



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 8

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

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

ESAME DEI DOCUMENTI DI BILANCIO IN SEDE CONSULTIVA

118^a seduta (pomeridiana): mercoledì 10 dicembre 2014

Presidenza del presidente **MATTEOLI**
indi del vice presidente Stefano **ESPOSITO**

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

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto con esiti distinti. Rapporti alla 5ª Commissione: rapporto favorevole con osservazioni sulle tabelle 10 e 10-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità; rapporto favorevole con osservazioni sulle tabelle 3 e 3-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità)

PRESIDENTE:

– ESPOSITO Stefano . . .	Pag. 10, 17, 19 e passim
– MATTEOLI	3
BORIOLI (PD)	13
BUEMI (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE)	14, 19
CANTINI (PD), relatrice sulle tabelle 10 e 10-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità	11, 21, 25
CERVELLINI (Misto-SEL)	15
CIOFFI (M5S)	14, 24, 27
DAVICO (GAL (GS, LA-nS, MpA, NPSI, PpI))	17
FILIPPI (PD)	12, 20, 25
* GIACOMELLI sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico	7, 9
GIBIINO (FI-PdL XVII)	10, 19, 27 e passim
NENCINI, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti	3, 6, 17 e passim
PAGNONCELLI (FI-PdL XVII)	16
RANUCCI (PD), relatore sulle tabelle 3 e 3-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità	15, 23, 26 e passim
ROSSI Maurizio (Misto-LC)	16
SCIBONA (M5S)	9, 20
SONEGO (PD)	6, 24
ALLEGATO (contiene i testi di seduta)	30

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-II 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.

Intervengono il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico Giacomelli e il vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Nencini.

Presidenza del presidente MATTEOLI

I lavori hanno inizio alle ore 15,05.

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

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto con esiti distinti. Rapporti alla 5^a Commissione: rapporto favorevole con osservazioni sulle tabelle 10 e 10-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità; rapporto favorevole con osservazioni sulle tabelle 3 e 3-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'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.

Riprendiamo l'esame dei disegni di legge in titolo, sospeso nella seduta antimeridiana di oggi. Ricordo che nella precedente seduta si è conclusa la discussione generale sui provvedimenti in titolo.

Cedo quindi la parola al vice ministro Nencini e al sottosegretario per lo sviluppo economico Giacomelli.

NENCINI, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Signor Presidente, sulle questioni sollevate dai membri della Commissione nella giornata di ieri proverò a dare una risposta singola su alcune e congiunta su altre. Il senatore Ranucci ha posto questioni relative, in modo particolare, alla previsione di uno stanziamento di 100 milioni di euro per tre

anni, a partire dal 2017, per realizzare opere di accesso ai porti, alla riduzione degli stanziamenti in corso per la Pedemontana di Formia e al rinnovo del parco veicoli del trasporto pubblico locale.

Nel primo caso si fa riferimento a fondi di natura pluriennale al fine di individuare idonee coperture per realizzare un piano di interventi integrati che risultano essere decisamente complessi; a queste disponibilità, in occasione della legge di stabilità 2015, potrebbero aggiungersene anche altre.

Nel secondo caso, il completamento della Pedemontana di Formia, si fa riferimento a un piano di alleggerimento, ma il Ministero competente conferma di essere pronto a ricevere e approvare il progetto per la Pedemontana senza lesione per la parte che riguarda l'esecuzione dell'opera.

Nel terzo caso, il rinnovo dei veicoli del trasporto pubblico locale, concordiamo con ogni possibile fonte di finanziamento che determini un aumento delle risorse finalizzate al rinnovo del parco rotabile; pertanto, da questo punto di vista, fatta salva l'opinione del Ministero dell'economia, la proposta trova nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un deciso alleato.

Vi era poi una serie di questioni poste dal senatore Cioffi che riguardavano il trasporto pubblico locale, l'autotrasporto e altre materie che esaminerò nel dettaglio. Quanto all'ipotesi che spetti al CIPE l'approvazione di progetti preliminari e progetti definitivi di opere a condizione che le risorse siano sufficienti per il finanziamento per lo meno di un primo lotto costruttivo, pari ad almeno al 10 per cento del valore complessivo, la norma, così come confluita nel disegno di legge n. 1698, tende proprio a tutelare gli investimenti in ferrovie e a dare certezza della spesa a fronte di un reale avanzamento dei lavori. Per quanto riguarda la questione posta sulle norme relative all'autotrasporto e in particolare i chiarimenti sull'abolizione del sistema dei contratti basato sui costi minimi, faccio riferimento a una norma finalizzata a garantire regolarità e legalità dell'autotrasporto di cose per conto terzi. La norma si è resa necessaria alla luce della sentenza del 4 settembre 2014 della Corte di giustizia dell'Unione europea che, pronunciandosi in via pregiudiziale sulla corretta interpretazione del trattato in materia di libertà e di concorrenza, ha *de facto* statuito in ordine alla non conformità con il trattato della normativa sui costi minimi.

In ordine alle risorse per il settore, evidenziamo le sostanziali novità introdotte dalla legge di stabilità: a fronte di una diminuzione delle risorse messe in campo, si registra una stabilità, una continuità nella individuazione delle stesse, con l'obiettivo di superare la logica dei finanziamenti a pioggia che ha caratterizzato il governo del settore nel corso di diversi anni e di sostenere l'avvio della liberalizzazione dei servizi e dei prezzi, nonché l'apertura al mercato. Quanto allo spostamento delle decisioni di spesa per la manutenzione degli immobili pubblici, all'articolo 2, comma 39, non si prevede uno spostamento generalizzato delle decisioni di spesa da un soggetto a un altro, ma si chiariscono nei particolari le attribuzioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riguardo alle operazioni di somma urgenza per interventi su edifici pubblici statali e sugli immobili

demaniali; si prevede peraltro che l'esecuzione di tali interventi debba essere tempestivamente comunicata all'Agenzia del demanio proprio per concordare una sinergia con l'Agenzia medesima e tra questa e il MIT, al fine di garantire una maggiore rapidità nella realizzazione degli interventi di somma urgenza.

Il senatore Cioffi chiedeva altresì rassicurazioni in due casi: nel primo, circa la quota del 10 per cento dello stanziamento previsto all'articolo 2, comma 52, a favore di ANAS per attività di manutenzione stradale (in particolare ponti e gallerie); nel secondo caso chiedeva quale fosse l'ammontare della quota di spettanza dell'ANAS del canone annuo dovuto ai concessionari. Sono 50 i milioni dovuti all'ANAS sotto forma di canone annuo a carico dei concessionari stradali. Nel primo caso invece (ponti e gallerie), ricordo che il programma di manutenzione stradale destinato a interventi dedicati a ponti e gallerie è già in atto da diversi anni e fa riferimento a specifiche forme di finanziamento dedicate a bandi di gara di piccolo e piccolissimo importo. La proposta viene avanzata a tutela degli investimenti di questa forma di manutenzione della rete di competenza dell'ANAS; le confermo, quindi, che viene destinata esattamente là dove era prevista.

Rispondendo di nuovo a un quesito del senatore Cioffi in ordine al contributo di 60 milioni di euro assegnati al Comune di Milano per Expo 2015, il contributo è destinato unicamente a far fronte alle quote mai versate dal socio Provincia di Milano di partecipazione alla società Expo S.p.A, che vede tra i soci il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali; quindi è una forma di supplenza.

È stato sollevato un problema circa il finanziamento di 10 milioni di euro a completamento della diga foranea di Molfetta e di 95 milioni in linea di progettazione per la piattaforma d'altura davanti al porto di Venezia. Nel primo caso, il porto aspetta da oltre 15 anni il completamento del molo; nel primo e nel secondo caso il Governo non è ostile a una verifica in Aula, sia nel caso di Molfetta che nel caso veneziano.

Quanto al quesito posto dal senatore Filippi in merito all'affidamento ad ENAC, anziché all'Autorità di regolazione dei trasporti, delle competenze per la definizione dei contratti di gestione degli scali aeroportuali, il Ministero evidenzia che la norma mira in realtà ad introdurre una semplificazione nei criteri di elaborazione dei modelli tariffari relativi ai diritti aeroportuali, la cui predisposizione continua ad essere attribuita all'Autorità di vigilanza. Il richiamo operato nella norma ai contratti di programma stipulati tra ENAC e gestore, quindi fra i due soggetti, e alla necessità di una loro approvazione da parte dei competenti Ministeri (Infrastrutture e MEF), nulla innova nel quadro giuridico esistente, tenuto conto peraltro che l'articolo 6-ter del decreto-legge n. 201 del 2011 mantiene ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze in materia di approvazione del contratto di programma, che è lo strumento che fa fede.

Sempre il senatore Filippi poneva dei quesiti in merito ad Anas, manifestando la preoccupazione che il taglio della quota di spettanza del canone annuo a carico dei concessionari possa tradursi in una riduzione delle risorse da destinare alla manutenzione stradale.

Circa la previsione normativa che elimina il canone annuale, disponendo esclusivamente il pagamento di una somma al momento del rilascio dell'autorizzazione, determinata in base a criteri che verranno fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, si dà rassicurazione sul fatto che le eventuali minori entrate per Anas, derivanti dalla norma proposta, potranno essere compensate con i proventi del contratto di programma della parte servizi e dunque *sine* lesione per la parte che riguarda le risorse da destinare alla manutenzione stradale.

Per quanto concerne poi il rafforzamento dei controlli sulle concessioni autostradali, come risaputo, dal luglio 2014 la struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali è operativa presso una Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ne assume le funzioni le quali – aggiungo volentieri – devono essere affinate per diventare decisamente più ficcanti ed incisive.

Per quanto concerne invece la *tonnage tax*, a verifica ultimata possiamo confermare quanto anticipato stamattina in uno scambio di battute: l'interpretazione della norma ha valore non *ex nunc* ma *ex tunc*, ergo la norma risale al 2003 e quindi parte dal 2003.

SONEGO (PD). Mi scusi, Vice Ministro, ma all'emendamento Filippi ed altri, che chiarisce ulteriormente questo aspetto, il Governo è favorevole?

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È una proposta accettabile. Passo ora al quesito posto dal senatore Borioli. Dobbiamo constatare che la norma del decreto-legge n. 98 del 2011, che prevedeva un canone aggiuntivo per l'utilizzo delle linee ferroviarie ad alta velocità, alta capacità o comunque con una velocità superiore ai 250 chilometri orari – i cui proventi avrebbero dovuto finanziare il servizio ferroviario universale –, è di fatto inapplicata. Il Governo ritiene che il ricorso a finanziamenti *ad hoc* sia meno sperequativo della destinazione di quote parte di tariffe del traffico di alta velocità. Il pedaggio esatto sulle reti alta velocità, infatti, è ampiamente regolato dagli enti competenti ed eventuali suoi incrementi si riverserebbero innanzitutto sul prezzo finale del biglietto.

Il tema, decisamente complesso, troverà ampia trattazione da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ad oggi il pedaggio è stato abbattuto di circa il 37 per cento.

Sulla questione sollevata invece dal senatore Cervellini, la stessa dei senatori Esposito ed altri, relativa al trasporto pubblico locale e alle aree metropolitane, la legge di stabilità in discussione mette a disposizione complessivamente circa 1 miliardo di euro di fondi, finalmente adeguanti al rinnovo del parco veicolare delle società che esercitano trasporto pub-

blico locale. A ciò va aggiunta la costituzione di un fondo specifico dedicato alla realizzazione di reti metropolitane nelle aree metropolitane. Aggiungo che qualsiasi indicazione migliorativa dovesse essere suggerita dalla Commissione, anche dal punto di vista dell'impegno economico, trova chi rappresenta il Governo assolutamente d'accordo.

Circa la questione sollevata dal senatore Esposito sul Fondo per l'acquisto del materiale rotabile destinato al trasporto pubblico locale, non le risponderò diversamente da quanto testé detto al senatore Cervellini. Aggiungo volentieri quanto specificato in conclusione alla risposta data al senatore Cervellini sulla disponibilità del Governo ad esaminare eventuali proposte emendative potenzialmente in grado di migliorare la disposizione introdotta.

Per quanto riguarda invece l'istallazione di *roulotte* e camper, il Ministero che rappresento dichiara di farsi molto volentieri parte attiva per la rivisitazione della disposizione, che giudichiamo incongrua. È corretto anche informare la Commissione che nel merito resta una forte perplessità del Ministero per i beni culturali.

Il senatore Esposito poneva un quesito relativamente alla linea ferroviaria Genova-Andora. Il Governo confida di poter onorare con nuove risorse, come più volte indicato dal ministro Lupi, i fondi necessari alla realizzazione dell'opera.

GIACOMELLI *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*. Signor Presidente, mi pare che il senatore Ranucci nella parte espositiva abbia operato molto bene. Pochi, infatti, sono i punti sui quali viene richiesto un chiarimento. Se non vado errato, si tratta delle questioni poste dal senatore Cioffi in relazione alle Poste. Immagino che l'invito al Governo a farsi promotore di un'iniziativa per portare la «banca larga» in tutte le abitazioni non sia un nuovo invito ad estendere il credito ma una sollecitazione a utilizzare tutti gli strumenti per l'estensione della banda larga. Mi domando quale sarebbe in realtà la cosa più gradita. È del tutto evidente che rispetto a ciò vi è una percezione diversa.

Non si tratta di cofinanziare i progetti privati in maniera isolata. Al contrario, per la prima volta abbiamo provato a riassumere tutte le potenzialità, le iniziative e le risorse in un'unica strategia per la banda ultralarga. È il punto che sta suscitando un particolare interesse degli operatori, con una disponibilità a rivedere gli investimenti. La possibilità che in questo possano essere inserite valutazioni di razionalizzazione da parte degli operatori o di sincronizzazione dei loro interventi non rientra in una iniziativa del Governo ma in una valutazione degli operatori stessi.

Abbiamo capito che è interesse generale perseguire con maggiore efficacia gli obiettivi dell'Agenda 2020 e abbiamo chiarito quale sia il complesso di strumenti e risorse che il pubblico è in grado di mettere a disposizione. Riservando l'intervento pubblico all'*upgrade* da 30 Mb/s a 100 Mb/s, è evidente che vi è una particolare attenzione per quelle soluzioni tecnologiche in grado di assicurare un livello alto.

Presidenza del vice presidente Stefano ESPOSITO

(Segue GIACOMELLI). Da questo punto di vista, non pensiamo ad una iniziativa pubblica che indichi agli operatori quale veicolo connettivo possa servire, ma affermiamo un interesse generale, per la prima volta in forma coordinata, rispetto al quale registriamo, in questa prima fase di presentazione del piano, una disponibilità degli operatori. Certamente siamo in presenza di uno spirito condiviso. Vogliamo arrivare a portare il maggior livello di connettività nella maggiore disponibilità possibile della popolazione.

Anche oggi sarebbe improprio, a mio avviso, identificare in modo certo l'una o l'altra tecnologia, perché nessuno può dirci quale sia l'evoluzione in un settore che vive di un'innovazione che evolve rapidamente, quasi momento per momento. Il punto, per quanto ci riguarda, rimangono gli obiettivi a livello più alto fissati dall'Europa.

Sempre in riferimento all'intervento del senatore Cioffi, mi sembra però che esso si sia sviluppato, per la parte che mi riguarda, soprattutto sul tema delle Poste. Quindi, a me pare opportuno precisare il senso delle norme, con ciò rispondendo al senatore Cioffi. Al fine di valorizzare la società, assicurando certezza e stabilità dei rapporti giuridici e sostenibilità dell'onere del servizio postale universale in relazione alle risorse pubbliche disponibili, è prorogata l'efficacia del contratto di programma 2009-2011 tra il Ministero dello sviluppo economico e Poste italiane fino alla stipula del nuovo contratto.

Si stabilisce che, a partire dal 2015, il nuovo contratto abbia durata quinquennale e sia sottoscritto entro il 31 marzo, al termine di un'articolata procedura che contempla anche l'espressione del parere non vincolante (e questo è uno dei punti su cui c'è obiezione) delle competenti Commissioni.

Lo stanziamento per il nuovo contratto è quantificato in 262 milioni di euro a decorrere dal 2015, facendo salvi gli effetti delle verifiche dell'Autorità per le garanzie delle comunicazioni in ordine alla quantificazione del costo netto. Si conferma la possibilità per Poste Italiane di fornire a servizio universale e prestazioni in esso ricomprese a giorni alterni: possibilità, per quanto ci riguarda, che deve essere autorizzata dall'Autorità di regolamentazione in presenza di particolari situazioni in ambiti territoriali con densità inferiore a 200 abitanti per chilometro quadrato, e comunque fino a un massimo di un quarto della popolazione nazionale.

Il punto che vorrei nuovamente sottolineare è che non si prevede in modo automatico la modifica, ma si intende che la modifica sia possibile se autorizzata, come è giusto, dall'Autorità competente.

È aumentata dal 5 al 50 per cento la percentuale massima dei fondi provenienti dalla raccolta effettuata da Poste Italiane per l'attività di Banco Posta, che può essere investita in titoli dell'area euro, diversi da quelli governativi, assistiti dalla garanzia dello Stato. Sono conseguente-

mente riaperti i termini per la stipula di appositi accordi o convenzione tra Poste Italiane e Ministero dell'economia.

Mi sembra che, al riguardo, le perplessità siano le seguenti. Il senatore Cioffi manifesta forti dubbi sul carattere non vincolante del parere delle Commissioni parlamentari per il nuovo servizio. Rispetto a questo, la previsione è coerente con la procedura definita già dalla delibera Cipe del 2000, delibera finora applicata e seguita, rispetto al perfezionamento del contratto di programma di cui parliamo. In altri termini, non vi è un cambiamento ma coerenza con il percorso fin qui seguito. Quindi, capisco la legittimità di un punto di vista diverso, che tuttavia può solo trasformarsi in una proposta di modifica di una procedura che, fin qui, si è basata esattamente su questo tipo di previsione.

Il secondo aspetto è la contestazione della norma che consente la possibilità di effettuare, a giorni alterni, il servizio universale in alcune aree del Paese. Da questo punto di vista, voglio solo ribadire che vi è la finalità di assicurare una migliore pianificazione della fornitura del servizio e una maggiore sostenibilità degli oneri, tenendo conto della reale evoluzione del mercato postale negli ultimi anni; un'evoluzione segnata da una fortissima flessione. La norma, infatti, introduce la possibilità di una flessibilità rispetto alla fornitura del servizio a giorni alterni; tuttavia non la assume come automatismo, ma la rinvia sempre all'autorizzazione dell'Autorità di regolamentazione.

SCIBONA (*M5S*). Ma in quest'ambito avete previsto anche degli slittamenti delle scadenze delle bollette?

GIACOMELLI, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*. Questa domanda è in contrasto con la risposta che le ho appena dato, nel senso che la norma che proponiamo nell'atto non prevede questo tipo di soluzione, bensì la possibilità che Poste Italiane inoltri la richiesta in presenza di alcune circostanze e che l'Autorità, vagliate le circostanze, disponga in tal senso.

Quindi, non c'è una previsione di questo tipo, bensì una fattispecie che può non realizzarsi mai perché, da questo punto di vista, occorre che le circostanze addotte da Poste siano ritenute apprezzabili dall'Autorità indipendente. Il suo ragionamento quindi può intervenire solo successivamente a un intervento dell'Autorità, altrimenti io mi sostituirei all'Autorità stessa e anziché attribuirle il potere di disciplinare sarei intervenuto in forma diretta. Ma il Governo non può intervenire in forma diretta perché il servizio non può che essere regolato dall'Autorità.

Infine, quanto ai chiarimenti circa i Fondi di Bancoposta e il loro utilizzo in investimento in titoli, in sostanza si chiede se la tipologia di questi titoli sia in concorrenza con quelli già emessi da Cassa depositi e prestiti. Da questo punto di vista non ho che da rimandare all'illustrazione del punto che il senatore Ranucci ha già svolto egregiamente: la possibilità di accordi; inoltre, un preciso disciplinare rimanda esattamente al Ministero dell'economia e delle finanze, che già su questo tipo di norma ha

espresso parere favorevole. Pertanto, la tipologia di investimento previsto non è considerata dal Ministero dell'economia in contrasto con interessi generali rappresentati dall'attività di Cassa depositi e prestiti, ma complementare o innovativa rispetto ad essa. Tuttavia, nello specifico, personalmente posso solo fornirle questa indicazione generale, perché, come lei capisce benissimo, la valutazione più specifica è competenza del Ministero dell'economia.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti del Governo per il loro contributo. Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno presentati al disegno di legge di stabilità.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, vorrei illustrare l'ordine del giorno G/1698/2/8, prima che in Italia si verifichi un inutile scempio.

Ove tassato, tutto ciò che viene considerato come una passione italiana produce pochi soldi per lo Stato, perdita di posti di lavoro e mancato gettito all'Erario: è successo con la nautica, dove 40.000 imbarcazioni non sono più ormeggiate in Italia ed è stata necessaria una legge che rimettesse a posto il danno fatto nel passato, ma le barche non torneranno più; è successo con il superbollo sulle vetture particolarmente potenti, dalle quali ci si attendevano 160 milioni di introiti, quando in realtà abbiamo perso 2,5 miliardi di euro all'anno e mi sembra che ad oggi siamo arrivati a 7 miliardi.

L'ordine del giorno che intendo illustrare riguarda il tema delle auto storiche perché ho sentito e letto considerazioni che forse non rendono pienamente chiaro quello che sta per accadere. Tendo a precisare che in Italia motocicli e vetture, superati i 30 anni dalla loro immatricolazione, non pagano tassa di possesso, ma, dal ventesimo al trentesimo anno, entrano in una fase di esenzione particolare a condizione però che, secondo quanto disposto dall'articolo 63 della legge n. 341 del 2000, siano declinati come veicoli costruiti specificatamente per competizioni, a scopo di ricerca tecnica o estetica o che, pur non appartenendo alle suddette categorie, rivestano un particolare interesse storico-collezionistico e quindi vengano, con determinazione dell'Automotoclub Storico Italiano (ASI), individuati come vetture atte a poter ottenere l'esenzione. L'ASI suddivide poi tali veicoli in grado 1, 2 o 3 a seconda che la vettura sia totalmente o parzialmente originale, ad esempio se siano stati rifatti i sedili interni oppure il motore secondo i criteri costruttivi di allora, che la vettura non sia stata totalmente rimaneggiata o addirittura (grado 3) che sia stata recuperata di recente ma rispettando specifiche di oltre 20 anni fa. Il Governo ritiene che tassando le vetture di quel periodo si possa raggranellare la ragguardevole cifra di circa 70 milioni di euro. Negli ultimi 13 anni l'ASI, l'ente preposto alla verifica di queste vetture, ha svolto un lavoro straordinario. Infatti, non ha semplicemente individuato i veicoli suddividendoli per genere, cioè per marchio e per modello, ma singolarmente, e quindi esattamente come è fatto ogni veicolo, a chi appartiene e dove si trova. Credo che se avessimo chiesto a un ente statale di fare questo ci sarebbe

costato l'ira di Dio, ma sostanzialmente tale operazione è stata gestita attraverso questo Automotoclub e la passione dei possessori di queste vetture che si sono sottoposti alla verifica pagando e ottenendo l'iscrizione presso il *club* locale e la certificazione della vettura. Al 31 dicembre 2013 sono stati censiti 501.000 veicoli; da allora il 10 per cento circa è passato dai 20 ai 30 anni di età, quindi è in esenzione, e il 15 per cento è stato demolito, quindi stiamo parlando di 375.000 vetture, da cui si è calcolato si potrebbe ottenere un introito di 150 euro annui. La previsione di chi conosce questo mercato e ha individuato questo bene è che, tra vendite all'estero e rottamazioni, sostanzialmente i veicoli in questione si aggireranno tra i 50.000 e i 60.000; moltiplicandoli per 150 euro non stiamo parlando dei 70 milioni, bensì di 7-8 milioni ed è chiaro che si perderebbe tutto l'indotto dei 200.000 veicoli che, rottamati o venduti all'estero, non riceveranno più la manutenzione in Italia da parte dei nostri artigiani.

Con l'ordine del giorno G/1698/2/8 si è voluto proporre una soluzione di mezzo, venendo incontro alle necessità dello Stato che deve raggranellare risorse, ma volendo tuttavia tutelare questo patrimonio, portando quindi alla tassazione di questi autoveicoli a 75 euro e a 35 euro per i motoveicoli.

In conclusione, ringraziandovi per la pazienza di avermi ascoltato, vi dico che se non siamo in grado di salvare questo patrimonio senza penalizzare eccessivamente dal punto di vista fiscale chi è possessore di queste vetture e le deve mantenere come un pezzo di storia del nostro Stato, se non riusciamo a pronunciarci positivamente nel senso descritto in questa Commissione, io che ho presentato l'emendamento in Commissione bilancio mi rifiuterò di illustrarlo in quella sede. Non è infatti possibile che nelle Commissioni competenti non si ragioni su quello che si deve fare in Italia ma si debbano ricondurre tutto a questioni numeriche di un Stato che somma interessi, spese, crea una condizione di disservizio complessiva e totale, a fronte della quale si ipotizzano tassazioni di questo tipo nei confronti di vetture storiche.

CANTINI, *relatrice sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Signor Presidente, illustro l'ordine del giorno G/1698/1/8, da me presentato. Un ordine del giorno molto semplice che cerca di dare priorità e risposta al tema dell'accessibilità del trasporto pubblico locale alle persone disabili. Per tale ragione si impegna il Governo affinché, nei criteri per la ripartizione delle risorse per il rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari, si inserisca anche la sostituzione di mezzi privi della necessaria accessibilità per le persone a mobilità ridotta. In sostanza, si favorisce il superamento delle barriere architettoniche all'interno del parco mezzi. Allo stesso modo si stabilisce che nella manutenzione straordinaria della rete ferroviaria nazionale venga inserito il capitolo dell'accessibilità e del superamento delle barriere architettoniche.

È un tema di grande attualità. Al riguardo sono stati fatti passi avanti notevoli sia da un punto di vista infrastrutturale sia attraverso le Sale blu, che forniscono il servizio di supporto per i portatori di *handicap*. Tuttavia,

poiché indubbiamente la richiesta è in forte crescita, siamo impegnati a intervenire su entrambi gli aspetti, infrastrutturale e servizio. L'ordine del giorno mira a portare all'attenzione del Governo proprio questa problematica.

FILIPPI (PD). Vorrei richiamare l'attenzione del senatore Gibiino, del Vice Ministro, del Presidente e di voi tutti su un fatto che a volte viene dato per scontato ma non lo è. Se il Capogruppo del Partito Democratico sottoscrive un ordine del giorno presentato da una forza di opposizione non si tratta di una svista o di un fatto estemporaneo perché, per quanto piccolo possa essere l'aspetto in discussione, esso coglie una sensibilità vasta, diffusa nel Paese. Nel condividere la presentazione dell'ordine del giorno G/1698/2/8, dal momento che i termini nei quali si è espresso il senatore Gibiino potevano essere i miei, voglio segnalare che secondo me, da parte del Governo c'è effettivamente una sovrastima delle poste in entrata e una sottovalutazione paurosa del settore che con questa disposizione si va a colpire. Anche noi siamo memori dei precedenti verificatisi in altri settori, segnatamente nella nautica. Grazie a quegli errori che abbiamo pagato anche politicamente - e su cui si sono ripetute iniziative, come il provvedimento di riforma del codice della nautica rispetto al quale in fase di dichiarazione di voto il Gruppo del Partito Democratico ha inteso dar vita ad un gesto riparatore - , dovremmo aver capito la lezione una volta per tutte e non ripetere più l'errore.

Credo che l'ordine del giorno sia da apprezzare, soprattutto per la sua intenzione di farsi carico della giusta esigenza, posta dal Governo, non solo di far cassa ma di sanare questioni in sospenso recuperando tutte le risorse possibili. Credo vi sia un'ampia disponibilità a riformulare l'ordine del giorno, se occorre farlo. Saremmo contrari però ad una bocciatura secca. Dico questo perché sebbene il tema possa sembrare di dettaglio, marginale, si tratta invece di non colpire un mondo e sensibilità diffuse che costituiscono un'attività di nicchia, ma importante, che coinvolge l'artigianato culturale e industriale italiano, che non merita mortificazioni. Da questo punto di vista - ripeto - se ci sono elementi da correggere per determinare una misura più modulata, facendo una netta distinzione tra auto vecchie e auto di interesse storico, ben vengano. Come diceva il presentatore dell'ordine del giorno, prendiamo atto che fortunatamente, grazie ad una sensibilità non solo diffusa ma anche organizzata, in questi anni vi è stato un riconoscimento del valore di queste auto anche da parte della motorizzazione civile.

Voglio segnalare altresì che nelle precedenti legislature siamo arrivati ad un passo dall'approvazione di un disegno di legge specifico sulle auto storiche, portato avanti dal sottoscritto di concerto con l'allora Presidente della Commissione giustizia. Da questo punto di vista, quindi, il mio non è un interesse di circostanza o occasionale. Ripeto, un conto sono le auto vecchie, che è giusto rottamare e per le quali occorre far pagare il bollo interamente, altro sono le auto che hanno una certificazione, un riconoscimento come associazione e vengono riconosciute di pregio dalla stessa

motorizzazione civile, per le quali è necessario modulare adeguatamente la misura.

BORIOLI (PD). Signor Presidente, mi associo nella sostanza alle considerazioni svolte sia dal collega Gibiino che dal mio Capogruppo Filippi. Faccio un'ulteriore sottolineatura, che mi permetto di avanzare non conoscendo a fondo la *ratio* da cui è partita la norma che ha introdotto l'esenzione.

Signor Vice Ministro, mi permetto di ricordare al Governo l'importanza di approfondire le considerazioni che stiamo svolgendo. Suppongo infatti che la *ratio* della norma sia di incoraggiare coloro che possiedono un'automobile con quella caratteristica a mantenerla, a conservarla, attivando l'insieme di interventi legati alla manutenzione di un veicolo storico, al fine di tutelare la conservazione di un patrimonio costituito non da auto vecchie ma da auto che hanno le caratteristiche di cui parlava il collega Filippi. Mi permetto di aggiungere che in un Paese come l'Italia ciò rappresenta un aspetto di peculiare importanza. In un Paese come il nostro, che ha fatto dell'industria automobilistica uno degli elementi fondamentali del proprio decollo industriale prima e del proprio consolidamento nel sistema dei Paesi manifatturieri dell'Europa poi, riveste particolare importanza la tutela di chi si fa carico di mantenere auto storiche.

L'Italia è in qualche modo il Paese dell'automobile, anche se oggi con qualche difficoltà in più rispetto al passato. Pertanto anch'io, associandomi a quanto detto dai colleghi, farei molta attenzione a tralasciare questo aspetto. Non sono un esperto del settore e non conoscendo approfonditamente la questione cerco di guardarla con una certa elasticità. Se il punto è fissare paletti ancora più rigorosi per selezionare ciò che è storico da ciò che è semplicemente vecchio, credo si possa fare. Pertanto, se si tratta di intervenire sulla formulazione del dispositivo dell'ordine del giorno per togliere rigidità allo stesso, lasciando al Governo ulteriore spazio di valutazione, personalmente sono favorevole e lo auspico. Mi pare importante che ciò avvenga, perché i punti espressi nel dispositivo toccano questioni fondamentali legate all'indotto e alla tutela di un patrimonio storico che, in un Paese come l'Italia, ha un significato che non deve andare disperso.

Il rischio è che un meccanismo come questo disincentivi chi si fa carico della manutenzione di queste vetture. Personalmente ne conosco alcuni che hanno questa passione e che probabilmente, a fronte di un costo aggiuntivo, in un momento di difficoltà e visto che demolire un'auto costa pochissimo, potrebbero optare per questa soluzione. Si corre il pericolo che la partita doppia si chiuda non positivamente, ma racimolando briciole che alla fine non valgono rispetto alla perdita di un'opportunità.

Poiché conosco la sensibilità del Vice Ministro, gli raccomando di tener conto di quanto fin qui detto circa i contenuti di questo ordine del giorno.

CIOFFI (*M5S*). Presidente, intervengo brevemente sull'ordine del giorno G/1698/2/8, di cui hanno già parlato molto coloro che mi hanno preceduto.

Se, come ci è stato detto, lo scopo di questa disposizione è di racimolare un po' di soldi (circa 9 milioni di euro), mi chiedo se chi possiede una Bugatti e spende dal carrozziere per la sua manutenzione 10.000 euro abbia difficoltà a spendere 100 euro per il bollo. La differenza esiste, e io non credo che, per chi possiede una vettura per la cui manutenzione spende 10.000 euro, rappresenti un peso una spesa anche di 200 euro, visto quanto costa sostituire le candele a una Ferrari.

In effetti, la norma può servire anche a tracciare tutte le auto «catorcio» in circolazione, che è meglio rottamare. Io non conosco il numero delle auto interessate, sulle quali lavorano tutti questi artigiani specializzati, ma non so se questa tipologia sia parallela a quella delle barche e se si possano equiparare in maniera così semplice e diretta i due settori.

Il problema non riguarda una tassa sulla ricchezza, ma chiedersi se, per chi spende tanti soldi per mantenere un'auto d'epoca, per mantenerla in funzione e farci le gare, rappresenti un costo rilevante spendere 100 euro l'anno. Si potrebbe proporre di far pagare il bollo solo sulle macchine circolanti. Il mio, comunque, resta solo uno spunto di riflessione.

BUEMI (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Presidente, l'ordine del giorno G/1698/2/8 ha il merito di avere richiamato l'attenzione su di un argomento che, seppur non prioritario nell'attuale contesto, è di interesse perché ha un elemento di contenuto storico-culturale che non va assolutamente sottovalutato e disprezzato.

Esistono però due problemi. Il primo è che questo settore comunque impegna economicamente i soggetti interessati alla collezione o al mantenimento di un automezzo con una rilevanza di carattere storico. La seconda questione è che, collegato all'attività di recupero e di restauro, vi è un mercato che non sempre è ufficiale. In questo settore, infatti, operano anche professionisti specializzati nell'azione di restauro che però, come molti restauratori di mobili in età avanzata, si dedicano a tale attività come via di mezzo tra l'*hobby* e la fonte di guadagno. Personalmente sono del parere che sia necessaria una politica di sostegno che non passi però attraverso i 35 euro per la moto o i 75 euro per la macchina. Allo stesso tempo, però, la certificazione dell'effettuato recupero storico con le classificazioni prima evidenziate deve passare attraverso l'evidenziazione formale che l'azione di recupero è stata fatta ufficialmente dal punto di vista dei passaggi economici; diversamente si alimenta un mercato parallelo: di piccole dimensioni, certo, che però esiste.

Richiamerei il Governo ad una maggiore sensibilità sul punto, che sicuramente esiste nel Vice Ministro, ma facendo attenzione al fatto che quel settore sta a cavallo tra un mercato ufficiale e un mercato che ufficiale non è.

RANUCCI (*PD*). Presidente, era il 2011 quando il Governo Monti introdusse la famosa tassa di stazionamento sulle imbarcazioni. Le previsioni di entrata di quella tassa erano di circa 170 milioni di euro. La cifra incassata è stata di circa 15 milioni, con l'effetto di aver mandato tutte le imbarcazioni italiane nei porti limitrofi, dove sono accolte con grande gioia e favore, proprio perché creano economia nell'indotto.

Io non mi interesso a questo settore, ma il mio Capogruppo e il Capogruppo Gibiino hanno firmato questo ordine del giorno, che io condivido. Tuttavia è opportuno sottolineare anche un altro punto. In un momento così difficile per il Paese, noi non soltanto introduciamo una tassa ma mettiamo in difficoltà chi non si può permettere una nuova vettura: e sono tanti ad usare queste vecchie macchine come mezzo di trasporto, non tanto nelle grandi città quanto nei piccoli centri.

Se proprio si vuole fare un intervento nel settore, bisogna trovare il modo per distinguere la Duna dalla Bugatti, tenendo in considerazione il fatto che, se pensiamo di fare questa operazione per ricavarne sette o otto milioni, cancelliamo piuttosto qualche inutile voce di spesa prevista nella legge di stabilità. Facciamo un ragionamento più ampio e più approfondito per trovare le differenze tra la Duna e la Bugatti e, soprattutto, per individuare le persone che, senza quel mezzo di trasporto, non potrebbero circolare.

CERVELLINI (*Misto-SEL*). Presidente, leggendo il testo dell'ordine del giorno, condivido molte delle considerazioni in esso contenute, essendo questo un argomento sensibile.

Questa discussione ci consegna la possibilità di uscire da posizioni di contrapposizione ideologica che hanno già prodotto, anche nel recente passato, numerosi danni. Pur intravedendo delle criticità nell'ordine del giorno in esame, capisco l'amore per queste vetture nonché le osservazioni poc'anzi svolte sul ventaglio che va dalla Bugatti alla Duna. Certo, qui siamo nell'irrazionale, perché la storia, da questo punto di vista, ci consegna auto analoghe, altrettanto gloriose, con caratteristiche non assimilabili ai grandi nomi dell'automobilismo italiano e mondiale, che però rappresentano quel valore aggiunto per chi ne è collezionista. Mi chiedo quindi come stabilire, dal punto di vista normativo, una distinzione tra i modelli.

L'altra considerazione è che, come aveva accennato il senatore Ranucci, in tempo di crisi questa può diventare una risposta normale, che si inquadra nel rispetto delle regole, però siamo davanti a modelli che rischiano di diventare problematici dal punto di vista ambientale e della sicurezza quando la diffusione è significativa.

Personalmente manifesto un limite di conoscenza circa la dimensione del fenomeno ma, comprendendo l'effetto mortificante di un eventuale provvedimento, immagino che esso possa determinare anche un atteggiamento di ulteriore rottura della sintonia con le istituzioni e la politica, alla luce dei problemi esistenti. Nello stesso tempo però propongo di ricercare soluzioni equilibrate al problema dando vita – come auspico – ad una proposta capace di contenere le criticità cui accennavamo perché, in tempi di

crisi, mezzi obsoleti vengono utilizzati dai proprietari esclusivamente per motivi economici, pur trattandosi di auto che difficilmente possono soddisfare esigenze di impatto ambientale e di sicurezza. Essendo anche un modesto appassionato di moto, posso dire che adesso l'industria sta cercando di riprendere elementi cosiddetti retrò di alcuni modelli che hanno fatto la storia del cinema, della letteratura, ma applicando tecnologie avanzatissime e sistemi legati alla sicurezza, per non rendere queste moto delle vere e proprie armi da guerra per chi le usa e nei confronti degli sprovveduti che purtroppo vi incappano.

Auspico dunque che si possa addivenire ad un ordine del giorno accettabile, che mi rendo disponibile a sottoscrivere e a definire, perché altrimenti potremmo esporci a osservazioni difficilmente ignorabili.

PAGNONCELLI (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, vorrei solo osservare che tra le categorie del vecchio e dell'interesse storico passano almeno 30 o 40 anni. Quando un mezzo è vecchio, probabilmente sarebbe da sostituire per ragioni di sicurezza, ma se lo manteniamo in essere nei 30 o 40 anni successivi al momento in cui si può già definire vecchio avremo un veicolo d'interesse storico. Oggi abbiamo delle FIAT 500 che girano per strada, probabilmente perché per 30 anni sono rimaste in una cantina senza che nessuno pagasse alcuna imposta; se nel tempo fosse stato richiesto un pagamento, anche solo di 100.000 lire l'anno, probabilmente quelle macchine sarebbero tutte finite allo sfasciacarrozze. Questo discorso vale per le moto, le biciclette e probabilmente per gli oggetti d'arte, per qualunque manufatto dell'uomo.

Se le macchine diventano vecchie e sono utilizzate per la circolazione, magari è necessario un qualche intervento; tuttavia è altrettanto vero che se avessimo costretto una persona, che ha tenuto la propria vettura in cantina per tanti anni nella speranza che quel pezzo della storia dell'Italia potesse diventare in futuro un veicolo storico, a pagare una tassa su quel reperto, oggi non avremmo più le lambrette, né le 500, forse qualche Bugatti non ci sarebbe e magari avremmo solo poche Ferrari. Occorre quindi fare attenzione al parametro: un conto è ciò che è vecchio, un altro è ciò che ha interesse storico, ma dobbiamo concedere del tempo affinché ciò che è vecchio diventi d'interesse storico.

ROSSI Maurizio (*Misto-LC*). Signor Presidente, poiché parliamo di un settore che conosco abbastanza bene, si sappia che per 20 o 25 anni le FIAT 500 hanno pagato il bollo anche se restavano ferme; peraltro, c'è una differenza tra le varie associazioni di settore: sembra incredibile, ma è così. In ogni caso, bisogna evitare che macchine inserite in modo assolutamente sbagliato in un elenco di veicoli storici vengano utilizzate quotidianamente, e vi garantisco che i casi come questo sono molti. Parlo di un uso quotidiano, perché questi veicoli circolano.

Vi sono però altre macchine che hanno veramente valore storico ed è fondamentale che vi siano elenchi seri ad attestarli e, a mio avviso, il pro-

blema principale è capire chi li debba redigere perché in passato ci sono stati degli abusi in questo ambito.

Ci sono però anche altre situazioni da considerare, come le assicurazioni. Ad esempio, se si stipula un'assicurazione su una macchina storica a un costo basso si prevede che possa guidarla una sola persona, oppure che la vettura possa circolare eventualmente solo in determinate giornate. Ci sono, insomma, tantissime possibilità, perché il caso di chi usa la macchina tutti i giorni per andare a lavorare è diverso da quello di chi la usa solo il sabato e la domenica o in caso di manifestazioni. Le differenze sono assolutamente evidenti, ma non facciamo l'errore di non estendere l'esenzione ai veicoli ultraventennali. Ci sono persone che hanno tenuto piccole macchine per una vita e far loro pagare il bollo magari significa farle rinunciare a portarle in giro. Ormai ci sono molti veicoli ultratrentennali e le auto come le Bugatti sono veramente poche; per fortuna, però, è esplosa la voglia di tenere le macchine vecchie e di metterle a posto.

Occorre fare attenzione nello stabilire una distinzione tra veicoli vecchi e d'interesse storico. Oggi gli elenchi sono redatti dall'ASI (Automobilclub Storico Italiano) e dalla FMI (Federazione motociclistica italiana), ma bisogna valutare se estendere tale possibilità anche all'ACI. Tutto quello che viene detto è giusto, ma dobbiamo riuscire a individuare una soluzione equilibrata perché ci sono eccessi da entrambe le parti.

DAVICO (*GAL (GS, LA-nS, MpA, NPSI, PpI)*). Signor Presidente, a mio avviso sarebbe opportuno adottare come criterio distintivo tra i veicoli di interesse storico e collezionistico e gli altri l'effettiva circolazione continuativa su strada.

PRESIDENTE. Trarremo le conclusioni al momento del voto sull'ordine del giorno.

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, chiarisco subito che il parere del Governo sull'ordine del giorno del senatore Gibiino è negativo per una ragione legata a una valutazione sugli introiti e non a considerazioni di altra natura; tuttavia, l'interessantissima discussione svolta dalla Commissione ci consente di fare oggi delle considerazioni diverse per valutare se sia possibile raggiungere nuovi obiettivi. Esprimo la mia opinione in maniera assolutamente serena e aperta: in primo luogo, mettere assieme le auto storiche con quelle vecchie dal punto di vista museale è un'offesa per la quale si è cacciati da qualsiasi esame in qualsiasi facoltà di tutto il mondo e ciò vale per qualsiasi bene, perché il vecchio non mai è storico. Nelle scorse sedute si è polemizzato quando si è detto che molto spesso sono i migranti che usano auto vecchie.

Ma davvero volete paragonare l'auto vecchia, guidata da un migrante o da mio padre, con la Bugatti o con una macchina del 1930? Non sono paragonabili. Nel primo caso, infatti, siamo di fronte ad un disperato o comunque a chi ha un problema di natura economica tale da non consentirgli

di cambiare l'auto, nel secondo siamo di fronte ad un collezionista, che è cosa completamente diversa.

La mia domanda pertanto è la seguente: è questa l'occasione, ed io sono assolutamente favorevole, per mettere in campo la distinzione tra l'auto intesa come bene storico e il bene vecchio? Si tratta, e mi pare che la Commissione condivida, di due generi non solo diversi ma molte volte addirittura contrapposti. Chi guida la 128, l'auto Bianchi del 1982, temo che non lo faccia perché convinto di avere una vettura storica ma forse perché non è in grado di comprarsene una nuova. Tralascio poi l'aspetto, già sottolineato, relativo alla sicurezza e all'inquinamento. All'interno della legge di stabilità, tanto più su suggerimento della Commissione, sappiamo essere presente un investimento in acquisto di mezzi per il trasporto pubblico locale, destinato a togliere autobus che viaggiano nelle città con certe caratteristiche per sostituirli con altre vetture.

Capisco bene che il collezionista possa pagare i 150 euro di tassa quasi con serenità e che forse incontri più difficoltà a pagare la tassa il possessore della 128 del 1982. Quindi mi convince, e chiudo Presidente, l'idea di mettere in campo una distinzione tra questi due beni che sono molto diversi e che pertanto non possono stare nello stesso registro. La Bugatti, la Balilla e l'auto del 1982 devono stare in registri diversi. Tra cent'anni il discorso potrà essere un altro per quanto concerne la 128. Come ricordava qualcuno di voi la 500, molti anni dopo aver smesso di viaggiare sulle strade patrie, ha acquisito una certa dignità.

Inoltre, che vi sia un'attenzione al tema è indubbio. Ricordo che ieri ci siamo trovati nella simpatica condizione di avere due testi diversi dell'ordine del giorno, poiché il relatore illustrava un testo differente da quello in possesso del Governo. Ebbene, il testo era quello di partenza alla Camera che non prevedeva abbattimenti della tassa ma soltanto un prelievo per aumentare le entrate. Il testo su cui poi abbiamo trovato la misura non era lo stesso in quanto stabiliva che l'esenzione dal pagamento della tassa sarebbe avvenuto solo dopo i trent'anni. Quindi, che vi fosse un'attenzione al tema è indubbio.

La mia opinione è che la norma possa essere rivisitata, ma cogliamo l'occasione per riformularla mettendo in campo una distinzione vera. In sostanza, cogliamo l'occasione per approfondire la questione e stabilire se sono necessari due o tre registri, uno per le vetture storiche, uno per quelle vecchie. Se c'è l'opportunità di farlo, e la Commissione è d'accordo, da parte del Governo non c'è alcuna obiezione perché forse è proprio lì che possiamo trovare la risposta. Dopodiché, se a fronte di un'operazione verità si rinuncia alla fine ad un milione di euro di introito, ciò sarà giustificato dal fatto che perlomeno si è messo ordine in un sistema farraginoso.

Il parere sull'ordine del giorno della relatrice Contini è invece favorevole.

PRESIDENTE. Colleghi, provo a tirare un attimo le fila. È evidente che c'è un'apertura del Governo per una riformulazione dell'ordine del giorno che tuttavia i presentatori dello stesso devono condividere.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). Fa piacere che un ordine del giorno ci abbia fatto riflettere tanto, anche perché esso interviene su un tema che non è poi così lontano dal provvedimento di delega al Governo sul codice della strada, dal momento che impatta anche sulle norme relative alla sicurezza.

È evidente che si debba fare un po' di chiarezza, dal momento che una vicenda apparentemente marginale all'interno del provvedimento in esame, poiché inserita nella legge di stabilità per fare cassa, in realtà ha suscitato l'interesse di tutti. Da parte mia c'è un'apertura a rivedere l'ordine del giorno ragionando sul suo contenuto. La mia unica preoccupazione è che, come accaduto per altri provvedimenti, nella misura in cui si lascia passare una tassazione, il giorno dopo il contraltare non è più un ragionamento, una razionalizzazione, una possibilità di legiferare in maniera corretta ma la Ragioneria dello Stato che pone un mero problema di copertura.

Ci troviamo quindi in una situazione di contingenza.

PRESIDENTE. Colleghi, poiché stiamo parlando di un ordine del giorno, si tratta di capire se possiamo rinviare il voto al termine della discussione dei provvedimenti in esame, provando a mettere mano all'ordine del giorno secondo le indicazioni emerse dal dibattito ed espresse dal Vice Ministro, o se dobbiamo comportarci in maniera diversa. Vi è poi la possibilità di verificare se esistono le condizioni per inserire nel provvedimento citato dal senatore Gibiino sulle modifiche al codice della strada alcuni elementi oggi in discussione. Tra l'altro i relatori di quel provvedimento, i senatori Gibiino e Borioli, sono presenti in questa Commissione.

Visto che la discussione è finalizzata a trovare una convergenza, se i senatori Gibiino e Filippi potessero lavorare sulla riformulazione mentre avviene l'illustrazione dei pareri da parte della senatrice Cantini e del senatore Ranucci, si accorcerebbero i tempi. L'ordine del giorno verrebbe poi messo a disposizione della Commissione, alla presenza del Governo, e quindi posto ai voti.

BUEMI (*Aut (SVP,UV,PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Intervengo semplicemente perché credo che il problema si possa superare con una deroga rispetto all'impostazione attuale. Se il mezzo non viene utilizzato dopo i vent'anni, per rispondere alla sua sollecitazione circa la distinzione tra auto vecchie e storiche, non è opportuno applicare la tassazione transitoria.

PRESIDENTE. Chi verifica se l'auto circola o meno?

BUEMI (*Aut (SVP,UV,PATT, UPT)-PSI-MAIE*). La verifica è legata all'assicurazione.

FILIPPI (PD). Credo che questa discussione sia stata molto utile, e anche se nell'opinione generale può sembrare di aver perso un'ora e mezza, ribadisco che l'argomento è importante anche in ordine alla futura delega al Governo in materia di nuove norme per il codice della strada. Lo dico sinceramente, perché a mio avviso era uno degli aspetti mancanti. Purtroppo non possiamo confezionare un ordine del giorno estemporaneo, basato sulle diverse sensibilità.

Faccio un esempio e non me ne voglia il collega Buemi. La tassa in questione da tempo non è più una tassa di circolazione ma di possesso e quindi non può essere sospesa perché se si continua ad essere in possesso del bene va pagata; anzi, talvolta si pone un problema di immatricolazione.

Signor Presidente, ho preso la parola per sapere se è possibile ottenere la collaborazione del Ministero dei trasporti, e in particolar modo della Motorizzazione civile, dal momento che il tema è ben conosciuto e occorre procedere ad un'ulteriore distinzione tra auto d'epoca, oggettivamente definite dal punto di vista della decorrenza, degli anni e delle caratteristiche, e auto di interesse storico (quindi non necessariamente d'epoca) per le quali è opportuno definire un regime particolare per distinguerle da quelle semplicemente vecchie.

Vi sono parametri legati non solo al numero dei veicoli immatricolati, ma anche al numero dei veicoli circolanti, in cui questo elemento non è discrezionale ma potrebbe essere calibrato.

Se riuscissimo a rintracciare il direttore generale della Motorizzazione civile potremmo trovare una formulazione che possa dare spunto ad un utile lavoro successivo.

SCIBONA (M5S). Presidente, la mia preoccupazione è che così andiamo a finire in un vicolo cieco, nel senso che, da un lato, storicamente, andiamo nella direzione di salvaguardare le auto di interesse storico, esentandole dal pagamento di un bollo; dall'altro, invece, andiamo a gravare sulle persone che non hanno avuto la possibilità economica di cambiare ancora la macchina, e che invece dovrebbero pagare il bollo. Politicamente mi sembra una eventualità allucinante.

Quanto alle preoccupazioni legate alla sicurezza, se un modello di vettura come la 128 supera la revisione, la sicurezza c'è comunque, come per una Bugatti. Resta però la differenziazione tra il possessore di una vecchia Ferrari o di una Bugatti e il possessore di una 128 o di una Duna. Il mio invito è capire chi dobbiamo salvaguardare.

PRESIDENTE. Colleghi, anche il senatore Scibona pone un tema rilevante, ma io non vedo altra soluzione se non quella di utilizzare il tempo che ci rimane per una riformulazione dell'ordine del giorno G/1698/2/8. Non penso che la riformulazione riuscirà ad essere comprensiva di tutte le questioni, ma comunque rimanderà alla legge delega sulla modifica del codice della strada e a successivi approfondimenti.

Propongo dunque l'accantonamento dell'ordine del giorno G/1698/2/8, in attesa della sua riformulazione. Se non vi sono osservazioni, così resta stabilito.

Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno G/1698/1/8, che ha ricevuto il parere favorevole del Governo.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

(Posto ai voti, risulta approvato all'unanimità l'ordine del giorno G/1698/1/8).

Proseguiamo dunque nell'esame dei documenti di bilancio.

Chiedo alla senatrice Cantini di illustrare lo schema di rapporto con osservazioni sulle tabelle 10 e 10-bis del disegno di legge di bilancio e sulle corrispondenti disposizioni 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.* Presidente, colgo l'occasione per ringraziare i colleghi per tutti i contributi offerti nel corso della discussione di ieri e di oggi, in particolar modo con le risposte del vice ministro Nencini che, in parte, già rispondono ad alcune delle sollecitazioni formulate nel rapporto di cui do ora lettura.

L'8^a Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017, limitatamente alle parti di competenza, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità formula un rapporto favorevole, con delle osservazioni.

Nel formulare tali osservazioni, mi sono sforzata di riprendere molti degli spunti venuti nella discussione, sia da parte dei senatori di maggioranza che da parte dei senatori di minoranza, perché mi sono sembrate condivisibili proprio in quanto osservazioni che potessero aiutare a riempire di contenuti un parere quale quello che noi diamo alla Commissione di merito.

La prima osservazione è che occorre procedere ad un rapido ricambio del parco rotabile, delle flotte e dei *ferry boat* impegnati nel servizio di trasporto pubblico, superando il divario tra l'Italia e gli altri Paesi europei. Appare pertanto positivo il finanziamento posto a tal fine nel disegno di legge di stabilità, che deve però essere reso immediatamente operativo dopo una congruente ripartizione tra le diverse Regioni.

Tale intervento potrebbe essere ulteriormente potenziato attraverso la programmazione di maggiori risorse costanti in un arco di tempo pluriennale, attraverso una forte riduzione delle stazioni appaltanti preposte agli acquisti, nonché attivando nuove strade di reperimento dei mezzi finanziari, con strumenti alternativi analoghi ai *project bond*, o anche con strumenti quali il *leasing* operativo.

Oltre alla riqualificazione del parco mezzi destinato al trasporto pubblico, una strategia siffatta potrebbe supportare un importante piano di politica industriale, in un settore che ha occupato un posto non secondario del Paese e che oggi vive un momento di particolare difficoltà.

In secondo luogo si segnala l'esigenza di favorire e incentivare l'intermodalità tra i diversi servizi di trasporto, superando le vecchie divisioni tra tipologie di servizio e promuovendo, nella logica dell'uso oculato delle risorse, una migliore e più omogenea copertura del servizio pubblico su tutto il territorio nazionale.

La terza osservazione è che, in relazione alla complessa materia delle concessioni autostradali, anche in considerazione delle importanti modifiche apportate con il decreto-legge n. 113 del 2014 (il cosiddetto «sblocca Italia»), occorre che vengano previste forme e modalità certe di controllo e di verifica sugli adempimenti in capo ai concessionari, con particolare riferimento agli investimenti.

Con il quarto punto si richiama la norma di cui all'articolo 21, comma 4, lettera *a*), del decreto-legge n. 98 del 2011, che prevede l'applicazione di un sovrapprezzo al canone dovuto per i servizi di trasporto passeggeri sulle linee ad alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 chilometri orari, da destinarsi al finanziamento degli oneri dei servizi universali di trasporto ferroviario. In proposito si sottolinea la necessità che venga emanato quanto prima il decreto attuativo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti previsto da tale disposizione, senza il quale la stessa non può entrare in vigore e recare quindi i benefici attesi per il servizio di trasporto ferroviario universale.

Nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, occorre destinare maggiori risorse per le infrastrutture dei nodi metropolitani e le opere di raccordo con i porti. In tale ottica appare utile valutare l'opportunità del ripristino di uno specifico fondo per le reti metropolitane.

Si raccomanda poi di porre una particolare attenzione sull'opportunità di procedere al finanziamento della progettazione della piattaforma di altura nel Porto di Venezia, prevista nella Tabella E del disegno di legge di stabilità, stante la rilevanza ambientale e finanziaria dell'opera, senza aver prima proceduto ad una verifica strategica sul riassetto dei servizi portuali di Venezia e dell'Italia settentrionale.

Con riferimento alla norma di cui all'articolo 2, comma 108, del disegno di legge di stabilità, si raccomanda una puntuale verifica delle modalità con cui ANAS S.p.A. attuerà i risparmi di spesa previsti per compensare la riduzione della quota di sua spettanza del canone annuo a carico dei concessionari stradali, onde evitare che tali compensazioni siano applicate riducendo le spese di manutenzione e investimento sulla viabilità, anziché, come disposto dalla norma stessa, le spese generali di funzionamento e di gestione.

Relativamente all'articolo 3, comma 74, del disegno di legge di stabilità, si valuti la possibilità di riformulare la suddetta norma interpretativa in maniera da chiarire ulteriormente che il regime fiscale ivi indicato si applica anche in via retroattiva, al fine di evitare il permanere di conten-

ziosi che possano danneggiare le attività dei vettori marittimi italiani, anche in rapporto ai concorrenti stranieri.

Infine, si raccomanda il mantenimento dell'attuale regime semplificato previsto dall'articolo 3, comma 1, lettera e.5), del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, per l'installazione di roulotte, camper, case mobili e simili nelle strutture ricettive all'aperto, al fine di agevolare la circolazione di tali mezzi e di preservare le attività turistiche ed economiche ad essi connesse.

PRESIDENTE. Senatrice Cantini, apprezzo il fatto che nel suo schema di rapporto abbia accolto gran parte delle indicazioni e dei suggerimenti emersi.

Cedo ora la parola al senatore Ranucci affinché illustri lo schema di rapporto favorevole, con osservazioni, sullo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico.

RANUCCI, *relatore sulle tabelle 3 e 3-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.* L'8^a Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017, limitatamente alle parti di competenza, nonché alle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità, formula un rapporto favorevole, con le seguenti osservazioni: con riferimento alla norma di cui all'articolo 2, comma 43, del disegno di legge di stabilità, che aumenta dal 5 al 50 per cento la percentuale massima dei fondi, provenienti dalla raccolta delle attività di Bancoposta, che Poste Italiane SpA può investire in titoli, diversi da quelli governativi dell'area euro, assistiti dalla garanzia dello Stato, occorre assicurare che l'aumento di tale quota di investimento non determini effetti negativi sulla redditività dell'azienda e quindi sul rendimento dei risparmi dei clienti di Poste Italiane, nonché sulle modalità di collocamento e negoziazione nei mercati finanziari dei suddetti titoli garantiti dallo Stato, e non si ponga in contrapposizione alla missione e all'attività di raccolta fondi e investimento svolta dalla Cassa depositi e prestiti.

In relazione al canone di abbonamento televisivo della RAI, richiamato dall'articolo 2, comma 50, del disegno di legge di stabilità, si raccomanda di porre una particolare attenzione alle eventuali ipotesi di rimodulazione del canone, stante la rilevanza economica e sociale della questione, facendo particolare attenzione a non indurre confusione nei cittadini che potrebbe portare a ulteriore evasione, e si evidenzia a tal fine l'opportunità di procedere preventivamente ad una verifica complessiva sulla missione strategica e sull'assetto organizzativo della RAI.

Infine, si segnala la necessità di garantire fondi adeguati per le attività ricomprese nella missione «Ricerca e innovazione» di competenza del Dipartimento per le comunicazioni del Ministero dello sviluppo economico, intese come importante volano di crescita economico-industriale e

con particolare riferimento allo sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative per la stampa quotidiana e periodica.

PRESIDENTE. Il senatore Cioffi illustrerà ora il rapporto contrario di minoranza, limitatamente alla parte relativa alle infrastrutture.

CIOFFI (M5S). Signor Presidente, sostanzialmente il rapporto di minoranza evidenzia le questioni che abbiamo già affrontato ieri nel corso della discussione. Chiaramente, esso è contrario sulla tabella e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità: d'altra parte noi siamo opposizione e continuiamo a fare opposizione, come è giusto che sia perché questo è il nostro ruolo: dobbiamo essere di sprone per farvi migliorare.

Il rapporto affronta una serie di temi di cui abbiamo parlato ieri, ad esempio della riduzione degli investimenti, su cui abbiamo avuto anche delle risposte. Con riferimento ai 60 milioni di euro che diamo a Expo, ci chiediamo se sia giusto che lo Stato debba pagare le somme della Provincia: mi rendo conto che ci sono degli impegni, ma mi domando se sia giusto. Mi chiedo inoltre se la parte del rapporto letto dalla senatrice Cantini, in cui si parla dell'applicazione di un sovrapprezzo per il canone dovuto ai servizi di trasporto passeggeri sulle linee ad alta velocità, non vada contro l'ultima direttiva dell'Autorità per i trasporti che ha ridotto i canoni del 37 per cento, come ci ha ricordato il Ministro.

In un altro passaggio si tratta poi della riqualificazione del parco mezzi. È vero che parliamo di mezzi su gomma, ma considerando che si sta procedendo alla vendita di AnsaldoBreda, anche questo sembra un controsenso.

Sostanzialmente chiediamo di osare di più su una serie di passaggi, soprattutto anche sul piano per la diffusione della banda larga e di quella ultralarga, visto che la posizione assunta dal Sottosegretario per conto del Governo non ci convince. Noi continuiamo a pensare che quando si parla di viaggiare a 100 megabit e ci sono le tecnologie che lo fanno, ci dovremmo ricordare della capacità di trasporto della fibra ottica, cioè 9 terabit, cioè 10.000 volte di più; pertanto, l'evoluzione tecnologica di un sistema *wireless* o 4G non è paragonabile alla fibra, che è una realtà completamente diversa.

Per queste ragioni, la posizione del Governo a noi sembra assolutamente retrograda e indicativa del fatto che non si ha il coraggio di osare su quella che invece potrebbe essere una grande scommessa per il Paese, visto che siamo molto arretrati.

Senza dilungarmi oltre, il parere del Gruppo Movimento 5 Stelle sui rapporti dei relatori di maggioranza è contrario.

SONEGO (PD). Signor Presidente, vorrei proporre alla senatrice Cantini una modifica della sua proposta di rapporto. Laddove si parla di *tonnage tax*, dopo le parole: «in maniera da chiarire», proporrei di aggiungere la parola: «ulteriormente», per confermare in maniera più incisiva quanto previsto nel 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*. Accolgo la modifica e riformulo in tal senso lo schema di rapporto.

PRESIDENTE. A questo punto passiamo alle votazioni.

FILIPPI (PD). Signor Presidente, vorrei cogliere l'occasione per esprimere un doveroso ringraziamento non solo ai relatori, che hanno assolto al loro ruolo in maniera assolutamente egregia e puntuale, ma anche al vice Ministro e al rappresentante del Governo. In maniera estremamente confidenziale mi viene da formulare l'auspicio che si conservi questa impostazione e questo rapporto con le Commissioni parlamentari, perché non abbiamo affrontato la legge di stabilità nel modo in cui siamo abituati a farlo.

Ho particolarmente apprezzato, anche se ovviamente non ho condiviso *in toto*, le osservazioni puntuali di cui si è fatto carico il Vice Ministro in relazione alle questioni postegli, che non erano assolutamente banali, anzi alcune erano particolarmente delicate. Ho altresì particolarmente apprezzato alcune prese di posizione assolutamente impegnative.

Mi permetto soltanto di segnalare, nella schiettezza dei nostri rapporti, due questioni su cui le preoccupazioni non si sono diradate. La prima riguarda la manutenzione su ANAS, perché al di là delle rassicurazioni di natura contabile, i dubbi rimangono assolutamente tutti; credo anzi – e mi rivolgo al Presidente – che forse è davvero necessario fare un approfondimento sulle manutenzioni ordinarie e straordinarie dell'ANAS dal punto di vista dei cespiti, quindi delle garanzie. Già sapevo, ma ho apprezzato l'esposizione del Ministro, che rispetto alla manutenzione non c'è una corrispondenza tra canoni di concessione autostradale, cioè introito, e fabbisogno rispetto alla manutenzione. Quindi, il motivo per cui questo elemento deve essere verificato è che, *illo tempore*, c'era stato un impegno a metterlo a regime.

Signor Vice Ministro, credo sia il caso di avere un programma di lavori dell'attività di ANAS dal punto di vista della manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade; cosa che sfugge alla Commissione e che invece credo meriti un approfondimento specifico. Apprezzo l'impegno da lei assunto e riconoscendole sensibilità e serietà sono certo che tale impegno lo assumerà fino in fondo. La invito ad approfondire la questione sulla vigilanza e il controllo sulle concessionarie autostradali perché, da quanto mi risulta, nei due anni in cui è stato sciolto l'ispettorato di vigilanza per le concessionarie autostradali non è stato ancora emanato un decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri che recepisca il personale in servizio. Si tratta di un elemento molto delicato, perché trattandosi di personale che esplica la sua attività sulla strada, quindi non all'interno di uffici, non può essere soggetto a trasferte senza provocare quegli aggravii di costo che il Ministero non può permettersi. Per questo motivo, da parte nostra, c'è sempre stata la rivendicazione di una più opportuna ricollocazione nell'ambito dell'Autorità. Come dice il proverbio «non im-

porta se il gatto è grigio o nero l'importante è che acchiappi il topo». Ciò che interessa è che tale personale specializzato, formato su questa attività, torni a svolgere la sua funzione.

Sulla *tonnage tax* ci conforta la sua posizione, ma probabilmente dovremo incalzare i lavori parlamentari per assumere definitivamente questo orientamento, che rischia di tradursi in un *boomerang* rispetto alla scelta fatta *illo tempore* dal legislatore.

In ultimo colgo l'occasione per esprimere voto favorevole sui due pareri. Noi toscani siamo molto schietti e amiamo fare distinzioni: le cose che ho detto al Vice ministro Nencini non le posso dire al sottosegretario Giacomelli. Glielo dirò magari in un'occasione successiva. Mi è sfuggito francamente l'elemento relativo al canone RAI, questione posta da tutti e su cui una posizione chiara non avrebbe guastato.

Quanto alla questione delle tracce e del sovrapprezzo sull'Alta velocità, questione molto importante e che riprenderemo, sottolineo che le due cose non sono in contraddizione. L'Autorità di vigilanza per la regolazione dei trasporti ha operato, *motu proprio*, rispetto alla riduzione all'osso dei costi di esercizio per quanto riguarda la corresponsione della traccia. Così facendo ha fatto il suo lavoro. È la dimostrazione che è un organismo che funziona e che vorremmo funzionasse anche in altri settori. Da qui la mia osservazione sulla questione di ENAC e ENAV. Altro aspetto importante è una previsione di legge, tuttora in atto, che prevedeva una specifica politica volta a determinare un sovrapprezzo su quelle tracce perché ciò consentisse un maggior agio rispetto alle tasse a minor costo. Poiché questa norma, che rimane a livello di principio, non ha mai conosciuto decreti attuativi, ritengo si debba cancellare o, se si decide di mantenere la norma primaria, se ne deve chiedere l'attuazione indipendentemente dall'utile lavoro fin qui svolto. Del resto, ognuno ha svolto la sua funzione e noi, casomai, con l'intervento del collega Borioli, abbiamo richiamato il Governo a svolgere la sua, ovvero a determinare sulle tratte ad Alta velocità un sovrapprezzo per consentire maggiore convenienza sulle altre tratte.

ROSSI Maurizio (*Misto-LC*). Mi dispiace molto non essere stato presente all'inizio della seduta ma ero in Commissione RAI. Sul discorso del canone RAI mi dispiace che il sottosegretario Giacomelli, che comunque è sensibile a tante problematiche del settore comunicazione, non abbia risposto alla questione principale. Dalle notizie apprese in Commissione sulla legge di stabilità, l'emendamento sul canone RAI non verrà presentato neanche dal Governo. Ciò comporta che ad oggi c'è un problema da risolvere con i cittadini. Non lo dico in senso polemico, perché condivido talmente il discorso del canone RAI che mi auguro che il Governo, prima della fine dell'anno, faccia un annuncio relativamente alla questione. Del resto sono molto preoccupato che aumenti l'evasione, perché molti pensano di pagare solo 65 euro.

Quanto alla relazione del collega Ranucci, mi permetto di osservare che il nesso tra il canone e il riassetto complessivo dell'azienda sono

due questioni che hanno tempi totalmente diversi. La riduzione del canone è una questione annunciata e sulla quale purtroppo, per il bene del Governo e per gli introiti che andranno alla RAI, è necessario che si dica qualcosa di certo. Il riassetto dell'azienda, questione altrettanto fondamentale, ha tempi molto più lunghi, nel senso che avrà inizio a partire dal maggio 2016, quando scadrà la convenzione. Il primo problema quindi è urgentissimo, ed è bene che il Governo dica qualcosa non potendo lasciare una questione a metà. È stata fatta una dichiarazione e non si può far finta di dimenticare. Noi possiamo anche far finta di dimenticare, ma i cittadini non lo faranno. Secondo me il problema scoppierà nelle mani del *premier* Renzi.

Dall'altra parte, invece, il riassetto del sistema, è un discorso estremamente complesso che coinvolge anche la riforma delle *news*, ma rispetto al quale ancora non si conoscono gli introiti della RAI nei prossimi anni. Permettetemi, da ex imprenditore, di fare la seguente osservazione: obiettivamente, se non si conoscono le risorse a disposizione che tipo di progetto si può mai realizzare? È indubbio che le due questioni poi si andranno a comporre, ma su una mi permetto di invitare il Governo ad affrontarla con urgenza, altrimenti il cittadino resta nella confusione.

CIOFFI (*M5S*). Vorrei innanzitutto tranquillizzare il senatore Rossi circa il fatto che il presidente Renzi farà un *twitter* sulla questione del canone e il problema sarà risolto.

Intervengo solo per ringraziare, a nome del Gruppo, il vice ministro Nencini per la precisione delle risposte fornite.

RANUCCI, *relatore sulle tabelle 3 e 3-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. La riflessione del senatore Maurizio Rossi mi porta a mantenere l'ultima frase del secondo paragrafo dello schema di rapporto, sopprimendo però le parole «a tal fine» e «preventivamente». In tal modo sulla questione relativa al canone RAI c'è solo un invito.

Colleghi, in conclusione, vorrei ancora una volta ringraziare, anche a nome del Gruppo, gli Uffici della Commissione e il dottor Salone, perché senza di loro non saremmo stati in grado di portare avanti questo lavoro.

PRESIDENTE. Mi associo ai ringraziamenti rivolti alla professionalità dei responsabili dell'Ufficio di Segreteria della Commissione per l'assistenza fornita.

Chiedo al senatore Gibiino se la riformulazione dell'ordine del giorno G/1698/2/8, precedentemente accantonato, è pronta.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, ho raccolto i suggerimenti e le valutazioni dei colleghi e del vice ministro Nencini.

Potremmo utilizzare l'ordine del giorno per fare chiarezza e da spartiacque tra ciò che è solo vecchio e ciò che è di interesse collezionistico e storico. Ho scritto un testo, che penso possa essere condiviso.

Ipoteticamente, poiché la tassa di possesso è tale per tutte le vetture prima dei 20 anni, ma, ai sensi del comma 4 dell'articolo 63 della legge 342 del 2000, lo è da 20 anni in su e solo in caso di utilizzazione sulla pubblica strada, partendo da ciò, potremmo dire che tutto ciò che, a partire dal ventesimo anno di costruzione (verificando attraverso i registri di ASI e FMI per i motoveicoli), sia, esemplare per esemplare (quindi, anche attraverso il livello di manutenzione), considerato di interesse storico e collezionistico, va in esenzione.

Invece, a partire dal ventesimo anno di età, laddove tale interesse non sia valutato (e, quindi anche oltre i 30 anni), la vettura pagherà una tassa di circolazione (legata non al possesso, bensì all'utilizzo), che può essere valutata in 75 euro per i veicoli e 35 per i motoveicoli.

In questa maniera soddisfiamo la necessità di uno spartiacque, che poi potrà essere utilizzato all'interno della riforma del codice della strada per distinguere tra ciò che è di interesse collezionistico e storico e ciò che, invece, non lo è, a prescindere dal numero di anni di vetustà del bene.

Andremmo così a tassare tutti coloro che utilizzano quotidianamente una vettura vecchia perché non se ne possono permettere un'altra, ma perché impattano sulla strada, e rimandiamo alla motorizzazione per valutare se quel veicolo possa circolare e se disponga di un sistema frenante adeguato, senza che ciò abbia nulla a che fare con l'interesse storico e collezionistico.

E ciò si decide veicolo per veicolo.

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Presidente, mi pare si profili una soluzione decisamente interessante.

PRESIDENTE. Sono d'accordo, signor Vice Ministro. Poiché però si tratta di un tema delicato, che ha tenuto impegnata la Commissione, propongo di sospendere i lavori fino in modo tale che il testo venga riscritto e messo a disposizione dei senatori commissari.

Se non vi sono osservazioni, così resta stabilito.

I lavori, sospesi alle ore 17, sono ripresi alle ore 17,45.

Riprendiamo dunque i nostri lavori, ringraziando il direttore generale della motorizzazione civile, architetto Vitelli, per la preziosa collaborazione.

Chiedo al senatore Gibiino di illustrare l'ordine del giorno G/1698/2/8 (testo 2), così come riformulato.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). Presidente, il testo dell'ordine del giorno G/1698/2/8 (testo 2) rimane esattamente identico nella parte iniziale.

Il testo viene riformulato a partire dalle parole: «impegna il Governo: a riformulare la norma di cui all'articolo 3, comma 74, del disegno di legge di stabilità, nel senso di prevedere una tassazione agevolata di tipo premiale per gli autoveicoli e motoveicoli di interesse storico e col-

lezionistico a decorrere dal ventesimo anno dalla data di costruzione, purché i suddetti veicoli siano certificati, secondo i criteri vincolanti stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dall'ASI o dall'FMI (per i soli motoveicoli), ai sensi del comma 3, dell'articolo 63, della legge n. 342 del 2000 e previo esame di ogni singolo esemplare, rispetto al resto del parco automobilistico e motociclistico di pari vetustà».

(Posto ai voti, è approvato l'ordine del giorno G/1698/2/8 (testo 2)).

PRESIDENTE. Metto ai voti lo schema di rapporto favorevole con osservazioni sulle tabelle 10 e 10-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità, nel testo risultante dalle riformulazioni adottate.

È approvato.

In relazione alla votazione testé effettuata, risulta pertanto precluso lo schema di rapporto contrario presentato a prima firma del senatore Cioffi, che formerà oggetto di un rapporto di minoranza.

Metto ai voti lo schema di rapporto favorevole con osservazioni sulle tabelle 3 e 3-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità, nel testo risultante dalle riformulazioni adottate.

È approvato.

L'esame dei documenti di bilancio per quanto di nostra competenza si è così concluso.

I lavori terminano alle ore 17,55.

ALLEGATO

ORDINI DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE N. 1698

G/1698/1/8

CANTINI, *Relatrice*

L'8^a Commissione permanente del Senato, in sede d'esame del disegno di legge di stabilità 2015,

premessi che:

nel disegno di legge di stabilità i commi da 5 a 8 dell'articolo 2 definiscono i materiali rotabili che devono essere rinnovati nei parchi automobilistici e ferroviari destinati al trasporto pubblico locale e i criteri per la sostituzione, e il comma 9 dell'articolo 2 individua nella manutenzione straordinaria della rete ferroviaria nazionale uno degli assi di intervento della Strategia di sviluppo della rete ferroviaria;

il regolamento (CE) n. 1371/2007 stabilisce i diritti fondamentali dei passeggeri nel trasporto ferroviario e impone una serie di obblighi alle società ferroviarie in materia di responsabilità verso i loro clienti; in particolare, l'articolo 21 prevede che le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni siano tenuti a garantire alle persone con disabilità o a mobilità ridotta l'accessibilità alle stazioni, alle banchine, al materiale rotabile e agli altri servizi alle persone;

l'articolo 22 di tale regolamento dispone che, in caso di partenza, transito o arrivo di una persona con disabilità o di una persona a mobilità ridotta in una stazione ferroviaria dotata di personale dedicato, il gestore della stazione è tenuto a fornire gratuitamente a tale soggetto l'assistenza necessaria per salire o scendere dal treno per cui ha acquistato un biglietto; infine, l'articolo 23 dispone che le imprese ferroviarie sono tenute a fornire gratuitamente alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta assistenza sia a bordo del treno che per salire e scendere;

l'articolo 16 del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 6 maggio 2014 n. 103 e recante la «Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n.1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario»), prevede, inoltre, che le imprese ferroviarie ed i gestori di stazione, entro 60 giorni dall'entrata in vigore del decreto, sono tenuti a dare comunicazione all'organismo di controllo delle norme di ac-

cesso non discriminatorie adottate per garantire il diritto di trasporto di persone con disabilità e persone a mobilità ridotta. Lo stesso articolo, al comma 3, pur contemperandole con le decisioni del contratto di programma e il piano pluriennale di interventi per l'accessibilità delle stazioni, dispone sanzioni nel caso di mancato o non conforme adeguamento alle STI (specifiche tecniche di interoperabilità) previste a tutela dell'accessibilità delle stazioni, delle banchine, del materiale rotabile e degli altri servizi alle persone a mobilità ridotta;

l'articolo 25 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, prevede che le principali stazioni ferroviarie devono essere dotate di passerelle, rampe mobili o altri idonei mezzi di elevazione al fine di facilitare l'accesso alle stesse ed ai treni alle persone con difficoltà di deambulazione;

considerato che:

il superamento delle barriere architettoniche nelle stazioni appare ancora una problematica di grande attualità essendo ancora molte le stazioni presenti sull'intero territorio nazionale prive di strutture per l'accesso diretto ai disabili;

in particolare, per quanto riguarda il servizio erogato, Rete ferroviaria italiana informa che l'organizzazione viene coordinata da 14 «sale blu» presenti nelle principali stazioni ferroviarie, le quali gestiscono l'assistenza nell'ambito di un circuito di 260 stazioni;

è evidente che un siffatto scarso numero di «sale blu» è del tutto insufficiente a garantire assistenza in tutte le stazioni presenti nel Paese, limitando di fatto la libertà delle persone con mobilità ridotta;

l'articolo 25 del decreto del Presidente della Repubblica n. 503 del 1996 al comma 7 stabilisce che «le norme del presente regolamento non sono vincolanti per gli edifici e per gli impianti delle stazioni e delle fermate impresenziate, sprovviste cioè di personale ferroviario sia in via temporanea che in via permanente»;

la Federazione italiana per il superamento dell'handicap (FISH) in un documento del 21 ottobre 2011 intitolato «Trasporto ferroviario in Italia per i passeggeri con disabilità» afferma che: «Per quanto analizzato nei regolamenti degli enti gestori, appare evidente che attualmente il trasporto ferroviario per i PRM sia un »servizio su richiesta *sub judice*« e quindi non necessariamente garantito: in linea di principio, per poter viaggiare un PRM deve formulare una richiesta di assistenza all'ente gestore, il quale si riserva di valutare se nella tratta richiesta dal PRM sussistano le condizioni strutturali (accessibilità delle stazioni e dei treni) e di servizio (presenza di personale di assistenza) per accettare la richiesta di viaggio del PRM stesso. Per il PRM, quindi, non esiste la certezza del diritto di poter compiere un qualsivoglia viaggio in treno. Infatti il PRM deve essere conscio che la sua richiesta verrà vagliata e potrebbe anche essere rifiutata. In assenza della certezza del diritto al viaggio, la possibilità per il PRM di prendere un treno è subordinata a valutazioni dell'ente gestore, la cui discrezionalità risulta potenzialmente assai ampia e difficilmente sin-

dacabile. La vera sfida per le associazioni delle persone con disabilità è nel trasformare la concezione del trasporto ferroviario da »servizio su richiesta *sub judice*« a »servizio a accesso diretto«, come accade per qualsiasi passeggero;

la situazione rimane anche molto difficile nell'accesso ai mezzi del trasporto pubblico locale per persone con mobilità ridotta;

considerato inoltre che la Convenzione dell'ONU sui diritti delle persone con disabilità, ratificata dal Parlamento italiano con legge del 3 marzo 2009, n. 18, all'articolo 9, indica come dovere degli Stati l'adozione di misure adeguate a garantire alle persone con disabilità, su base di uguaglianza con gli altri, l'accesso ai trasporti, sia nelle aree urbane che in quelle rurali, al fine di consentire alle persone con disabilità di vivere in maniera indipendente e di partecipare pienamente a tutti gli aspetti della vita;

impegna il Governo:

a inserire nei criteri per la ripartizione, su base regionale, delle risorse per il rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari la sostituzione di mezzi privi della necessaria accessibilità per le persone a mobilità ridotta;

a introdurre nella manutenzione straordinaria della rete ferroviaria nazionale il capitolo dell'accessibilità e del superamento delle barriere architettoniche.

G/1698/2/8

GIBIINO, FILIPPI

L'8^a Commissione permanente del Senato, in sede d'esame del disegno di legge di stabilità 2015,

premessi che:

nel disegno di legge di stabilità il comma 33 dell'articolo 3, modificando l'articolo 63, commi 2 e 3, della legge n. 342 del 2000, sopprime l'esenzione dal bollo per gli autoveicoli e per i motoveicoli ultraventennali di particolare interesse storico e collezionistico, limitandola in generale a tutti gli autoveicoli e motoveicoli ultratrentennali;

tale disposizione penalizza in maniera eccessiva un settore di rilevante interesse culturale, seguito da milioni di appassionati in tutto il Paese;

la finalità della norma è essenzialmente quella di assicurare un gettito aggiuntivo per le casse dello Stato, che la relazione tecnica di accompagnamento del disegno di legge di stabilità quantifica in 78,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2017;

tale stima appare però assolutamente eccessiva, in quanto non tiene conto che il venir meno dell'esenzione determinerebbe verosimilmente la

rottamazione di gran parte dei veicoli interessati, in quanto i loro proprietari perderebbero la convenienza a mantenerli in circolazione;

a ciò dovrebbero poi aggiungersi gli effetti negativi indotti per l'economia dovuti al mancato esborso per le spese di manutenzione dei veicoli, che colpirebbero in maniera molto pesante soprattutto piccoli riparatori, carrozzieri, distributori di benzina e ricambisti, settori già particolarmente penalizzati per la diminuzione di lavoro;

secondo stime fatte dall'Automotoclub Storico Italiano (ASI), uno degli organismi a cui la legislazione vigente affida ufficialmente il compito di certificare i requisiti dei veicoli di interesse storico e collezionistico, a fronte di una maggiore entrata per l'erario pari a 7,5 milioni euro, tali effetti negativi indotti produrrebbero una perdita per l'economia assai maggiore, oscillante fra 2,2 e 5,8 miliardi di euro;

considerato che:

potrebbero adottarsi soluzioni alternative che, pur assicurando un adeguato gettito aggiuntivo per l'erario, evitino tuttavia di penalizzare in maniera eccessiva ingiustificata il settore dei veicoli di interesse storico e collezionistico e la filiera delle attività economiche ad esso correlate;

in particolare, potrebbero essere rivisti gli attuali importi della tassa di circolazione forfettaria annua, prevista per i suddetti veicoli;

impegna il Governo:

a rivedere la norma di cui all'articolo 3, comma 33, valutando la possibilità di sostituire l'attuale formulazione con la seguente: «Al comma 4 dell'articolo 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342, dopo le parole »forfettaria annua« le parole: »di lire 50.000 per gli autoveicoli e di lire 20.000 per i motoveicoli« sono sostituite dalle seguenti: »di euro 75,00 per gli autoveicoli di euro 35,00 per i motoveicoli«».

G/1698/2/8 (testo 2)

GIBIINO, FILIPPI

L'8^a Commissione permanente del Senato, in sede d'esame del disegno di legge di stabilità 2015,

premessi che:

nel disegno di legge di stabilità il comma 33 dell'articolo 3, modificando l'articolo 63, commi 2 e 3, della legge n. 342 del 2000, sopprime l'esenzione dal bollo per gli autoveicoli e per i motoveicoli ultraventennali di particolare interesse storico e collezionistico, limitandola in generale a tutti gli autoveicoli e motoveicoli ultratrentennali;

tale disposizione penalizza in maniera eccessiva un settore di rilevante interesse culturale, seguito da milioni di appassionati in tutto il Paese;

la finalità della norma è essenzialmente quella di assicurare un gettito aggiuntivo per le casse dello Stato, che la relazione tecnica di accompagnamento del disegno di legge di stabilità quantifica in 78,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2017;

tale stima appare però assolutamente eccessiva, in quanto non tiene conto che il venir meno dell'esenzione determinerebbe verosimilmente la rottamazione di gran parte dei veicoli interessati, in quanto i loro proprietari perderebbero la convenienza a mantenerli in circolazione;

a ciò dovrebbero poi aggiungersi gli effetti negativi indotti per l'economia dovuti al mancato esborso per le spese di manutenzione dei veicoli, che colpirebbero in maniera molto pesante soprattutto piccoli riparatori, carrozzieri, distributori di benzina e ricambisti, settori già particolarmente penalizzati per la diminuzione di lavoro;

secondo stime fatte dall'Automotoclub Storico Italiano (ASI), uno degli organismi a cui la legislazione vigente affida ufficialmente il compito di certificare i requisiti dei veicoli di interesse storico e collezionistico, a fronte di una maggiore entrata per l'erario pari a 7,5 milioni euro, tali effetti negativi indotti produrrebbero una perdita per l'economia assai maggiore, oscillante fra 2,2 e 5,8 miliardi di euro;

considerato che:

potrebbero adottarsi soluzioni alternative che, pur assicurando un adeguato gettito aggiuntivo per l'erario, evitino tuttavia di penalizzare in maniera eccessiva ingiustificata il settore dei veicoli di interesse storico e collezionistico e la filiera delle attività economiche ad esso correlate,

impegna il Governo:

a riformulare la norma di cui all'articolo 3, comma 74, del disegno di legge di stabilità, nel senso di prevedere una tassazione agevolata di tipo premiale per gli autoveicoli e motoveicoli di interesse storico e collezionistico a decorrere dal ventesimo anno dalla data di costruzione, purché i suddetti veicoli siano certificati, secondo i criteri vincolanti stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dall'ASI o dall'FMI (per i soli motoveicoli), ai sensi del comma 3 dell'articolo 63 della legge n. 342 del 2000 e previo esame di ogni singolo esemplare, rispetto al resto del parco automobilistico e motociclistico di pari vetustà.

SCHEMA DI RAPPORTO PROPOSTO DALLA RELATRICE SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PER L'ANNO FINANZIARIO 2015 E PER IL TRIENNIO 2015-2017, LIMITATAMENTE ALLE PARTI DI COMPETENZA, E RELATIVA NOTA DI VARIAZIONI

(DISEGNI DI LEGGE NN. 1699 e 1699- *BIS* – TABELLE 10 e 10- *BIS*)
E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE
N. 1698

L'8^a Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017, limitatamente alle parti di competenza, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità,

formula un rapporto favorevole, con le seguenti osservazioni:

– occorre procedere ad un rapido ricambio del parco rotabile, delle flotte e dei *ferry boat* impegnati nel servizio di trasporto pubblico, superando il divario tra l'Italia e gli altri Paesi europei. Appare pertanto positivo il finanziamento posto a tal fine nel disegno di legge di stabilità, che deve però essere reso immediatamente operativo dopo una congruente ripartizione tra le diverse Regioni.

Tale intervento potrebbe essere ulteriormente potenziato attraverso la programmazione di maggiori risorse costanti in un arco di tempo pluriennale, attraverso una forte riduzione delle stazioni appaltanti preposte agli acquisti, nonché attivando nuove strade di reperimento dei mezzi finanziari, con strumenti alternativi analoghi ai *project bond*, o anche con strumenti quali il *leasing* operativo.

Oltre alla riqualificazione del parco mezzi destinato al trasporto pubblico, una strategia siffatta potrebbe supportare un importante piano di politica industriale, in un settore che ha occupato un posto non secondario del Paese e che oggi vive un momento di particolare difficoltà;

– si segnala l'esigenza di favorire e incentivare l'intermodalità tra i diversi servizi di trasporto, superando le vecchie divisioni tra tipologie di servizio e promuovendo, nella logica dell'uso oculato delle risorse, una migliore e più omogenea copertura del servizio pubblico su tutto il territorio nazionale;

– in relazione alla complessa materia delle concessioni autostradali, anche in considerazione delle importanti modifiche apportate con il decreto-legge n. 113 del 2014 (cosiddetto «sblocca Italia»), occorre che vengano previste forme e modalità certe di controllo e di verifica sugli

adempimenti in capo ai concessionari, con particolare riferimento agli investimenti;

– si richiama la norma di cui all'articolo 21, comma 4, lettera a), del decreto-legge n. 98 del 2011, che prevede l'applicazione di un sovrapprezzo al canone dovuto per i servizi di trasporto passeggeri sulle linee ad alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 chilometri orari, da destinarsi al finanziamento degli oneri dei servizi universali di trasporto ferroviario. In proposito si sottolinea la necessità che venga emanato quanto prima il decreto attuativo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti previsto da tale disposizione, senza il quale la stessa non può entrare in vigore e recare quindi i benefici attesi per il servizio di trasporto ferroviario universale;

– nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, occorre destinare maggiori risorse per le infrastrutture dei nodi metropolitani e le opere di raccordo con i porti. In tale ottica appare utile valutare l'opportunità del ripristino di uno specifico fondo per le reti metropolitane;

– si raccomanda di porre una particolare attenzione sull'opportunità di procedere al finanziamento della progettazione della piattaforma di altura nel Porto di Venezia, prevista nella Tabella E del disegno di legge di stabilità, stante la rilevanza ambientale e finanziaria dell'opera, senza aver prima proceduto ad una verifica strategica sul riassetto dei servizi portuali di Venezia e dell'Italia settentrionale;

– con riferimento alla norma di cui all'articolo 2, comma 108, del disegno di legge di stabilità, si raccomanda una puntuale verifica delle modalità con cui ANAS S.p.A. attuerà i risparmi di spesa previsti per compensare la riduzione della quota di sua spettanza del canone annuo a carico dei concessionari stradali, onde evitare che tali compensazioni siano applicate riducendo le spese di manutenzione e investimento sulla viabilità, anziché, come disposto dalla norma stessa, le spese generali di funzionamento e di gestione;

– relativamente all'articolo 3, comma 74, del disegno di legge di stabilità, si valuti la possibilità di riformulare la suddetta norma interpretativa in maniera da chiarire che il regime fiscale ivi indicato si applica anche in via retroattiva, al fine di evitare il permanere di contenziosi che possano danneggiare le attività dei vettori marittimi italiani, anche in rapporto ai concorrenti stranieri;

– infine, si raccomanda il mantenimento dell'attuale regime semplificato previsto dall'articolo 3, comma 1, lettera e.5), del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, per l'installazione di roulotte, camper, case mobili e simili nelle strutture ricettive all'aperto, al fine di agevolare la circolazione di tali mezzi e di preservare le attività turistiche ed economiche ad essi connesse.

**RAPPORTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PER
L'ANNO FINANZIARIO 2015 E PER IL TRIENNIO
2015-2017, LIMITATAMENTE ALLE PARTI DI COM-
PETENZA, E RELATIVA NOTA DI VARIAZIONI**

(DISEGNI DI LEGGE NN. 1699 e 1699- *BIS* – TABELLE 10 e 10- *BIS*)
E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1698

L'8^a Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017, limitatamente alle parti di competenza, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità,

formula un rapporto favorevole, con le seguenti osservazioni:

– occorre procedere ad un rapido ricambio del parco rotabile, delle flotte e dei *ferry boat* impegnati nel servizio di trasporto pubblico, superando il divario tra l'Italia e gli altri Paesi europei. Appare pertanto positivo il finanziamento posto a tal fine nel disegno di legge di stabilità, che deve però essere reso immediatamente operativo dopo una congruente ripartizione tra le diverse Regioni.

Tale intervento potrebbe essere ulteriormente potenziato attraverso la programmazione di maggiori risorse costanti in un arco di tempo pluriennale, attraverso una forte riduzione delle stazioni appaltanti preposte agli acquisti, nonché attivando nuove strade di reperimento dei mezzi finanziari, con strumenti alternativi analoghi ai *project bond*, o anche con strumenti quali il *leasing* operativo.

Oltre alla riqualificazione del parco mezzi destinato al trasporto pubblico, una strategia siffatta potrebbe supportare un importante piano di politica industriale, in un settore che ha occupato un posto non secondario del Paese e che oggi vive un momento di particolare difficoltà;

– si segnala l'esigenza di favorire e incentivare l'intermodalità tra i diversi servizi di trasporto, superando le vecchie divisioni tra tipologie di servizio e promuovendo, nella logica dell'uso oculato delle risorse, una migliore e più omogenea copertura del servizio pubblico su tutto il territorio nazionale;

– in relazione alla complessa materia delle concessioni autostradali, anche in considerazione delle importanti modifiche apportate con il decreto-legge n. 113 del 2014 (cosiddetto «sblocca Italia»), occorre che vengano previste forme e modalità certe di controllo e di verifica sugli

adempimenti in capo ai concessionari, con particolare riferimento agli investimenti;

– si richiama la norma di cui all'articolo 21, comma 4, lettera a), del decreto-legge n. 98 del 2011, che prevede l'applicazione di un sovrapprezzo al canone dovuto per i servizi di trasporto passeggeri sulle linee ad alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 chilometri orari, da destinarsi al finanziamento degli oneri dei servizi universali di trasporto ferroviario. In proposito si sottolinea la necessità che venga emanato quanto prima il decreto attuativo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti previsto da tale disposizione, senza il quale la stessa non può entrare in vigore e recare quindi i benefici attesi per il servizio di trasporto ferroviario universale;

– nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, occorre destinare maggiori risorse per le infrastrutture dei nodi metropolitani e le opere di raccordo con i porti. In tale ottica appare utile valutare l'opportunità del ripristino di uno specifico fondo per le reti metropolitane;

– si raccomanda di porre una particolare attenzione sull'opportunità di procedere al finanziamento della progettazione della piattaforma di altura nel Porto di Venezia, prevista nella Tabella E del disegno di legge di stabilità, stante la rilevanza ambientale e finanziaria dell'opera, senza aver prima proceduto ad una verifica strategica sul riassetto dei servizi portuali di Venezia e dell'Italia settentrionale;

– con riferimento alla norma di cui all'articolo 2, comma 108, del disegno di legge di stabilità, si raccomanda una puntuale verifica delle modalità con cui ANAS S.p.A. attuerà i risparmi di spesa previsti per compensare la riduzione della quota di sua spettanza del canone annuo a carico dei concessionari stradali, onde evitare che tali compensazioni siano applicate riducendo le spese di manutenzione e investimento sulla viabilità, anziché, come disposto dalla norma stessa, le spese generali di funzionamento e di gestione;

– relativamente all'articolo 3, comma 74, del disegno di legge di stabilità, si valuti la possibilità di riformulare la suddetta norma interpretativa in maniera da chiarire ulteriormente che il regime fiscale ivi indicato si applica anche in via retroattiva, al fine di evitare il permanere di contenziosi che possano danneggiare le attività dei vettori marittimi italiani, anche in rapporto ai concorrenti stranieri;

– infine, si raccomanda il mantenimento dell'attuale regime semplificato previsto dall'articolo 3, comma 1, lettera e.5), del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, per l'installazione di roulotte, camper, case mobili e simili nelle strutture ricettive all'aperto, al fine di agevolare la circolazione di tali mezzi e di preservare le attività turistiche ed economiche ad essi connesse.

**SCHEMA DI RAPPORTO PROPOSTO DAL RELATORE
SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO
DELLO SVILUPPO ECONOMICO PER L'ANNO FI-
NANZIARIO 2015 E PER IL TRIENNIO 2015-2017, LI-
MITATAMENTE ALLE PARTI DI COMPETENZA, E
RELATIVANOTA DI VARIAZIONI**

(DISEGNI DI LEGGE NN. 1699 e 1699- *BIS* – TABELLE 3 e 3- *BIS*)
E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1698

L'8^a Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017, limitatamente alle parti di competenza, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità,

formula un rapporto favorevole, con le seguenti osservazioni:

– con riferimento alla norma di cui all'articolo 2, comma 43, del disegno di legge di stabilità, che aumenta dal 5 al 50 per cento la percentuale massima dei fondi, provenienti dalla raccolta delle attività di bancoposta, che Poste Italiane S.p.A. può investire in titoli, diversi da quelli governativi dell'area euro, assistiti dalla garanzia dello Stato, occorre assicurare che l'aumento di tale quota di investimento non determini effetti negativi sulla redditività dell'azienda e quindi sul rendimento dei risparmi dei clienti di Poste Italiane, nonché sulle modalità di collocamento e negoziazione nei mercati finanziari dei suddetti titoli garantiti dallo Stato, e non si ponga in contrapposizione alla missione e all'attività di raccolta fondi e investimento svolta dalla Cassa depositi e prestiti;

– in relazione al canone di abbonamento televisivo della RAI, richiamato dall'articolo 2, comma 50, del disegno di legge di stabilità, si raccomanda di porre una particolare attenzione alle eventuali ipotesi di rimodulazione del canone, stante la rilevanza economica e sociale della questione, facendo particolare attenzione a non indurre confusione nei cittadini che potrebbe portare a ulteriore evasione, e si evidenzia a tal fine l'opportunità di procedere preventivamente ad una verifica complessiva sulla missione strategica e sull'assetto organizzativo della RAI;

– infine, si segnala la necessità di garantire fondi adeguati per le attività ricomprese nella missione «*Ricerca e innovazione*» di competenza del Dipartimento per le comunicazioni del Ministero dello sviluppo economico, intese come importante volano di crescita economico-industriale e con particolare riferimento allo sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative per la stampa quotidiana e periodica.

**RAPPORTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO
DELLO SVILUPPO ECONOMICO PER L'ANNO FI-
NANZIARIO 2015 E PER IL TRIENNIO 2015-2017, LI-
MITATAMENTE ALLE PARTI DI COMPETENZA, E
RELATIVANOTA DI VARIAZIONI**

(DISEGNI DI LEGGE NN. 1699 E 1699-BIS – TABELLE 3 e 3-BIS)
E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1698

L'8^a Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017, limitatamente alle parti di competenza, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità,

formula un rapporto favorevole, con le seguenti osservazioni:

– con riferimento alla norma di cui all'articolo 2, comma 43, del disegno di legge di stabilità, che aumenta dal 5 al 50 per cento la percentuale massima dei fondi, provenienti dalla raccolta delle attività di bancoposta, che Poste Italiane S.p.A. può investire in titoli, diversi da quelli governativi dell'area euro, assistiti dalla garanzia dello Stato, occorre assicurare che l'aumento di tale quota di investimento non determini effetti negativi sulla redditività dell'azienda e quindi sul rendimento dei risparmi dei clienti di Poste Italiane, nonché sulle modalità di collocamento e negoziazione nei mercati finanziari dei suddetti titoli garantiti dallo Stato, e non si ponga in contrapposizione alla missione e all'attività di raccolta fondi e investimento svolta dalla Cassa depositi e prestiti;

– in relazione al canone di abbonamento televisivo della RAI, richiamato dall'articolo 2, comma 50, del disegno di legge di stabilità, si raccomanda di porre una particolare attenzione alle eventuali ipotesi di rimodulazione del canone, stante la rilevanza economica e sociale della questione, facendo particolare attenzione a non indurre confusione nei cittadini che potrebbe portare a ulteriore evasione, e si evidenzia l'opportunità di procedere ad una verifica complessiva sulla missione strategica e sull'assetto organizzativo della RAI;

– infine, si segnala la necessità di garantire fondi adeguati per le attività ricomprese nella missione «*Ricerca e innovazione*» di competenza del Dipartimento per le comunicazioni del Ministero dello sviluppo economico, intese come importante volano di crescita economico-industriale e con particolare riferimento allo sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative per la stampa quotidiana e periodica.

**SCHEMA DI RAPPORTO PROPOSTO DAI SENATORI
CIOFFI, SCIBONA E CIAMPOLILLO SULLO STATO
DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLE INFRA-
STRUTTURE E DEI TRASPORTI PER L'ANNO FINAN-
ZIARIO 2015 E PER IL TRIENNIO 2015-2017, LIMITA-
TAMENTE ALLE PARTI DI COMPETENZA, E RELA-
TIVA NOTA DI VARIAZIONI**

(DISEGNI DI LEGGE NN. 1699 e 1699- *BIS* – TABELLE 10 e 10- *BIS*)
E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1698

La 8^a Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità,

premessò che:

nell'area euro, il peggioramento della congiuntura economica sviluppatosi nel corso degli ultimi mesi ha un carattere comune a tutti i principali paesi: la debolezza degli investimenti, che ha colpito ugualmente la Germania, la Francia e l'Italia. In soli tre mesi, le tre principali economie europee hanno ridotto il valore della spesa per investimenti di 5 miliardi di euro;

in un orizzonte temporale di più lungo periodo emergono, però, differenze tra i vari paesi, con la situazione italiana che mostra una maggiore criticità. Nel 2013, in Italia, si è assistito ad una forte contrazione degli investimenti pubblici. Da un valore di 47 miliardi nel 2007 si era saliti a 54 miliardi nel 2009; nel 2013, siamo scesi a 38 miliardi. Una flessione del 30% rispetto al livello massimo precedentemente raggiunto, che si confronta con il -17% del dato complessivo. Il calo appare ancora più evidente scorporando la dinamica dell'inflazione: in quattro anni, le Amministrazioni pubbliche italiane hanno ridotto di oltre un terzo la quantità dei propri investimenti. Diversa la situazione nelle altre due principali economie europee. In Germania, il valore degli investimenti totali, dopo essere sceso nel primo anno della crisi di quasi 50 miliardi di euro (da 518 a 470 miliardi), ha interamente recuperato quanto perso, salendo oltre i 550 miliardi nel 2013. La componente pubblica è cresciuta da 48 miliardi nel 2007 a 63 miliardi. Al netto della variazione dei prezzi, in sei anni, le Amministrazioni pubbliche tedesche hanno aumentato la quantità dei propri investimenti di oltre un quinto, a fronte di una sostanziale stagnazione del totale economia. Andamento simile in Francia: gli investimenti complessivi si sono ridotti di oltre il 5% in termini reali nel con-

fronto tra il 2013 e il 2007, mentre quelli pubblici sono cresciuti di quasi il 2%;

la correzione dei conti pubblici realizzata nel corso degli ultimi anni in Italia è il risultato di un aumento del peso delle entrate e di un più attento controllo delle uscite. Il contenimento delle spese è stato, però, interamente realizzato agendo su quelle in conto capitale. Dal 2009 al 2013, le spese delle Amministrazioni pubbliche italiane sono passate da 816 a 827 miliardi di euro. La spesa per investimenti è stata ridotta di 16 miliardi, crollando a 38 miliardi, il valore più basso dal 2003. Il taglio ha interessato in misura simile sia le Amministrazioni centrali sia quelle locali. Anche i contributi agli investimenti sono stati oggetto di una brusca riduzione, scendendo da 27 a 19 miliardi;

un taglio degli investimenti pubblici di tali dimensioni non trova riscontro quindi nelle scelte delle altre principali economie europee. Il taglio degli investimenti pubblici, penalizza infatti anche le potenzialità future di sviluppo. La ripresa di tali investimenti assume, dunque, un'importanza strategica;

un Paese che registra l'80% del territorio nazionale a rischio sismico e che è detentore in Europa del triste record per il maggior numero di catastrofi naturali negli ultimi 50 anni, non può permettersi di continuare a tagliare gli investimenti pubblici, e soprattutto tali investimenti non possono più limitarsi solo alle opere tradizionali. Il documento conclusivo dell'indagine conoscitiva condotta dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e dall'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni, pubblicato l'8 novembre 2014, evidenzia che: «l'intervento pubblico nella realizzazione vera e propria di reti a banda ultralarga appare oggi più che in passato fondamentale per l'intera collettività, oltre a rappresentare un importante elemento di sviluppo sociale, tenuto conto che l'investimento privato in tale settore può risultare insufficiente rispetto a quello socialmente desiderabile». È in tale ambito strategico per il futuro del Paese che gli investimenti pubblici dovrebbero essere maggiormente concentrati ;

il Paese non può restare in attesa del «piano Juncker» da 300 miliardi, che si annuncia, tra l'altro, assai meno decisivo di quanto promesso. Rifocalizzare l'attenzione sulla spesa per investimenti a scapito delle spese correnti è un obiettivo irrinunciabile. Senza investimenti il Pil non potrà riprendere a salire davvero;

valutato che:

i provvedimenti in esame risultano del tutto insufficienti per affrontare la difficile situazione del Paese, risvegliare le energie e intercettare e sviluppare i pur debolissimi segnali di ripresa;

in tale quadro si evidenzia lo scarso rilievo assegnato alle infrastrutture e soprattutto alle problematiche relative ai trasporti nella sessione di bilancio e si conferma, pertanto, la consolidata tendenza a non investire in un programma di opere prioritarie la cui realizzazione rappresenta un

interesse strategico per il sistema-Paese ed in particolare per le esigenze dei cittadini;

fino a oggi, come dimostra l'ultimo aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche trasmesso alle Camere, l'auspicio di una valutazione economica comparativa dei maggiori progetti infrastrutturali non si è tradotto in realtà e l'interminabile elenco delle opere strategiche della Legge obiettivo è stato tramandato, con poche varianti, da un Esecutivo all'altro, senza che vi sia stato un reale sforzo di individuare i progetti che realmente meritano di essere realizzati;

tale tendenza ha fatto sì che si perdesse di vista ogni relazione funzionale tra le opere da realizzare e gli obiettivi di crescita e o di qualità della vita da perseguire e che la priorità venisse data alle infrastrutture il cui costo è trasferibile sugli utenti, come autostrade e linee ferroviarie AC/AV, a svantaggio delle opere realmente più utili al Paese, quali la manutenzione delle linee ferroviarie esistenti e la realizzazione di nuove tratte, nonché l'ammodernamento e l'intermodalità dei porti e, non da ultimo, la realizzazione della rete infrastrutturale a banda ultra-larga;

nella selezione degli interventi l'operatore pubblico dovrebbe concentrarsi soprattutto sulla domanda effettiva e potenziale che un'infrastruttura andrà a soddisfare. La dotazione fisica infrastrutturale non è, infatti, un indicatore sufficiente a determinare la necessità di un investimento, né a valutare quale tipo di intervento possa avere l'impatto maggiore sul sistema produttivo. Proprio la necessità di procedere nel consolidamento dei conti pubblici, rende indispensabile la sistematica comparazione dei costi e dei benefici di progetti alternativi;

considerato che, per quanto riguarda le parti di competenza della 8^ª Commissione,

– con riferimento al disegno di legge di bilancio (A.S. 1699) si rileva che:

lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il 2014 reca previsioni pari a 13.195 milioni di euro, assestate a 13.456 milioni di euro, che il disegno di legge di bilancio 2015 propone di ridurre di 981 milioni di euro; dopo l'approvazione da parte della Camera dei deputati il 30 novembre 2014 (Nota di variazioni A.S. 1699/10-bis) lo stato di previsione reca spese, in termini di competenza, per complessivi 13.203 milioni di euro, con un aumento di 728 milioni di euro rispetto al progetto di bilancio presentato dal Governo;

distinguendo le spese correnti dalle spese in conto capitale, il complesso delle spese dello stato di previsione del Ministero per il 2015, può essere distinto nel seguente modo: 7.027 milioni di euro per la parte capitale, pari a circa il 53% delle spese totali del Ministero; 6.176 milioni di euro per la parte corrente, pari a circa il 47% delle spese totali;

la missione 14 (infrastrutture pubbliche e logistica) reca 3.806 milioni di euro (-456 sul 2014) a legislazione vigente che la Nota di variazioni aumenta di 21 milioni di euro; nell'ambito di tale missione, il Programma 14.10 (opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e

per pubbliche calamità) reca 2.644 milioni di euro (-522 milioni di euro sul 2014). Dopo l'esame da parte della Camera dei deputati, il Programma 14.10 registra un incremento di 24 milioni di euro, mentre il Programma 14.11 (Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali) diminuisce di 3 milioni di euro;

se si confronta la serie storica dal 2008 al 2014 degli stanziamenti previsti per la missione 14, che costituiscono la parte principale della politica infrastrutturale di competenza dell'8° Commissione, emerge che le risorse disponibili si sono ridotte drasticamente passando da 4,368 miliardi delle previsioni assestate del 2008 a 3,82 miliardi di euro per il 2015;

in particolare, nell'ambito della Missione 14, rileva il Programma 14.10, che vede aumentare lo stanziamento di 24 milioni di euro, arrivando a 2.668 milioni di euro. L'aumento deriva dallo stanziamento di 30 milioni di euro, sul capitolo 7200, che accoglie le risorse destinate alla realizzazione del sistema Mo.SE;

il programma 14.11 (sistemi stradali, autostradali, ferroviari e intermodali) mostra un risibile aumento di risorse (+63 milioni di euro rispetto al dato assestate 2014), che porta la dotazione a 1.115 milioni di euro. Dopo l'esame dei documenti di bilancio da parte della Camera dei deputati, il Programma 14.11 vede però ridurre lo stanziamento di 3 milioni di euro, arrivando a 1.112 milioni di euro;

la missione 13 (diritto alla mobilità) reca una dotazione di 7.515 milioni di euro (-609 milioni di euro sul 2014) a legislazione vigente che la Nota di variazioni aumenta di 721 milioni di euro portandolo a 8.237 milioni di euro; nell'ambito di tale missione si segnala:

– il programma 13.9 «Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne» che passa da 832 (assestate 2014) a 687 milioni di euro, a legislazione vigente, divenuti 678 milioni dopo l'esame da parte della Camera dei deputati;

– il programma 13.6 (sviluppo della mobilità locale) che passa da 5.864 milioni di euro (assestate 2014) a 5.582 milioni di euro, a legislazione vigente, divenuti 6.073 milioni dopo l'esame da parte della Camera dei deputati;

– il programma 13.5 (sistemi ferroviari) che passa da 478 milioni di euro (assestate 2014) a 778 milioni di euro, a legislazione vigente, divenuti 776 milioni dopo l'esame da parte della Camera dei deputati. L'incremento di 299 milioni di euro è imputabile ai maggiori investimenti sul cap. 7532 «Somme da assegnare per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione» (+182 milioni di euro; tale capitolo era in precedenza ricompreso nel programma 14.11) e sul cap. 7540 «Somme da assegnare a RFI Spa per gli interventi di miglioramento della rete ferroviaria (+122 milioni di euro). La nota di variazioni incrementa, complessivamente, lo stanziamento di 98 milioni nel 2016 e 2017; si segnala l'aumento, in tali annualità, per 100 milioni di euro, dello stanziamento sul capitolo 7518 (Alta Velocità Milano – Genova, terzo valico dei Giovi);

– il programma 13.2 (autotrasporto) che passa da 492 milioni di euro (assestato 2014) a 112 milioni di euro, a legislazione vigente, divenuti 362 milioni dopo l'esame da parte della Camera dei deputati;

– il programma 13.1 (mobilità stradale) che passa da 282 milioni di euro (assestato 2014) a 258 milioni di euro, a legislazione vigente, divenuti 256 milioni dopo l'esame da parte della Camera dei deputati;

– con riferimento al disegno di legge di stabilità per il 2015 (A.S. 1698) si rileva che:

l'articolo 1, comma 112, autorizza la spesa di 250 milioni di euro per l'anno 2015 per interventi in favore del settore dell'autotrasporto, continuando ad erogare sussidi all'autotrasporto, che tendono sostanzialmente al mantenimento sul mercato di imprese marginali e non competitive. Incentivi a pioggia privi di qualsiasi obiettivo di ristrutturazione e sviluppo delle imprese;

l'articolo 1, comma 114, autorizza la spesa di 100 milioni di euro annui, per tre anni a partire dal 2017, per la realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali, che sarebbe stato più opportuno destinare specificamente alle opere volte a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali;

i commi da 9 a 11 dell'articolo 2 definiscono la strategia di sviluppo della rete ferroviaria per il periodo 2015-2017 perseguendo i seguenti assi di intervento: manutenzione straordinaria della rete ferroviaria nazionale; sviluppo investimenti grandi infrastrutture. Lo sviluppo di grandi infrastrutture dovrebbe invece essere sostituito da interventi di manutenzione e ammodernamento delle reti esistenti, investendo maggiori risorse su un grande progetto di ammagliamento dei territori;

il comma 10 dell'articolo 2 prevede specifiche modalità per l'approvazione, da parte del CIPE, dei progetti inclusi nel programma di investimento «sviluppo investimenti grandi infrastrutture», onde garantire la continuità dei lavori delle seguenti tratte: Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia; tratta Terzo valico dei Giovi della Linea AV/AC Milano-Genova; tratte del nuovo tunnel ferroviario del Brennero. A tal fine viene infatti stabilito che il CIPE può 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% del costo complessivo delle opere;

sono disposizioni di tale natura che vanificano ogni tipo di valutazione ex-ante degli investimenti pubblici. Tali disposizioni risultano ancor più inopportune soprattutto in considerazione della necessità di allocare in modo efficiente le risorse destinate agli investimenti in un momento di grave crisi economica e sociale;

l'articolo 2, comma 51, riduce inopportunamente di 28,3 milioni di euro annui, a decorrere dal 2015, gli stanziamenti relativi agli obblighi di servizio pubblico per il trasporto merci su ferro. Il trasporto su ferro delle

merci, che costituisce la modalità di spostamento più efficiente, meno inquinante e più sicura, andrebbe invece maggiormente incoraggiata;

l'articolo 2, comma 108, dimezza la quota di spettanza dell'ANAS S.p.A. del canone annuo a carico dei concessionari autostradali che quindi passa dal 42% al 21%, ma non aumenta a carico dei medesimi concessionari la misura del canone, continuando a favorire rendite di posizione acquisite in un mercato non aperto e privo di concorrenza e a rinunciare a cospicue nuove entrate per il bilancio dello Stato;

l'articolo 2, comma 221, reca disposizioni in materia di Expo', prevedendo l'esclusione per la Società Expo s.p.a., fino al 31 dicembre 2015, dall'applicazione delle norme di contenimento delle spese per l'acquisto di beni e servizi nonché di quelle limitative delle assunzioni di personale;

attesa la necessità di:

– ridefinire con urgenza l'insieme delle opere realmente necessarie per sostenere la crescita dell'economia italiana e di sottoporre a nuova valutazione le opere inserite nel Programma delle Infrastrutture strategiche, sulla base di analisi costi-benefici e sull'uso comparativo delle stesse analisi per definire le priorità di spesa;

– revocare le risorse impegnate per opere faraoniche non più necessarie al fine di destinare le medesime risorse ad altri interventi: dalla manutenzione e la messa in sicurezza della rete ferroviaria italiana, alla manutenzione delle principali infrastrutture di trasporto esistenti, al miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico locale, agli investimenti per lo sviluppo della banda larga e ultralarga;

– garantire sempre il ricorso a strumenti di analisi economico-finanziarie dei progetti relativi a opere infrastrutturali e di monitoraggio sulle infrastrutture realizzate;

– avviare un programma di piccole e medie opere di salvaguardia e messa in sicurezza del territorio, ossia di interventi di significativa e diffusa riqualificazione del territorio e in grado di rimettere in moto un'economia locale del settore fatta di piccole e medie imprese;

– adottare tutte le misure necessarie a rilanciare il trasporto merci su ferro e a favorire il riequilibrio modale della trasporto merci;

– adottare specifici interventi per lo sviluppo del sistema portuale italiano, che rispetto ai principali sistemi concorrenti in Europa e nel mondo, accusa forti ritardi competitivi,

Formula rapporto contrario.

