporto. In particolare, viene novellato in diverse parti il decreto legislativo n. 286 del 2005 per ridefinire alcune delle caratteristiche generali e delle condizioni del contratto di trasporto merci. Si ampliano le nozioni di vettore e di committente e si introduce la definizione di sub-vettore; si disciplina inoltre la pratica della sub-vettura, tra l'altro introducendo il divieto per il sub-vettore di affidare a sua volta il servizio ad altro soggetto. È poi modificato l'articolo 83-*bis* del decreto-legge n. 112 del 2008, per supe-

rare l'attuale sistema di contratti basato sui «costi minimi» a favore di una nuova disciplina nella quale i prezzi e le condizioni dei contratti di trasporto sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale. Al fine di garantire l'affidamento del trasporto a vettori in regola con l'adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali ed assicurativi, si stabilisce che il committente sia tenuto a verificare tale regolarità preliminarmente alla stipula del contratto di trasporto. Si prevede inoltre l'adeguamento del corrispettivo del contratto di trasporto, in presenza di variazioni superiori al 2 per cento del valore considerato nel contratto del costo del gasolio per il vettore, nel caso in cui il contratto preveda prestazioni da effettuare in un arco di tempo eccedente i trenta giorni. Si introduce poi l'esperimento preventivo della negoziazione assistita come condizione per esercitare l'azione giudiziaria nelle controversie in materia di contratti di trasporto o di sub-trasporto.

Ulteriori norme riguardano la dimostrazione del requisito dell'idoneità finanziaria, anche sotto forma di assicurazione di responsabilità professionale, per le nuove imprese che richiedano l'autorizzazione all'esercizio della professione.

Nell'ambito della riduzione dei trasferimenti dal bilancio dello Stato agli enti, disposta dal comma 20 dell'articolo 2, con riferimento alla competenza dell'8<sup>a</sup> Commissione, si segnala l'indicazione, nell'allegato n. 6 al disegno di legge in esame, della diminuzione delle somme da destinare all'ENAC di 1 milione di euro per ciascuno degli anni del triennio 2015-2017.

Il comma 39, tra l'altro, attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a valere sulle risorse allo stesso assegnate per gli interventi relativi agli edifici pubblici statali e agli immobili demaniali, le decisioni di spesa relative agli interventi manutentivi da effettuare. Tali decisioni, in base all'articolo 12 del decreto-legge n. 98 del 2011, erano di competenza dell'Agenzia del demanio.

Il comma 45 rinvia all'elenco n. 3 allegato al disegno di legge l'indicazione delle riduzioni delle dotazioni di bilancio dei Ministeri. La riduzione relativa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ammonta ad un importo di 11.281.000 euro per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017.

Il comma 51 stabilisce che, ai fini del rispetto dei vincoli e delle norme dell'Unione europea, gli stanziamenti relativi agli obblighi di servizio pubblico per il trasporto merci su ferro non possano essere, a decorrere dal 2015, superiori a 100 milioni di euro annui. Il comma 52 riconosce ad ANAS, in relazione alle attività di costruzione, gestione, manutenzione e miglioramento della rete delle strade e delle autostrade statali, una quota fino al 10 per cento del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento per spese non previste da altre disposizioni di legge o regolamentari e non inserite nel quadro economico di progetto. Tali disposizioni, in base al successivo comma 53, sono applicabili anche al cosiddetto programma ponti e gallerie, previsto dall'articolo 18, comma 10 del decreto-legge n. 69 del 2013.

I commi da 104 a 108 contengono norme volte a ridurre le spese del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In particolare, il comma 104 dispone la soppressione del contributo ventennale di 5 milioni di euro a decorrere dall'esercizio 2014 per gli investimenti delle imprese marittime per il rinnovo e l'ammmodernamento della flotta, di cui al comma 38, secondo periodo, dell'articolo 1 della Legge di stabilità 2014.

Il comma 105 riduce di 8,9 milioni di euro per l'anno 2015 e di 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2016 l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 13, comma 12, della legge n. 67 del 1988, relativa ai contributi statali per l'ammortamento dei mutui contratti dalle ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa per la realizzazione di investimenti ferroviari.

Il comma 106 riduce di 3 milioni di euro per il 2015 l'autorizzazione di spesa relativa al contributo quindicennale per il completamento delle opere infrastrutturali della Pedemontana di Formia, disposta con l'articolo 1, comma 981, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007).

Il comma 107 riduce invece di 3 milioni di euro, a decorrere dal 2015, l'autorizzazione di spesa disposta dall'articolo 144, comma 1, della legge n. 388 del 2000 (finanziaria 2001), concernente il contributo straordinario al comune di Reggio Calabria relativamente agli interventi di risanamento e sviluppo previsti dal decreto-legge n. 166 del 1989.

Il comma 108 dispone il dimezzamento (dal 42 al 21 per cento) della quota di spettanza dell'ANAS S.p.a. del canone annuo a carico dei concessionari autostradali disciplinato dal comma 1020 dell'articolo 1 della legge n. 296 del 2006 (finanziaria 2007). Per compensare i minori introiti, lo stesso comma prevede che ANAS effettui risparmi di spesa sul contratto di servizio corrispondenti alle minori entrate, anche in termini di razionalizzazione delle spese relative al personale e al funzionamento amministrativo.

I commi 208-210 dell'articolo 2 del disegno di legge prevedono poi una serie di norme relative alla realizzazione e allo svolgimento dell'Expo 2015.

In particolare, il comma 208 introduce a favore del comune di Milano, per l'anno 2015, deroghe a disposizioni vigenti in materia di contenimento delle spese di personale a tempo determinato e di compensi per lavoro straordinario a personale non dirigenziale.

Il comma 209 estende agli enti locali e regionali la deroga ai vincoli in materia di personale a tempo determinato, già prevista per le società *in house* degli enti locali soci di Expo 2015 per le attività funzionali all'Expo 2015. Il termine per usufruire di tale deroga viene prorogato fino ai 31 dicembre 2016.

Il comma 210 autorizza la spesa di 60 milioni di euro, per l'anno 2015, come contributo dello Stato ai maggiori oneri che deve sostenere il comune di Milano per il potenziamento dei servizi ricettivi, del trasporto pubblico locale, della sicurezza e di ogni altro onere connesso all'evento Expo 2015.

Un'ulteriore misura per Expo è disposta al comma 221, in forza del quale la società Expo S.p.a., fino al 31 dicembre 2015, in considerazione del suo scopo sociale, è esclusa dall'applicazione delle norme di contenimento delle spese per l'acquisto di beni e servizi nonché di quelle limitative delle assunzioni di personale, anche con forme contrattuali flessibili, previste dalla legislazione vigente, a carico dei soggetti inclusi nell'elenco ISTAT delle amministrazioni pubbliche. Restano fermi il limite di spesa delle risorse disponibili previste dalla legislazione vigente per la realizzazione del Grande Evento Expo Milano 2015 e l'applicazione delle disposizioni sui limiti massimi retributivi delle società pubbliche.

Il comma 222 individua correttamente i territori colpiti dagli eventi sismici del 2009 e del 2012, esentati dall'applicazione delle misure per la centralizzazione degli acquisti, al fine di ricomprendere in tali territori, a decorrere dal 12 novembre 2014, anche quelli delle Regioni Lombardia e Veneto colpiti dal sisma del 2012. La disposizione è identica all'articolo 3 del decreto-legge n. 165 del 2014, in corso di conversione presso la Camera dei deputati (Atto Camera 2715), entrato in vigore il 12 novembre 2014 e di cui è contestualmente disposta l'abrogazione.

Nell'ambito dell'articolo 3, si segnalano, per l'interesse nelle materie di competenza della Commissione, il comma 33, che sopprime l'esenzione dal bollo per gli autoveicoli e per i motoveicoli ultraventennali di particolare interesse storico e collezionistico, nonché il comma 74, con il quale si precisa che, ai fini dell'effettuazione della ritenuta sui compensi corrisposti a non residenti prevista dall'articolo 25, 4° comma, del DPR n. 600 del 1973 (pari al 30 per cento), non trova applicazione, per la sussistenza del requisito della territorialità, quanto previsto dall'articolo 4 del Codice della navigazione, secondo cui i vettori marittimi ed aerei italiani, che si trovino in luogo non soggetto ad alcuna sovranità statale, si ritengono in territorio italiano. In particolare, per le aziende del settore marittimo che operino in acque internazionali, si escluderebbe in tal modo l'applicazione sui compensi percepiti della suddetta ritenuta ordinaria del 30 per cento, in luogo del regime di tassazione forfettaria denominato *tonnage tax*, previsto dagli articoli 155-161 del TUIR.

Nella Tabella A (Importi dei fondi speciali per la copertura di nuovi provvedimenti legislativi di parte corrente) non vi sono allocazioni che ci riguardano. Nella Tabella B (Importi dei fondi speciali per la copertura di nuovi provvedimenti legislativi di conto capitale) per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si registra uno stanziamento di 27,5 milioni di euro per il 2016 e di 47,5 milioni per il 2017. La relazione illustrativa fa presente che tale accantonamento è preordinato alla realizzazione di interventi diversi.

La relazione illustrativa chiarisce altresì che gli accantonamenti del Ministero dell'ambiente sono finalizzati, tra le altre cose, al provvedimento «Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali».

Nella Tabella C (Stanziamenti autorizzati in relazione a disposizioni di legge la cui quantificazione annua è demandata alla legge di stabilità)

anche quest'anno, per quanto riguarda il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti lo stanziamento più rilevante risulta quello per il finanziamento dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) pari a 761.597 euro per il 2015, 597.347 per il 2016 e 532.257 per il 2017, in forte diminuzione rispetto a quanto previsto dalla legge di stabilità per il 2014 (che allocava 8,328 milioni di euro per il 2014, 7,9 milioni per 2015 e 8,216 milioni per il 2016). Stanziamenti più limitati sono previsti per l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e per il Centro internazionale radio-medico C1RM.

La Tabella D riporta i definanziamenti delle autorizzazioni legislative di spesa della sola parte corrente. In materia di infrastrutture e trasporti, è da segnalare una riduzione di circa 3,4 milioni di euro nel 2015 e nel 2016 e di 3,6 milioni nel 2017 del fondo per la promozione di trasporti marittimi sicuri.

Nella Tabella E figurano molte disposizioni di spesa che incidono sul settore delle infrastrutture e dei trasporti, per la maggior parte delle quali il disegno di legge di stabilità conferma gli stanziamenti già previsti a legislazione vigente.

Per quanto riguarda le variazioni introdotte con il disegno di legge in esame all'interno della missione 3 («Relazioni con le autonomie territoriali»), si segnala un rifinanziamento di 10 milioni di euro per l'anno 2015, relativo agli interventi per il completamento della diga foranea di Molfetta.

Passando alla missione 13 «Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi trasporto», si registra anzitutto un rifinanziamento di 100 milioni di euro per il 2016 e il 2017 e di 200 milioni a decorrere dal 2018 del contributo a favore di RFI per la linea AV/AC Milano-Genova, relativamente al secondo lotto del Terzo Valico dei Giovi. Un rifinanziamento di 500 milioni di euro per il 2015 è previsto anche per le spese per materiale rotabile su gomma e ferroviario nonché per vaporette e *ferry-boat*. Si segnala poi una riduzione di 200 milioni di euro per l'anno 2015 e di 50 milioni per ciascuno degli anni 2016 e 2017 al contributo in conto impianti alle Ferrovie dello Stato, che viene però contestualmente incrementato per 320 milioni di euro nel 2016, 350 milioni nel 2017 e 3.735 milioni a decorrere dal 2018. Il Fondo per le infrastrutture ferroviarie e stradali, per quanto attiene agli interventi nel settore dei trasporti, è ridotto di 83 milioni di euro nel 2015 e nel 2016, ma contemporaneamente rifinanziato per 200 milioni nel 2016 e nel 2017 e per 600 milioni a decorrere dal 2018.

I contratti di programma con RFI, destinati alla realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, sono altresì rifinanziati per 70 milioni di euro nel 2015, per 100 milioni nel 2016 e per 200 milioni nel 2017 e nel 2018. Sono inoltre rifinanziati gli interventi affidati ad ANAS per la manutenzione straordinaria della rete stradale, la realizzazione di nuove opere e la prosecuzione degli interventi previsti dai contratti di programma già stipulati, per un importo pari a 50 milioni di euro nel 2016, a 143 milioni nel

2017 e a 200 milioni nel 2018. Per la manutenzione straordinaria della rete ferroviaria affidata a RFI sono stanziati 500 milioni di euro nel 2015, 750 milioni nel 2016 e nel 2017 e 2.250 milioni a decorrere dal 2018.

Sono poi ridefiniti i finanziamenti a RFI relativi ai lavori per una serie di collegamenti ferroviari. Per il completamento della tratta Cancellotto-Frasso Telesino e variante alla linea Roma-Napoli, via Cassino, dell'asse ferroviario AV/AC Napoli-Bari si prevede una riduzione di 25 milioni di euro per il 2015. Per il completamento delle tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, la tratta Apice-Orsara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari è invece disposta una riduzione di 90 milioni di euro nel 2015, a fronte di un rifinanziamento di 200 milioni euro nel 2017 e di 2.800 milioni a decorrere dal 2018. Infine, i fondi per l'adeguamento del tracciato e la velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce sono ridotti di 135 milioni di euro per l'anno 2015. Si prevede poi un rifinanziamento di 10 milioni di euro per il 2016, di 30 milioni per il 2017 e di 55 milioni per il 2018 per la realizzazione di una piattaforma d'altura davanti al porto di Venezia. Infine, nell'ambito della missione 14 «Infrastrutture pubbliche e logistica», si dispone un rifinanziamento per la prosecuzione e il completamento del sistema MOSE, pari a 30 milioni di euro nel 2015, a 50 milioni nel 2016 e a 57 milioni nel 2017.

Il disegno di legge recante il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 è impostato secondo la struttura contabile per missioni e programmi, che privilegia il contenuto funzionale della spesa. In conseguenza di ciò, le risorse finanziarie sono classificate secondo due livelli di aggregazione: 34 missioni, che rappresentano le funzioni principali della spesa pubblica e ne delineano gli obiettivi strategici, a loro volta articolate, nel disegno di legge di bilancio 2015, in 181 programmi, che rappresentano aggregati omogenei di attività svolte all'interno di ogni singolo Ministero. A partire dal disegno di legge di bilancio per il 2011, i programmi costituiscono le nuove unità di voto parlamentare.

Lo stanziamento complessivo della tabella 10, a fronte di previsioni assestate per l'anno 2014 pari a 13,5 miliardi, prevede uno stanziamento di competenza per il 2015 (bilancio a legislazione vigente) pari a 12,5 miliardi di euro, suddiviso in 6,8 miliardi di spese correnti e 5,7 miliardi di spese in conto capitale.

Sulla base della Nota di variazioni approvata dalla Camera dei deputati (tabella 10-bis), lo stanziamento complessivo passa a circa 13,2 miliardi di euro di competenza per il 2015, di cui quasi 6,2 miliardi sono relativi alle spese correnti e circa 7 miliardi alle spese in conto capitale.

Ci si sofferma, quindi, sulle missioni e sui programmi di maggior rilievo previsti dalla Tabella 10.

Per la missione relativa a «Infrastrutture pubbliche e logistica» sono stanziati circa 3,8 miliardi di euro per il 2015 a legislazione vigente (-456,5 milioni di euro rispetto all'assestamento 2014), che la Nota di va-

riazioni aumenta di 21 milioni di euro. Nell'ambito di tale missione, gran parte delle risorse sono concentrate nel programma «Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità», con uno stanziamento di 2,6 miliardi di euro (-522,8 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate 2014), che la Nota di variazioni incrementa di 24 milioni.

Per il programma «Sistemi stradali, autostradali ed intermodali» sono stanziati 1,1 miliardi di euro, con un aumento di 63,7 milioni di euro rispetto all'assestamento 2014, cui si aggiunge un'ulteriore decurtazione di 3 milioni prevista dalla Nota di variazioni.

Alla missione relativa al «Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto» sono destinate, per il 2015, risorse per 7,5 miliardi di euro a legislazione vigente (-609 milioni di euro sul 2014), che la Nota di variazioni aumenta di 721 milioni.

Come sempre, lo stanziamento più cospicuo è quello del programma 13.6 (corrispondente al n. 2.7 della tabella 10) relativo a «Sviluppo e sicurezza della mobilità locale», che passa da 5,9 miliardi di euro (assestato 2014) a 5,6 miliardi di euro per il 2015, a legislazione vigente, divenuti 6,1 miliardi dopo l'esame da parte della Camera dei deputati.

Il programma 13.5 (che è il n. 2.5 della tabella 10), denominato «Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario», passa da 478 milioni di euro (assestato 2014) a 778 milioni di euro per il 2015, a legislazione vigente, divenuti 776 milioni con la Nota di variazioni.

Il programma 13.2 «Autotrasporto ed intermodalità» scende da 492 milioni di euro (assestato 2014) a 112 milioni di euro per il 2015, a legislazione vigente, divenuti 362 milioni dopo l'esame da parte della Camera dei deputati.

Il programma 13.9 (corrispondente al n. 2.6 della tabella 10), denominato «Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne», passa da 832 milioni di euro a circa 688 milioni di euro per il 2015 a legislazione vigente, che scendono a 678 milioni nella Nota di variazioni.

Tra gli altri programmi inseriti nella missione, il 13.1 («Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale», equivalente al 2.1 della tabella 10) passa da 282 milioni di euro a 258 milioni di euro nel 2015, a legislazione vigente, divenuti 256 milioni dopo l'esame da parte della Camera dei deputati.

Nell'ambito della missione relativa ad «Ordine pubblico e sicurezza» rientra nella competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la gestione del programma «Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste», che sale da 730 milioni di euro a 745 milioni per il 2015 a legislazione vigente, ridotti a 737 milioni dalla Nota di variazioni.

Infine, la missione «Ricerca e innovazione» del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comprende il solo programma 17.6 («Ricerca nel settore dei trasporti» corrispondente al n. 5.1 della tabella 10), che registra risorse di competenza pari a 4,3 milioni di euro per il 2015, a fronte

di 4,4 milioni nell'assestato 2014, che la Nota di variazioni riduce di circa 0,1 milioni.

PRESIDENTE. Ringrazio la senatrice Cantini e, prima di dare la parola al senatore Ranucci per la relazione sulle parti di competenza, comunico che il vice ministro Nencini è stato autorizzato, da parte del competente Ministero, a rappresentare il Governo anche per il settore delle comunicazioni. Naturalmente ciò vale solo per la giornata odierna, dal momento che domani mattina sarà presente anche il rappresentante del Governo competente per le comunicazioni.

RANUCCI, *relatore sulle tabelle 3 e 3-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Signor Presidente, signor Vice Ministro, per quanto riguarda il settore delle comunicazioni, il disegno di legge contiene norme che intervengono prevalentemente in materia di frequenze televisive, di emittenti televisive locali, nonché disposizioni relative a Poste Italiane S.p.a. Ulteriori misure riguardano i servizi digitali, la distribuzione e vendita della stampa quotidiana e periodica e il canone di abbonamento televisivo della RAI.

All'articolo 1, comma 106, si disciplina l'avvio da parte dell'AGCOM di una procedura per l'assegnazione a titolo oneroso delle frequenze radioelettriche della banda 1452-1492 Megahertz (banda L), da destinare alle tecnologie di comunicazione elettronica mobili SDL (*Supplemental Down Link*). L'eventuale regolamento di gara deve essere emanato entro il 15 marzo 2015. Le procedure selettive per l'assegnazione delle frequenze – che devono essere liberate entro il 30 giugno del prossimo anno – dovranno comunque essere concluse entro il successivo 31 ottobre. Il comma 107 specifica che l'importo derivante dall'attuazione del comma 106, fino a un massimo di 700 milioni di euro, è destinato alla copertura dell'esclusione, per l'anno 2015, di alcune spese relative al cofinanziamento nazionale dei fondi strutturali europei dal saldo rilevante per il rispetto del patto di stabilità interno da parte delle Regioni. La finalizzazione delle ulteriori eventuali maggiori entrate sarà definita con decreto ministeriale.

I commi 108-110 intervengono poi sulla materia delle frequenze televisive, care al senatore Rossi. Il comma 108, in particolare, modifica la destinazione dei proventi della gara per le frequenze del digitale terrestre: nella legislazione vigente essi venivano interamente finalizzati all'indennizzo dei partecipanti alla precedente procedura di assegnazione delle frequenze, che prevedeva la loro attribuzione gratuita agli attuali operatori nazionali (*Beauty contest*), nonché al finanziamento del Fondo speciale rotativo per l'innovazione tecnologica del Ministero dello sviluppo economico. La norma in esame, invece, dispone che la quota dei proventi della gara da destinare agli indennizzi non possa essere superiore a 600.000 euro, mentre la quota eccedente dovrà essere destinata ad ulteriori misure compensative per gli operatori di rete interessati dal rilascio volontario

delle frequenze caratterizzate da situazione interferenziali con l'estero, ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge n. 145 del 2013.

Conseguentemente, il comma 109 proroga dal 31 dicembre 2014 al 30 aprile 2015 sia il termine per il rilascio delle frequenze per il servizio digitale terrestre assegnate a operatori di rete televisivi italiani, che tuttavia siano riconosciute a livello internazionale come nella titolarità di Paesi confinanti e che diano luogo ad accertate situazioni interferenziali, sia il termine per l'attribuzione delle misure economiche compensative agli operatori che volontariamente rilascino le frequenze. È inoltre limitato al 70 per cento delle risorse non utilizzate per l'erogazione dei contributi per l'acquisto di *decoder* per il digitale terrestre lo stanziamento da destinare, successivamente all'erogazione delle misure economiche compensative per gli operatori che volontariamente rilascino le frequenze, ai soggetti che, in conseguenze della disattivazione delle frequenze interessate da situazioni interferenziali con l'estero, si ritrovino privi di frequenze assegnate in base al piano di assegnazione delle frequenze in ambito locale.

La normativa vigente prevedeva che tutte le risorse originariamente stanziare per i contributi e non utilizzate per le misure compensative fossero destinate a tale finalità.

Sempre il comma 109 prevede l'avvio da parte dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni delle procedure per l'assegnazione a operatori di rete locali delle frequenze attribuite a livello internazionale all'Italia e non utilizzate da operatori di rete nazionali, definendo in maniera dettagliata i criteri per la redazione delle relative graduatorie da parte del Ministero dello sviluppo economico. Viene inoltre disciplinata l'attribuzione, da parte degli operatori di rete, di capacità trasmissiva ai fornitori di servizi media audiovisivi in ambito locale. Vengono infine integrati i principi e i criteri direttivi dell'articolo 32, comma 2, del Testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, in base ai quali l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni adotta un apposito piano di numerazione automatica dei canali della televisione digitale terrestre, con riferimento alla numerazione automatica dei canali per l'emittenza locale.

Il comma 110 dispone la compensazione degli effetti finanziari derivanti dalla disposizione di cui al comma 108 valutati, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, in 31.626 milioni di euro, a valere sul Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali.

Sempre con riferimento al settore delle comunicazioni, il comma 111 stabilisce che il credito di imposta per la digitalizzazione degli esercizi ricettivi, previsto dal decreto-legge n. 83 del 2014, sia erogato per le spese relative ad impianti *wi-fi* solo a condizione che l'esercizio ricettivo – parliamo dei finanziamenti in favore di alberghi, ristoranti e così via – metta a disposizione dei propri clienti un servizio gratuito di velocità di connessione pari ad almeno un Megabit in *download*. Nella legislazione vigente, il riconoscimento del credito di imposta per le spese relative ad impianti *wi-fi* non è subordinato ad alcuna condizione.

Si segnala poi che il comma 129 conferma per il 2015 la possibilità di usufruire del credito d'imposta per sostenere l'adeguamento tecnologico degli operatori del settore della distribuzione e vendita della stampa quotidiana e periodica; proroga inoltre al 31 dicembre 2015 il termine a decorrere dal quale diviene obbligatoria la tracciabilità delle vendite e delle rese di quotidiani e periodici attraverso l'utilizzo di strumenti informatici.

Il comma 134 autorizza la spesa di 20 milioni di euro annui, a decorrere dal 2015, a favore dell'emittenza radiotelevisiva locale.

Per quanto riguarda l'articolo 2 si segnala, con riferimento alle materie di interesse per la 8<sup>a</sup> Commissione, che nell'allegato n. 6 al disegno di legge in esame, richiamato dal comma 20 di tale articolo, si dispone una riduzione delle somme da destinare alle spese di funzionamento dell'Agenzia per l'Italia digitale di 200.000 euro per ciascuno degli anni del triennio 2015-2017.

I commi da 40 a 44 contengono norme relative a Poste Italiane S.p.a. Al fine di valorizzare la società, assicurando maggiore certezza e stabilità dei rapporti giuridici nonché la sostenibilità dell'onere del servizio postale universale in relazione alle risorse pubbliche disponibili, è innanzitutto prorogata l'efficacia del contratto di programma 2009-2011 tra Ministero dello sviluppo economico e Poste italiane S.p.a. fino alla stipula del nuovo contratto. Viene inoltre stabilito che, a partire dal periodo 2015-2019, il nuovo contratto con il fornitore del servizio postale universale abbia durata quinquennale e sia sottoscritto entro il 31 marzo 2015 - e questo lo auspichiamo tutti affinché si possa esprimere un parere sul contratto prima della sua scadenza - al termine di un'articolata procedura che contempla anche l'espressione del parere, non vincolante, da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

Lo stanziamento di bilancio per il nuovo contratto è quantificato in 262,4 milioni di euro a decorrere dal 2015, facendo salvi gli effetti delle verifiche dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni in ordine alla quantificazione del costo netto del servizio postale universale.

Si conferma inoltre la possibilità per Poste di fornitura del servizio universale e delle prestazioni in esso ricomprese a giorni alterni, che è autorizzata dall'Autorità di regolamentazione, in presenza di particolari situazioni di natura infrastrutturale o geografica in ambiti territoriali con una densità inferiore a 200 abitanti per chilometro quadrato e comunque fino ad un massimo di un quarto della popolazione nazionale. Nella legislazione vigente, tale limite era fissato ad un ottavo.

È poi aumentata dal 5 al 50 per cento la percentuale massima dei fondi, provenienti da raccolta effettuata da Poste italiane S.p.a. per attività di Bancoposta, che può essere investita in titoli, diversi da quelli governativi dell'area euro, assistiti dalla garanzia dello Stato. Sono conseguentemente riaperti i termini per la stipula di appositi accordi o convenzioni tra Poste italiane e il Ministero dell'economia per disciplinare lo svolgimento dei servizi di tesoreria e sono modificati alcuni dei parametri assunti a base per il calcolo delle remunerazioni dei servizi stessi. Non fac-

cio commenti su questo perché credo che il Governo avrà riflettuto sul fatto che Poste non sarà obbligata a investire in titoli di Stato italiani.

Il successivo comma 50 integra infine l'articolo 21, comma 4, del decreto legge n. 66 del 2014 per disporre la riduzione, a decorrere dal 2015, del 5 per cento delle somme derivanti dal canone di abbonamento alla televisione da riversare alla RAI.

I principali interventi del Ministero dello sviluppo economico, con riferimento agli ambiti di competenza del Dipartimento per le comunicazioni, riguardano la missione relativa alle «Comunicazioni» con uno stanziamento di competenza a legislazione vigente pari a 99 milioni di euro per il 2015, assai inferiore ai 182,2 milioni delle previsioni assestate 2014. Sulla base della Nota di variazioni approvata in prima lettura dalla Camera dei deputati (tabella 3-*bis*), tale valore è aumentato a 115,3 milioni di euro.

Tra i programmi ricompresi nella missione, vi è anzitutto quello relativo alla «Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione», con 10,1 milioni di euro stanziati per il 2015, importo confermato dalla Nota di variazioni, rispetto ai 10,3 milioni delle previsioni assestate 2014.

Per il programma relativo ai «Servizi di comunicazione elettronica, di radiodiffusione e postali» si prevede uno stanziamento a legislazione vigente di 49,9 milioni di euro per 2015, contro i 130,7 milioni del 2014. La Nota di variazioni aumenta tale valore a 63,2 milioni di euro.

Infine, il programma per le «Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti» registra 42 milioni di euro appostati per il 2015, sostanzialmente confermati nell'esame da parte della Camera dei deputati, a fronte di 41,2 milioni assestate nel 2014.

Nell'ambito della missione relativa a «Ricerca e innovazione», con riferimento alle competenze del Dipartimento per le comunicazioni, a legislazione vigente sono stanziati 11,6 milioni di euro per il 2015 – contro gli 11,5 milioni indicati nelle previsioni assestate per 2014 – destinati al programma relativo alla «Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione». La Nota di variazioni ha sostanzialmente confermato lo stanziamento a legislazione vigente.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

RANUCCI (*PD*). Signor Presidente, vorrei svolgere alcune piccole osservazioni sul tema delle infrastrutture che di certo non ho affrontato nella mia relazione. Ritengo che lo stanziamento di 100 milioni a partire dal 2017 per i raccordi con i porti sia uno dei punti fondamentali per la crescita del nostro Paese. Infatti, come abbiamo sempre detto, è bene che i porti siano collegati via ferro e via terra con le reti. Ritengo tuttavia che sia tardivo partire dal 2017, ovvero che sia ottima la volontà ma che si sia un po' troppo ritardo. Non entro nel merito se 100 milioni siano tanti o

pochi, perché sappiamo quali sono le risorse; credo però che per lo meno sia bene dare un segnale al Paese.

La seconda notazione è molto più stringente. Signor Vice Ministro, sono 30 anni che si parla della pedemontana di Formia. Finalmente siamo riusciti ad avere 3 milioni per 15 anni; Formia e Cirò Marina sono gli unici due paesi ad essere attraversati da una strada statale. Parliamo di 3 milioni. So che il Ministero sta lavorando insieme ad ANAS a soluzioni alternative al grande progetto. Quindi è possibile realizzare progetti meno ambiziosi, in trincea, molto più snelli, che intanto possono risolvere il problema. Non so se sia più urgente questo o la diga di Molfetta, per la quale sono stati stanziati 10 milioni.

Signor Presidente, volevo intervenire su un'idea sulla quale ci siamo confrontati in Commissione con riferimento al trasporto pubblico locale e al rinnovo della flotta. Ritengo che il tema sia abbastanza complesso, anche se potrebbe essere più semplice di quanto si pensi. Il problema, non nascondiamocelo, sono sempre le risorse. E, per quanto riguarda le infrastrutture, noi abbiamo inventato i *project bond*. Perché, con riferimento al trasporto pubblico locale, non si può pensare a dei «*transport bond*», ovvero alla possibilità di emettere dei *bond* solo per l'acquisto e il rinnovo delle flotte con garanzie che possono essere assicurative, bancarie e così via. Non parlo di *leasing*, in questo momento molto più complessi, ma di *bond* emessi sul mercato unicamente per il rinnovo delle flotte.

È una proposta che faccio al Governo, anche se si potrebbe sempre presentare un emendamento in Aula. Ritengo si tratti di uno strumento senza costi per il Governo il quale, attraverso l'emissione di *bond* finalizzati al rinnovo delle flotte e quindi al trasporto pubblico locale, può impegnarsi a dare una possibilità in più a chi vuole operare in quest'ambito.

CIOFFI (M5S). Signor Presidente, riprendo il mio intervento partendo dal molo di Molfetta. Anch'io vorrei dire che mi sembrano pochi 100 milioni quando parliamo delle opere di accesso agli impianti portuali. Forse si sarebbe potuto osare di più, visto che ne abbiamo parlato tante volte e forse è una delle opere che dovremmo fare.

Vi è poi la norma contenuta al comma 10 dell'articolo 2 del disegno di legge di stabilità, che prevede tra l'altro che il CIPE possa approvare i progetti preliminari. Io ritengo che non sia logico approvare progetti preliminari per il primo lotto costruttivo. Continuiamo infatti a spezzettare le opere e così non le finiamo mai; forse è il caso di tornare a una visione diversa. Mi rendo conto, come abbiamo sentito dire più volte in questa Commissione, che non possiamo allocare 2 miliardi per un'opera e poi spenderli in dieci anni, ma non possiamo neanche procedere per lotti che non sono neanche funzionali; ritengo che tutto questo gioco fatto sulle opere non sia corretto.

PRESIDENTE. La norma parla di lotti funzionali.

CIOFFI (*M5S*). Poi però diventano lotti costruttivi. Un'opera o serve o non serve, allora se serve facciamo in modo di costruirla e non procediamo a pezzi. Presidente, lei può insegnarci che l'autostrada tirrenica è stata realizzata per porzioni, quindi la questione si può valutare.

Non ho ben chiara la norma sull'abolizione del sistema dei contratti basato sui costi minimi a favore dell'autonomia negoziale tra le parti, perché temo che essa conduca alla possibilità di stipulare contratti al ribasso con subappaltatori o padroncini, tanto per capirci, in cui i grandi gruppi come le cooperative, che muovono molta materia sulla strada nazionale, possono scaricare una parte dei costi sugli autotrasportatori.

Chiedo al vice Ministro un chiarimento sul punto.

Passiamo poi al passaggio di competenza delle decisioni circa gli investimenti per manutenzione sugli immobili pubblici dall'Agenzia del demanio al Ministero delle infrastrutture. Vorrei che il vice Ministro ci spiegasse perché si propone questa modifica e quale ne sia il senso, se non quello di centralizzare nel Ministero questa attività. Poiché il comma 39 dell'articolo 2 sposta la definizione degli interventi da fare sugli immobili pubblici al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, vorrei capire la *ratio* di tale scelta e, ove ciò producesse un risparmio di spesa, vorrei sapere in favore di chi o se si tratta semplicemente di porre sotto l'autorità del Ministero la scelta di questi interventi per un maggiore controllo politico. Non lo so, magari è uno spunto di riflessione.

Ad un certo punto della relazione, a proposito di trasporto merci su ferro, si dice che non si può eccedere la somma di 200 milioni di euro annui. Mi domando perché venga stabilito questo tetto, visto che in teoria vogliamo aumentare la percentuale del trasporto merci su ferro.

Per quanto riguarda l'Anas, si stabilisce che una quota del 10 per cento debba essere destinata al programma ponti e gallerie. Presumo che l'intero 10 per cento sia riservato al capitolo ponti e gallerie; un trasferimento che presumibilmente deve servire alla loro manutenzione ordinaria e straordinaria. Vorrei avere conferma di ciò, vale a dire che quel 10 per cento sia interamente destinato a questo programma e non ad altre finalità.

Inoltre, il comma 108 stabilisce un dimezzamento delle quote versate dai concessionari autostradali ad Anas. Vorrei sapere se il Vice Ministro è in grado di dirci di quanti soldi parliamo. A quanto corrisponde questa quota? Quanto pagano, ogni anno, i concessionari autostradali allo Stato, quindi all'Anas, che è ancora al 100 per cento pubblica? E questa riduzione del trasferimento ad Anas a cosa serve? In sostanza, vorremmo conoscere l'entità del risparmio e sapere a cosa verrà destinata la somma risparmiata.

Su Expo 2015 non vorrei dire granché. Come noto, infatti, il mio Gruppo è contrario dal momento che finora non si è fatto altro che speculazione edilizia. È qualcosa che sapete tutti, visto che abbiamo speso circa 145 milioni di euro per comprare un suolo e sostenere diversi altri acquisti. Ad esempio, al Comune di Milano vengono attribuiti 60 milioni per incrementare le strutture. Posso capire la necessità di aumentare le me-

tropolitane, i vigili, ma la cifra mi sembra impegnativa. Se davvero poi il Comune di Milano otterrà un ritorno in termini economici per l'incremento del numero dei turisti, l'evento forse si ripagherà da sé. Anche questo è uno stimolo di riflessione.

Trovo assurdo poi che venga introdotto il bollo per i veicoli storici ovvero che si faccia pagare il bollo ad una Bugatti.

NENCINI, *Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Viene stabilito però un limite anagrafico.

CIOFFI (*M5S*). Per i veicoli ultraventennali si sopprime l'esenzione dal pagamento del bollo, che attualmente tali veicoli non pagavano dopo vent'anni. Far pagare il bollo ad una Bugatti del 1910 fa ridere, trattandosi di una tassa di possesso. Come al solito andiamo a racimolare briciole facendo la figura dei peracottari.

Quanto invece ai 10 milioni di euro per la diga foranea e il porto di Molfetta, non c'è niente da aggiungere a quanto già detto. Ci sono le bombe da eliminare, e questa è un'altra situazione tragica.

Nella Tabella E notiamo invece uno spostamento di somme. È un meccanismo che si riproduce spesso: togliamo finanziamenti per l'anno 2015 e li spostiamo sul 2016, 2017 e 2018. Ma questi soldi ci sono? Sembra infatti che togliamo i finanziamenti oggi per appostarli negli anni successivi, ma la questione è strana perché se un'opera si deve fare, la si deve fare oggi. Pertanto, se oggi i soldi non ci sono, non possiamo appostarli per l'anno successivo quando dovremo pagare il *fiscal compact* per il quale non abbiamo più nemmeno un euro e siamo costretti a tutelarci con le clausole di salvaguardia mettendo l'Iva al 25,5 per cento.

In sostanza, ci limitiamo a spostare le spese all'anno successivo. Ma chi arriverà domani piangerà. Saranno lacrime e sangue. Come faremo? Questo continuo spostare i finanziamenti da oggi a domani è di una tristezza infinita. Scegliamo di fare alcune cose e poi facciamole. Non si possono sottrarre risorse dal 2015 per assegnarle agli anni successivi.

Forse Renzi se ne vuole andare a casa. Ce lo fate sapere se vuol lasciare il Governo a qualcun altro? È forse questo l'obiettivo? Scusate la nota politica, ma ogni tanto ci sta anche in Commissione. Il prossimo Governo, qualunque esso sia, magari a guida Mario Draghi, che farà? Riflettiamo su tali questioni.

Sulla realizzazione della piattaforma d'altura al largo del porto di Venezia, credo sia palesemente assurdo far arrivare una nave che scarica merce collocandola su una nave più piccola. Si tratta di una infrastruttura di cui bisogna capire bene la funzione. Evidenzio anche i 140 milioni di euro sul Mose, un'opera che non finisce mai.

Vorrei sottolineare anche la riduzione di circa 500 milioni di euro sulle infrastrutture pubbliche e sulla logistica rispetto all'assestamento 2014. Quindi, cambiano le previsioni. Anche in questo caso sembra sempre che non vi siano i soldi e che si sia sempre in affanno. Non riesco a capire. All'interno del Piano delle infrastrutture strategiche c'è di tutto, ma

poi mancano i soldi per la realizzazione delle opere e quindi si tolgono un po' di risorse da un capitolo, un po' da un altro. Ma quanti sono i soldi certi, liquidi, esigibili e quindi spendibili nel bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti? Lo possiamo sapere? Abbiamo 1 o 2 miliardi di euro per il 2015? Continuiamo a togliere risorse: questa mi sembra l'unica costante.

Quanto poi all'autotrasporto e alla mobilità, nel 2014 erano stati stanziati 492 milioni di euro, che avete portato a 112 milioni e che alla Camera sono diventati 362. È la solita pressione dei camionisti? Ci fate capire perché questa cifra cambia in maniera così repentina?

Quanto all'ultima missione, ricerca e innovazione, si stanziavano solo 4 milioni di euro. Ma di cosa parliamo? Diciamo di voler far progredire questo Paese e poi appostiamo solo 4 milioni di euro per la ricerca e l'innovazione. Mi sento molto triste.

Per quanto concerne la comunicazione, credo che dovremmo sicuramente procedere alla realizzazione di una grande impresa: portare la fibra ottica a casa di tutti gli italiani. Abbiamo parlato della questione, come dello scorporo della rete, ma è il caso che lo Stato abbia qualcosa in mano, come RFI, 100 per cento Stato e non sto parlando delle ferrovie dello Stato ma dei binari. Se continueremo a dare contributi ai privati per fare una rete, domani avremo un pezzetto di rete di Telecom, uno di Metroweb e altre porzioni di altri operatori; ritengo invece che sia il caso di realizzare una infrastruttura di rete pubblica e poi fare concorrenza sui servizi. Questa è la visione terra terra, banale che ci permettiamo di proporvi; visto che le reti elettrica e del gas le abbiamo vendute, mentre fortunatamente quella ferroviaria è ancora dello Stato, vi sfideremo quando vorrete vendere la *holding* chiedendovi qual è la *ratio*.

Stigmatizzo poi il carattere non vincolante del parere delle Commissioni parlamentari previsto per il nuovo contratto del servizio postale universale, perché il parere delle Commissioni parlamentari è quello di coloro che teoricamente rappresentano i cittadini; il Governo non rappresenta i cittadini, ma esegue la volontà dei parlamentari che rappresentano i cittadini (finché siamo in una democrazia rappresentativa), quindi ritengo che il parere dei parlamentari debba essere predominante rispetto a quello del Governo. Non è inoltre comprensibile la possibilità di consegnare la posta a giorni alterni nelle zone decentrate, perché significa che al Comune di Roccacannuccia la posta viene consegnata col piccione viaggiatore. Battute a parte, vorrei capire meglio cosa accade a Poste Italiane. Se si stabilisce che la percentuale massima dei fondi di Bancoposta che Poste Italiane può investire in titoli, diversi da quelli governativi dell'area euro, assistiti dalla garanzia dello Stato, può aumentare dal 5 al 50 per cento, cosa fa Cassa depositi e prestiti? Sono sempre gli stessi soldi? Stiamo forse usando gli stessi fondi per fare due volte la stessa cosa, oppure si usano gli stessi fondi a garanzia di due realtà diverse? Sono sempre gli stessi soldi, allora vorremmo che ci spiegaste quali risorse usano CDP e Poste per fare le proprie operazioni. Se sono le stesse, pensiamo che sia una mi-

sura assolutamente fuori logica, quindi vorremmo una risposta su questo punto.

FILIPPI (*PD*). Signor Presidente, il mio intervento cercherà di segnalare alcuni aspetti positivi contenuti nel provvedimento, nonostante la situazione economica difficile persistente da anni faccia registrare purtroppo meccanismi prevalentemente in riduzione o di assestamento di risorse, che sono indubbiamente minori rispetto a quelle stimate come necessarie.

Partirò quindi da alcuni aspetti che considero positivi, alcuni addirittura molto positivi, e segnatamente l'autotrasporto, che invece nelle stagioni precedenti mi hanno visto lamentare una deregolamentazione del comparto molto pericolosa dal punto di vista dell'*export*, della logistica e della sicurezza stradale. Ho molto apprezzato il fatto di cominciare a introdurre un criterio selettivo, non più una diffusione a pioggia, ma sottolineo la necessità di spingere verso le aggregazioni delle aziende, che sappiamo essere un punto dolente. Oltre 40.000 imprese registrate in quelli che prima erano gli albi provinciali dei trasporti erano fittizie, cioè senza motrici né personale; sappiamo che questo è un problema molto delicato che non si risolve sicuramente in una stagione, ma proprio perché è molto delicato e grave occorre approntare misure che abbiano l'obiettivo di spingere all'aggregazione in un tempo dato, affinché le imprese acquisiscano una dimensione industriale. Questo è l'obiettivo che sostanzialmente vogliamo perseguire e l'indicazione va in questo senso.

Ho trovato finalmente molto positivo il limite posto, in maniera non rigida ma sicuramente molto efficace, alla subvensione dei contratti. In questi anni di deregolamentazione, il sistema dell'autotrasporto ha visto una lievitazione anche innaturale della intermediazione dei contratti, dove tra il committente e il soggetto che poi realizzava il trasporto vi era una quantità eccessiva di soggetti, non a caso correlati alle aziende fittizie che sostanzialmente vivevano nella intermediazione. Credo che questi siano aspetti molto importanti in cui si cerca di ricondurre, in maniera molto sobria ma efficace, il committente a una maggiore responsabilizzazione (non ancora in solido) nei confronti di chi effettivamente esercita il trasporto. Si tratta comunque di un'attenzione a limitare i contratti di subvensione e all'accertamento delle garanzie di trasporto. Ugualmente registro in maniera positiva un'attenzione rispetto alla questione dei costi minimi. È vero che in un principio di libera concorrenza, la definizione dei costi minimi è assolutamente contraddittoria, ma è anche vero che nella condizione di *far west* in cui abbiamo confinato l'autotrasporto, in molti casi l'attività veniva esercitata a costi inferiori a quelli minimi, tanto che dal punto di vista teorico non c'era nemmeno la possibilità di ripagare i costi effettivi. Apprezzo quindi convintamente queste norme contenute nel disegno di legge di stabilità.

Ho apprezzato altresì lo sforzo per quanto riguarda le aree e le reti metropolitane, una delle questioni di maggiore importanza. Probabilmente avremmo dovuto partire con più convinzione, non nella scorsa legislatura ma 20 anni fa. Dobbiamo quindi riprendere un percorso in cui comin-

ciamo a ritrovare il gusto di dare una dimensione temporale più ampia alla politica. Apprezzo anche il lavoro fatto sul trasporto ferroviario, che ha una sua logica, sia dal punto di vista della selezione delle priorità, sia da quello di forzare i termini rispetto alle risorse. A questo riguardo comincio a declinare alcuni elementi di criticità. Non so più se devo rivolgermi (lo dico in maniera garbata) a Ferrovie o al Governo, per cui mi rivolgo a tutti affinché ci venga inviata della documentazione. Si parla di relazioni che vengono mandate annualmente, entro il mese di giugno, pertanto auspico che ci arrivi qualcosa. Questo è il quindicesimo intervento che mi sentite fare in questa Commissione, poi non so cosa bisognerà inventarsi. Ferrovie rimane stupita che non ci arrivano i documenti; immagino che il Governo ci dirà che prossimamente ci saranno presentati; noi vogliamo avere qualcosa, signor Presidente.

Non riprendo l'intervento del collega Cioffi perché quello relativo alle risorse effettivamente disponibili per le infrastrutture è un tema molto serio che probabilmente meriterebbe un'indagine approfondita; è un tema delicato, molto complesso e articolato; non c'è un *database* che dà immediatamente lo stato reale delle necessità, ma auspico che almeno si faccia un punto della situazione rispetto al piano programmatico delle opere e al piano finanziario di Ferrovie dello Stato da qui a una prospettiva media ragionevole dei prossimi cinque anni. Questa è solo una valutazione, poi apprezziamo tutto, almeno per quanto ci riguarda.

Vorrei poi segnalare una questione inerente il trasporto aereo. Ho la sensazione (quindi mi rivolgo al Vice Ministro) che qualcosa si sia incrinato e che il livello degli atti penda da un'altra parte rispetto all'inclinazione che avevamo dato con l'insediamento e la previsione dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Non so cosa si sia rotto, mi piacerebbe saperlo. Ma è evidente che a partire dal provvedimento sblocca-Italia quel fattore di investimento sull'Autorità di regolazione dei trasporti sembra essere venuto meno. Infatti, si rimette in campo un soggetto come Enac - per carità, non è in discussione né l'ente né chi lo presiede - ma dal momento in cui si crea un'Autorità di regolazione dei trasporti con determinati compiti, occorre che anche sui contratti di gestione degli scali vi sia un investimento pieno nell'ambito della stessa Autorità. Ci sembra invece che questo pian piano stia venendo meno.

Vengo alle questioni più delicate. Come tutti sanno, compreso il soggetto interessato, non nutro una grande simpatia per il presidente di Anas. È noto a tutti. Pertanto, lo dico con una battuta: quando scherzo lo faccio molto seriamente.

Signor Presidente, non ho gradito affatto l'atteggiamento che il presidente dell'Anas ha tenuto durante l'ultima audizione. Ripeto qui, non a giovamento dei colleghi o suo, Presidente, ma del Vice Ministro, che predisporrò un atto di sindacato ispettivo sulla base dei quesiti che avevo posto in prima persona al presidente di Anas e su cui non ho ricevuto, nonostante un'ora e dieci di prolusione, alcuna risposta circostanziata, anche

un sì o un no. Prego lei, Vice Ministro, e comunque la struttura ministeriale, di fornirmi adeguate risposte.

Ho voluto soffermarmi su questo punto perché, indipendentemente dal soggetto che la governa, nutro una forte preoccupazione nei confronti di Anas con riferimento alla riduzione dei canoni di concessione-riscossione rispetto alle concessionarie autostradali. Infatti, quel canone di concessione – a mia memoria, ma posso sbagliarmi – è dimensionato sulle manutenzioni ordinaria e straordinaria. Credo si tratti di circa 700 milioni di euro. La riduzione del 50 per cento – sebbene apprezzi il proposito del Governo finalizzato a far sì che Anas recuperi le risorse mancanti facendo economia al proprio interno – mi fa temere, conoscendo il comportamento dell'azienda, che ne vada a soffrire la manutenzione ordinaria e straordinaria. Pertanto, una parola di conforto al riguardo sarebbe particolarmente gradita.

Quanto ad Expo 2015, contrariamente al collega Cioffi ritengo si tratti di una manifestazione particolarmente importante, alla quale quindi siamo favorevoli. Soffriamo particolarmente del fatto che, a pochi mesi di distanza dall'evento, si continui ancora con azioni e strumenti in deroga. È un segnale che ci piace sempre meno e che desta in noi maggiore preoccupazione trattandosi di un'iniziativa sempre più vicina nel tempo.

Siamo invece in totale sintonia sulla questione delle auto storiche. Se il provvedimento è nei termini in cui è stato presentato, e non ho motivi di dubitarne, sarebbe un autogol. Comprendo la necessità di far pagare alle auto vecchie il bollo. Si tratta peraltro di un fenomeno consistente, ma oggi non c'è differenza tra una 127 e una Balilla, perché superati i 20 anni nessuna delle due paga più il bollo per intero ma solo una quota molto ridotta. Ma mentre è giusto che la 127, la Sinca o altre macchine molto vecchie paghino per intero, un'auto d'epoca, riconosciuta come tale in base a specifici requisiti e per la quale esistono anche delle associazioni, non è giusto che paghi il bollo, anche perché non è così che si risana il bilancio di uno Stato. Dietro la proprietà di queste auto, del resto, c'è una passione, un'economia particolare, una cultura della strada e della sicurezza stradale.

**PRESIDENTE.** Colleghi, su questo punto segnalo un'imprecisione. Sembra infatti che vi siano due testi diversi rispetto a quello del Vice Ministro Nencini, nel quale si parla di esentare dal pagamento del bollo solo i veicoli ultratrentennali. Dalla nota che mi ha mostrato il Vice Ministro si evince che c'è un errore nella documentazione in nostro possesso. Al di là di questo, non è consentito mettere sullo stesso piano una Panda che ha vent'anni con una Ferrari che ne ha cinquanta.

**FILIPPI (PD).** Signor Presidente, da questo punto di vista all'interno delle strutture ministeriali vi sono competenze adeguate circa la consapevolezza della diversa obsolescenza delle varie tipologie di veicolo. Ripeto, non si possono mettere sullo stesso piano una 127 e altre tipologie di auto.

Segnalo un'ultima questione al Vice Ministro: la *tonnage tax*. Si tratta di una problematica estremamente delicata e complessa che, soprattutto nell'ultimo periodo, ha avuto un'interpretazione davvero singolare da parte degli organi di accertamento della riscossione delle entrate, che anziché favorire, nello spirito per cui è nata la *tonnage tax*, il naviglio battente bandiera italiana, va a sfavorirlo in maniera significativa. Dalla previsione della *tonnage tax* fu istituito il Registro italiano internazionale per quelle navi che pur battendo bandiera italiana di fatto svolgevano attività prevalente all'estero e soltanto in poche occasioni durante l'anno risiedevano nei porti italiani. Non era quindi regolare che pagassero le tasse per una breve permanenza. Tuttavia l'iscrizione ad un Registro italiano, in quanto navi battenti bandiera italiana, era un elemento di salvaguardia. Vi è però un'interpretazione, generalmente accolta anche delle strutture ministeriali, che consideriamo piuttosto bislacca.

Su questo punto, signor Vice Ministro, abbiamo presentato una serie di atti ispettivi ed emendamenti ma, al di là delle questioni poste, raccomandiamo una particolare attenzione. Segnaliamo la questione perché nella legge di stabilità è prevista una riduzione del 30 per cento degli stanziamenti.

Mi rivolgo ora ai membri della Commissione e soprattutto alla relatrice. Credo che per dare un contributo all'azione di Governo in un momento particolarmente difficile della vita del Paese – scarsità di risorse e particolare sofferenza del settore delle infrastrutture e dei trasporti, che non raccoglie i favori dell'opinione pubblica – sarebbe necessario che l'Esecutivo, contrariamente all'attuale atteggiamento, percepisse l'importanza di far leva sulle infrastrutture come elemento di rilancio dell'economia. Per dare realmente una mano dovremmo cercare di selezionare le priorità, gli elementi su cui accentuare l'azione di Governo.

Se non sono troppo presuntuoso, mi permetto di avanzare alla relatrice tre ambiti su cui probabilmente dovremmo concentrare maggiormente la nostra azione emendativa. Mi riferisco in primo luogo alla questione del materiale rotabile e del parco mezzi. Un tema importante che ha l'ambizione di offrire un più ampio respiro agli investimenti. Occorre guardare al trasporto riducendo i costi di gestione, ammodernando il parco mezzi e il parco rotabile, anche per abbassarne i costi di manutenzione e rilanciare un settore dell'industria italiana.

Poiché nelle passate manovre vi è stato anche un segnale abbastanza consistente da questo punto di vista, rimarcare attenzione in questo senso sarebbe quanto meno utile.

La seconda considerazione riguarda l'intermodalità, su cui so esservi una sensibilità diffusa. Credo che dovremmo favorirla al massimo grado e che sia finita la stagione in cui un comparto è in concorrenza con l'altro: la gomma piuttosto che la rotaia o la rotaia piuttosto che la nave.

A mio avviso dovremmo massimamente operare per una integrazione della mobilità, perché è il vettore stesso che, se utilizzato adeguatamente, ha ragione della distanza in cui viene fatta percorrere la merce o trasportato il passeggero.

Un'ultima raccomandazione che mi sento di fare riguarda le concessioni autostradali. Secondo me, parlando davvero a titolo personale, non si è scritta una bellissima pagina con il decreto cosiddetto sblocca-Italia. Io sono anche disponibile a rivedere la mia posizione nella misura in cui si producono risultati e i concessionari cominciano a liberare le risorse che hanno nella loro disponibilità per realizzare le infrastrutture necessarie. Segnalo che ad oggi non abbiamo un organismo di controllo e di vigilanza sull'operato delle concessionarie ed è un limite profondo. Lo dico perché prima questo controllo veniva fatto, magari poco e male, ma c'era un soggetto come l'Anas che, nella separazione contabile con l'Ispettorato di vigilanza concessioni autostradali (IVCA), aveva almeno quella funzione; da due anni ormai quelle 130 persone sono nell'ambito del Ministero e non svolgono più attività di vigilanza e di controllo perché l'inquadramento contrattuale non glielo consente. Credo che quelle 130 persone debbano essere riallocate in una struttura in grado di riutilizzare al massimo quelle professionalità; è importante. Ciò detto, la vigilanza si può svolgere bene, un po' meno bene, male o peggio, ma la considero davvero importante per la rilevanza di questi soggetti.

Avviandomi davvero alla conclusione, vorrei segnalare due cose che a me non vanno giù e chiaramente non sono critiche rivolte al mio stimato amico Nencini. La prima riguarda Molfetta. Non so come siano stati disposti questi finanziamenti, evito battute ma raccomando attenzione per tutto quello che c'è stato e in questo senso sarebbe utile una parola di conforto da parte del Governo rispetto all'allocazione di 10 milioni per il porto di Molfetta. L'altra considerazione è che noi abbiamo prodotto un documento, che non è ancora un ordine del giorno né una mozione né un atto ispettivo, concernente la piattaforma d'altura del porto di Venezia. Anche a questo proposito evito di scherzare, ma si propone il ripristino di 95 milioni, ancorché in tre anni, per la sola progettazione di un'opera che io considero un po' fuori dal mondo.

Per quanto riguarda il ponte sullo Stretto ciò che mi separava dall'allora Ministro (oggi Presidente di questa Commissione) non era tanto il merito della questione, perché finita e completata la Salerno-Reggio Calabria e attrezzata la Sicilia, almeno nelle direttrici portanti, il collegamento non è mica una sciocchezza. Lo dico per capirsi fino in fondo. Certo, realizzare un ponte in un deserto infrastrutturale (esasperando il concetto, cioè in un contesto non attrezzato) ha più il sapore del richiamo ben visibile che non del collegamento; inoltre contestavo anche la modalità con cui era strutturata la questione.

L'idea del porto *off-shore*, invece, non si regge in piedi né rispetto a un eccesso di offerta dal punto di vista degli scali, né perché, al di là del disegno realizzato da parte del Presidente dell'Autorità portuale di Venezia, in realtà non è condiviso dagli altri scali vicini, Ravenna o Capo d'Istria, Monfalcone o Trieste; soprattutto, poi, non si regge dal punto di vista della sostenibilità economica e non solo per i costi (i 4,5 miliardi circa di costo previsto), ma anche per la doppia rottura di carico, perché i *container* dovrebbero essere scaricati in un porto d'altura, poi dovrebbero es-

sere caricati sulle chiatte, portati a destinazione, quindi ricaricati e investiti. Non regge. Siccome siamo in una condizione di vacche molto magre, evitiamo di spendere 95 milioni per la progettazione. Ho cercato di dirlo nella maniera più corretta possibile, ma è un problema che poniamo davvero con forza. Abbiamo condiviso quel documento e ci siamo fermati, ma abbiamo raccolto 55 firme di colleghi di tutti gli schieramenti in due ore e mezzo; non ne vogliamo fare uno strale, un'azione contro i veneziani perché così non è; anzi, se quelle sono risorse destinate a Venezia si mantengono in quella città, ma evitiamo uno spreco ingiustificabile.

BORIOI (*PD*). Signor Presidente, visto che il mio Capogruppo ha fatto una panoramica esaustiva, io vorrei porre una questione molto specifica, ringraziando la relatrice e rivolgendomi a lei. Si tratta di una questione che ho già sollevato in Commissione, anche da ultimo in occasione dell'audizione dell'amministratore delegato del gruppo di Ferrovie dello Stato. Mi riferisco a una norma già esistente e approvata dal Parlamento nel 2011 che, riprendendo a sua volta una norma del 2003, ha introdotto l'applicazione di un sovracanone per le aziende che svolgono trasporto ferroviario sulle linee ad alta velocità o attrezzate per sostenere il trasporto di treni che corrono a velocità superiori a 250 chilometri all'ora. Con quella norma si introdusse un sovracanone applicato all'utilizzo delle tracce e non alla bigliettazione degli utenti, ma alle società vettrici di trasporto, demandando al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (in particolare al Ministro) il compito, con un proprio decreto attuativo, di dar fisionomia a quella norma, il cui provento doveva essere accantonato e destinato a supporto del trasporto ferroviario universale di carattere nazionale. Quella norma, approvata dal Parlamento, non è mai stata attuata perché non è mai stato emanato il decreto che la legge prevedeva. Come Gruppo stiamo lavorando a un emendamento che abbiamo depositato a questo scopo, ma raccomando a lei questo aspetto perché sarebbe molto importante dare un segnale nei confronti dell'utenza del trasporto ferroviario universale, in quanto si tratta di accantonare risorse che possono essere utili a supportare un rilancio di quella tipologia di trasporto.

Mi permetto di dire che ci troviamo di fronte a un esempio paradossale dello scollegamento che a volte si manifesta tra gli indirizzi espressi dal potere legislativo e le attuazioni che competono al potere esecutivo. Poiché sono trascorsi ormai quattro anni da allora, più che di un ritardo dovuto alla burocrazia sembrerebbe quasi l'intenzione di non dare attuazione a una norma che il Parlamento ha approvato. Secondo me, se la norma rimane come attualmente è prevista, bisogna darle attuazione; viceversa, se si ritiene che essa non vada più bene, il Governo si faccia promotore di un'iniziativa per abrogarla, ma lasciare una norma non attuata è francamente, oltre che sbagliato nel merito, anche imbarazzante per i rapporti che devono intercorrere tra legislativo ed esecutivo.

CERVELLINI (*Misto-SEL*). Colleghi, desidero manifestare una mia difficoltà. Siamo all'interno di una vecchia logica che fa emergere, in

un'oggettiva situazione di difficoltà economica e finanziaria, che sono il primo a riconoscere, una sostanziale incapacità di agire nel senso di una trasformazione necessaria che, soprattutto per le competenze di questa Commissione, rischia di determinare un effetto mortificante sul sistema Paese.

Porto un esempio. Sono rimasto colpito, oltre che da osservazioni molto interessanti da parte del gruppo dirigente di Ferrovie nel corso delle audizioni, da una battuta. In sostanza, di fronte ai grandi problemi del trasporto locale, si è detto che l'alta velocità aiutava perché un nuovo vettore straordinario sarebbe stato posto in essere e il vecchio sarebbe passato sul trasporto locale. Non ci siamo. Se questa è la logica per mettere mano al dramma del trasporto ferroviario locale nel nostro Paese – che ci vede agli ultimi posti nella classifica europea e non solo – credo che questo sia proprio l'esempio di ciò che non deve essere fatto. Si propone di sfruttare nel trasporto locale materiale rotabile già usurato, quando invece sarebbe opportuno investire sul trasporto locale e sulle reti metropolitane. Infatti, pur riconoscendo l'importanza di convegni come lo *smart city* – l'ultimo dei quali, svoltosi presso la Camera dei deputati, ha visto la mia partecipazione in rappresentanza del Senato – è necessario che le città tornino a ricoprire la loro funzione storica, vale a dire essere luogo di libertà e innovazione rispetto alla società.

È un paradosso rispetto al bell'esempio fatto dal senatore Filippi. Spesso nelle città noi piantiamo un albero con 20 o 30 anni di ritardo, ma nei trasporti sovente facciamo operazioni con ritardi trentennali e soprattutto con una tecnologia e un'innovazione pari a zero. Anzi, in questo settore è incredibile quanto l'Italia, rispetto ad altre capitali europee e mondiali, inserisca modalità di trasporto molto costose, di impatto ambientale negativo, abbandonate mezzo secolo fa. Fortunatamente la tecnologia e la scienza ci mettono in condizione, con investimenti mirati volti all'idea dello *smart city*, di porre in essere operazioni capaci di far recuperare alle nostre metropoli capacità competitive nel rispetto dell'intero territorio nazionale.

Tuttavia, se non sappiamo sostenere tale sfida, temo il peggio. Inoltre, per molte delle questioni che dovremo trattare, è evidente l'esistenza di una sintonia con i lavori della Commissione ambiente, in quanto molte scelte vanno fatte in quella direzione.

A mio avviso, la questione della piattaforma d'altura del porto di Venezia fa *pendant*, in senso negativo, con la questione del ponte sullo Stretto, che a un certo punto era anche riemessa alla Camera. Al di là dell'imbarazzo nella replica, sembra che si riparta con un richiamo alla grande opera di cui al precedente decreto sblocca-Italia. Credo che invece si debba rovesciare la piramide.

Due ultime questioni. Se ho capito bene, con riferimento al tema dei veicoli storici si allunga il periodo per evitare l'esenzione. Se è così sono d'accordo, se la questione è altra, pur comprendendo i diversi punti di vista, credo che ci infileremmo in una situazione complessa. Mi permetto di contestare la differenza finora evidenziata tra una piccola moto di quaran-

t'anni e un'autovettura storica di qualità. Stabiliamo invece criteri certi come quello dell'età. Diversamente, infatti, si ingessa il mercato e si blocca la lotta finalizzata ad abbattere l'inquinamento.

Sul tema del sostegno all'editoria, sottolineo che nel nostro Paese siamo in una fase delicata per quanto concerne la libertà d'informazione da condizionamenti oggettivi. Si parla sempre e innanzi tutto di mercato per cui chi non è nel mercato deve uscirne perché siamo in un Paese liberale. Ma è anche vero che il nostro mercato è un po' drogato, nel senso che se non si riesce ad entrare nei meccanismi della pubblicità è difficile sopravvivere, soprattutto per la carta stampata i cui costi sono spesso superiori al prezzo di copia. Diventa un autogol persino avere un buon andamento di vendita. Si rischia il paradosso della famosa Alfa sud che costava più del prezzo di vendita. Poiché parliamo di un prodotto, la libertà d'informazione, che sta al confine tra iniziativa privata e bene pubblico, è necessario trattarlo senza demagogia, sapendo che la mancanza di interventi necessari, nei limiti delle ristrettezze economiche e finanziarie del Paese, può rischiare di determinare non solo un disagio ai lavoratori storicamente impegnati in questo settore, ma anche a testate che hanno rappresentato e rappresentano un elemento basilare della libertà d'informazione. Non è opportuno quindi inviare segnali di sofferenza o addirittura di «ingincchiamento» rispetto al bisogno di un'informazione libera nel nostro Paese.

ESPOSITO Stefano (PD). Colgo l'occasione della presenza del Vice Ministro, per rafforzare l'intervento del mio Capogruppo sulla questione della piattaforma d'altura di Venezia. Onestamente, a fronte del fatto che è in corso una discussione sulla navigazione a Venezia e sul Mose, ancora in costruzione, una spesa di 4 miliardi e più merita maggiore attenzione, soprattutto con riferimento al tema delle grandi opere.

Pur essendo un sostenitore dell'opera, ritengo si stia parlando di una cifra spropositata per un effetto tutto da verificare.

Signor Vice Ministro, ritengo necessario dare una risposta coerente da parte del Ministero che lei rappresenta su due temi, che sono apparentemente in contraddizione se non integrati. Il primo è legato al fondo da 500 milioni per far ripartire il rinnovo del parco degli automezzi a gomma per il trasporto pubblico locale, che in parte rischia di contraddire il ragionamento del vice presidente Cervellini sul tema della *smart city*. È ovvio, infatti, che oggi ci sono sistemi di trasporto nettamente migliori, ma è evidente che se nelle nostre città continuiamo a far circolare autobus vecchi di 15 anni parliamo di *smart city sui generis*. C'è uno stanziamento già previsto e poi tolto nell'ultima legge di stabilità; non so quale sia il problema con le Regioni, ma credo – e su questo ho predisposto un emendamento – che si tratti di dare una risposta puntuale; non può essere esclusivamente un'iniziativa parlamentare ma occorre un indirizzo da parte del Governo.

Contestualmente, il Governo deve fare una valutazione sull'eventuale ripristino, come credo sia necessario, del fondo per le aree metropolitane;

infatti, abbiamo costituito le Città metropolitane, abbiamo detto che devono svolgere una funzione, stiamo vedendo i problemi esistenti, ma sarebbe il caso di dare risorse per migliorare la mobilità attraverso la realizzazione delle metropolitane. Quel fondo, prima del Consiglio dei ministri che ha licenziato il disegno di legge di stabilità, era pari a 1 miliardo e 78 milioni, oggi non esiste più una certezza ma neanche il relativo capitolo. È un fatto singolare, anche perché stiamo parlando delle grandi aree metropolitane di Torino, Milano, Roma e Napoli.

Chiedo che su questo si pronunci il Ministero, perché se gli emendamenti vengono valutati per la loro ammissibilità e si lascia tale valutazione esclusivamente al Ministero dell'economia, credo che anche la funzione di questa nostra discussione generale rischi di essere inutile.

Concludo ringraziando il Presidente e segnalando il tema, che avevamo seguito insieme, della norma con cui è stato ripristinato il regime che assoggetta l'installazione di *roulotte* e *camper* all'interno dei campeggi e delle altre strutture ricettive all'aperto all'obbligo di rilascio del permesso di costruzione, sopprimendo la semplificazione recentemente introdotta dal decreto-legge n. 133 del 2014. Tale disposizione mette in ginocchio il comparto dell'ospitalità turistica di campeggi e simili in Italia e configura un accanimento per me inspiegabile. Segnalo che è stato presentato un emendamento firmato trasversalmente da molti colleghi; noi, infatti, avevamo risolto il problema, poi improvvisamente è stato fatto un blitz e, se la norma sarà approvata così com'è, dalla prossima estate chiuderà l'80 per cento per cento dei campeggi.

Pertanto, nonostante la materia sia solo parzialmente di nostra competenza, ritengo necessario modificare la norma. Tra l'altro, l'emendamento è molto semplice perché sopprime un breve periodo dell'articolato uscito dalla Camera. Visto che lei aveva prestato attenzione all'argomento, le chiedo un impegno in questo senso, perché altrimenti si dà l'impressione di voler affossare il Paese anche nelle attività che spesso hanno uno scopo di lucro davvero relativo. Penso alla Toscana, all'Emilia, all'Umbria, alla Liguria, ad alcune zone montane fortemente penalizzate; e poiché non mi sembra che il comparto meriti questo trattamento, credo sarebbe opportuno che il Governi soffermi sul punto la sua attenzione.

ROSSI Maurizio (*Misto-LC*). Signor Presidente, innanzitutto vorrei capire come verranno ripartiti i 500 milioni destinati al rinnovo del parco veicoli del trasporto pubblico locale. Genova è purtroppo famosa per iniziare grandi battaglie; il presidente Burlando aveva promesso alla società dei trasporti di Genova un rinnovo del parco mezzi con un investimento che doveva arrivare da fondi europei che poi non sono riusciti a stanziare; nel corso dell'ultimo sciopero della settimana scorsa si sono messi loro stessi a controllare i mezzi dicendo quali potevano viaggiare ed il 50 per cento è restato fermo. A quel punto è iniziata la battaglia, per molti versi sbagliata, perché sappiamo che a Genova hanno un contratto integrativo molto pesante; tuttavia, il rinnovo del materiale è sicuramente fonda-

mentale, ma vorrei capire, se possibile, quali sono i criteri con cui verranno ripartite queste somme.

In secondo luogo, io sono stato oggetto di una forte reprimenda del ministro Lupi rispetto a una mia contestazione sul problema del raddoppio della linea ferroviaria Genova-Andora, di cui abbiamo parlato con il Presidente di Ferrovie dello Stato qui in audizione. Egli stesso ha detto che non c'è la possibilità di dividere per lotti, perché si tratta di una galleria unica, e il CIPE non autorizza nessun lavoro se non è interamente finanziato. Anche lo sblocca-Italia aveva garantito tale raddoppio, ma dalla documentazione mi sembra che non ci siano stanziamenti, nonostante il ministro Lupi lo abbia promesso.

Personalmente ricevo numerose sollecitazioni sulla manutenzione delle strade provinciali, che in Liguria costituiscono una rete stradale complicatissima, perché partono tutte dal mare e vanno in montagna. Quelle strade non vengono più assistite da nessuno, le Province non hanno più fondi, non ci sono soldi per il sale, per mettere il gasolio o per fare gli appalti per la manutenzione per la neve già questo inverno e solo ieri ci sono stati notevoli problemi perché è nevicato.

La situazione è disastrosa; questo pezzo di viabilità è completamente abbandonato in tutta Italia. Mi chiedo quindi che indirizzo si intenda seguire: le chiudiamo e andiamo solamente su autostrade e strade dell'ANAS, perché nessuno si sta occupando della manutenzione delle altre?

Mi fa piacere che si sia parlato dei campeggi. Come per i porticcioli turistici, che una volta non c'erano in Liguria e le barche venivano ormeggiate in Francia, vi garantisco che in zona di confine c'è chi sta pensando di trasferire tutte quelle *roulotte* in Costa azzurra; lì di turismo ce ne è già abbastanza, mentre da noi si toglierebbe anche quella fascia. Tra l'altro tutti gli operatori della zona di Alassio e Albenga sono disperati perché se venisse approvata una misura del genere sarebbe un danno economico per l'intero comparto, non solamente per i campeggi, ma per tutto quello che ruota attorno.

Vorrei poi sollevare la questione relativa al canone televisivo, rispetto al quale vi segnalo un enorme problema di comunicazione da parte del Governo. Si è detto che si sarebbe trovata una soluzione per l'evasione del canone televisivo e che si sarebbero pagati 65 euro per cui ora la gente crede che pagherà quella cifra; pertanto, quando a gennaio arriveranno da pagare 113 euro, l'evasione aumenterà. A mio avviso occorre quindi trovare una soluzione, altrimenti l'anno prossimo ci sarà un aumento dell'evasione.

Su Venezia mi associo a quanto detto dal collega Filippi.

PRESIDENTE. Vorrei solo fare un breve intervento ringraziando prima di tutto i relatori Cantini e Ranucci per l'ampia relazione svolta, mettendo tutti noi in condizione di poter affrontare questo argomento. Per quanto riguarda il testo, se noi andiamo a leggere i titoli, è difficile essere contrari; lo dico anche alla luce di quello che ha sottolineato il senatore Filippi per quanto riguarda l'autotrasporto.

Quando si legge che c'è uno stanziamento per ristrutturazioni da aggregazioni, mi chiedo chi mai possa essere contrario all'aggregazione. Partiamo dal seguente dato: in Italia il numero di addetti nelle imprese di autotrasporto è pari all'1,7 per cento, in Francia siamo oltre il 6 per cento. Nel testo della legge troviamo una spesa di 250 milioni, di cui solo il 20 per cento per ristrutturazioni e aggregazioni. Ma è evidente che con 50 milioni di euro non si aggrega e non si ristruttura nulla. Senza considerare che tutto ciò avviene passando attraverso il CIPE.

C'è poi un altro aspetto che trovo curioso. Nella relazione si dice che i commi dal 108 al 110 contengono norme volte a ridurre le spese del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Credevo si trattasse delle spese di funzionamento e invece ho scoperto che sono stati eliminati finanziamenti concessi alle imprese navali, che oltretutto non si trovano in condizioni ottimali, le quali si vedono sopprimere il contributo ventennale di 25 milioni di euro previsto dalla legge di stabilità dello scorso anno. In sostanza, nella legge dello scorso anno erano previsti dei finanziamenti che la legge di quest'anno ha eliminato. Cosa accadrà per chi ha già presentato dei progetti?

Inoltre, si diminuiscono le spese del Ministero delle infrastrutture stabilendo una riduzione di 8,9 milioni di euro per il 2015 e di 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2016, relativamente ai contributi statali per l'ammortamento dei mutui contratti dalle Ferrovie in regime di concessione. Si fa presto a ridurre le spese di un Ministero, se si eliminano risorse per le ferrovie e per il settore navale che ha già i suoi problemi.

Non mi soffermo sull'Autorità dei trasporti giacché in politica dire «l'avevo detto» è la cosa più stupida che si possa fare, perché si perde due volte.

Stesso discorso per il comma 22. Sono perfettamente d'accordo ad inserire la Lombardia e il Veneto tra le Regioni colpite dal sisma del 2012. È necessario però aumentare gli stanziamenti perché non è pensabile che con la stessa cifra si possa garantire altre due Regioni: in tal modo non si aiuterà nessuno.

Per quanto riguarda la piattaforma di altura del porto di Venezia, un'idea dell'onorevole Costa, presidente dell'Autorità portuale, è vero che c'è uno stanziamento di 95 milioni di euro, ma nella spesa di 4 miliardi non è previsto alcun contributo da parte dello Stato. Questo progetto, sebbene il presidente Costa l'abbia sempre presentato in pompa magna, non mi ha mai affascinato. Tuttavia i 4 miliardi fanno riferimento a investimenti privati e quasi tutti provenienti dall'estero; almeno in base alla presentazione del progetto da parte dell'onorevole Costa.

Sono altresì perfettamente d'accordo con quanto affermato dai senatori Esposito e Rossi sul problema dei campeggi, che ritengo assolutamente serio.

Il presente disegno di legge di stabilità comunque non sembra in grado di risolvere i problemi sul tappeto né di rilanciare l'economia. Tuttavia avremo modo di tornare sui suoi contenuti in fase di presentazione degli emendamenti e degli ordini del giorno.

Il termine per la presentazione degli emendamenti alle tabelle di bilancio, per le parti di competenza della Commissione, e degli ordini del giorno, è fissato alle ore 20.

Poiché non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

Rinvio pertanto il seguito della discussione dell'esame congiunto dei disegni di legge in titolo ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 17,15.*

