Senato della Repubblica XVII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 1

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

8ª COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

ESAME DEI DOCUMENTI DI BILANCIO IN SEDE CONSULTIVA

35ª seduta (pomeridiana): mercoledì 23 ottobre 2013

Presidenza del presidente MATTEOLI
indi del vice presidente Stefano ESPOSITO

BI 0107
TIPOGRAFIA DEL SENATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(1121) ***Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e bilancio pluriennale per il triennio 2014-2016***

– (Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016

– (Tabella 3) Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 *(limitatamente alle parti di competenza)*

(1120) ***Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2014)***

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE:
– ESPOSITO Stefano . . . . . *Pag.* 10
– MATTEOLI . . . . . 3, 6, 8 e *passim*

ARACRI *(PdL)* . . . . . *Pag.* 14
BORIOLI *(PD)* 17
CIAMPOLILLO *(M5S)* 19
CIOFFI *(M5S)* 15
CROSIO *(LN-Aut)* 9
FILIPPI *(PD)* 10, 19
FLORIS *(PdL)* 19
GIBIINO *(PdL), relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità* 3
GIRLANDA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti* 20
RANUCCI *(PD), relatore sulla tabella 3, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità* 7, 8
ROSSI Maurizio *(SCpI)* 20
* SCIBONA *(M5S)* 19

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Nuovo Centrodestra: NC; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Gruppo Azione Partecipazione popolare: Misto-GAPp; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Girlanda.

Presidenza del presidente MATTEOLI

I lavori hanno inizio alle ore 15,05.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(1121) ***Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e bilancio pluriennale per il triennio 2014-2016***

– (Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016

– (Tabella 3) Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 *(limitatamente alle parti di competenza)*

(1120) ***Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2014)***

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5ª Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 1121 (tabelle 10 e 3, limitatamente alle parti di competenza) e 1120.

Prego il relatore, senatore Gibiino, di riferire sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.

GIBIINO, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.* Signor Presidente, vorrei anzitutto ricordare che la legge di stabilità, per effetto della riforma della contabilità pubblica (legge n. 196 del 2009), ha sostituito la legge finanziaria. Credo che tale legge, oggi al nostro esame, sia la manovra finanziaria con importi di gran lunga più ridotti rispetto alle esperienze degli anni passati: è quasi una legge di sistemazione di alcuni punti e di alcuni passaggi. La parte più importante di questa legge che incide sulla vita dei cittadini è quella che riguarda la casa, ma non è di competenza di questa Commissione. È la parte che consentirà di capire se la soppressa tassa Imu sarà poi sostituita da altre imposte, la Tasi e la Tari, che si paventa essere delle imposte patrimoniali che debbono gravare sui cittadini per importi addirittura superiori a quelli cui eravamo abituati con l'applicazione della tassa Imu.

Il disegno di legge trasmesso al Parlamento si suddivide in 26 articoli, raggruppati in sette Titoli.

Il Titolo I contiene le norme relative ai risultati differenziali e alle gestioni previdenziali; il Titolo II reca le disposizioni in materia di risorse per lo sviluppo e di finanziamento di esigenze indifferibili. Il Titolo III comprende misure di razionalizzazione della spesa delle amministrazioni pubbliche. Il Titolo IV disciplina i rapporti finanziari con gli enti territoriali. Il Titolo V detta le disposizioni in materia di entrate. Il Titolo VI contiene la riforma della tassazione immobiliare e il Titolo VII le norme finali. Al disegno di legge di stabilità sono allegate 4 Tabelle. Le Tabelle A e B recano gli importi dei fondi speciali per la copertura di nuovi provvedimenti legislativi. La Tabella C reca stanziamenti autorizzati in relazione a disposizioni di legge la cui quantificazione annua è demandata alla legge di stabilità. La Tabella E reca gli importi da iscrivere in bilancio in relazione alle autorizzazioni di spesa recate da leggi pluriennali, con evidenziazione dei rifinanziamenti, delle riduzioni e delle rimodulazioni.

Per quanto riguarda le disposizioni di diretta competenza della nostra Commissione, si segnala innanzitutto che, nell'ambito di misure finalizzate a reperire risorse per lo sviluppo, l'articolo 3, commi da 2 a 5, al fine di assicurare la sostenibilità della strategia nazionale per lo sviluppo delle aree interne del Paese – vale a dire di quei territori nei quali i residenti sono distanti dai centri di offerta dei servizi di istruzione e di salute e dalle reti della mobilità – autorizza una spesa complessiva di 3 milioni di euro nel 2014, e di 43,5 milioni per ciascuno degli anni 2015 e 2016 per finanziare interventi pilota di riequilibrio dell'offerta dei servizi di base, con riferimento prioritario proprio ai servizi di trasporto pubblico locale, di istruzione e socio-sanitari.

L'articolo 4 è poi dedicato a norme di finanziamento nei settori delle infrastrutture e dei trasporti. In particolare, il comma 1 autorizza una spesa di 335 milioni di euro al fine di assicurare la manutenzione straordinaria della rete stradale per l'anno 2014 e la prosecuzione degli interventi previsti dai contratti di programma già stipulati tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società ANAS S.p.A.. Il comma 2 autorizza una spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2014, di 170 milioni di euro per l'anno 2015 e di 120 milioni di euro per l'anno 2016 per la realizzazione del secondo stralcio del Macrolotto 4 dell'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria.

Il comma 3 reca i finanziamenti per la prosecuzione immediata dei lavori già previsti per la realizzazione del MO.S.E. e per il completamento dell'intera opera. Per assicurare la continuità dei lavori di manutenzione straordinaria della rete ferroviaria inseriti nel contratto di servizio 2012-2014 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A., è poi autorizzata dal comma 4 una spesa di 500 milioni di euro per l'anno 2014.

Mi preme segnalare anche il comma 8 che reca misure finanziarie nel settore del trasporto pubblico locale e regionale. Il comma 9 autorizza la spesa di 330 milioni di euro per l'anno 2014 per interventi in favore del

settore dell'autotrasporto. Il comma 10 reca finanziamenti per la banda larga, che rientrano nel settore delle comunicazioni.

Segnalo poi che l'articolo 13, che disciplina il Patto di stabilità interno delle Regioni, al comma 15, prevede che nel caso in cui le Regioni non versino allo Stato quanto dovuto, a titolo di ulteriore concorso alla finanza pubblica, ai sensi dei commi da 12 a 14, tali importi siano portati in riduzione dalle risorse a qualunque titolo dovute dallo Stato alle Regioni, ad esclusione di quelle destinate al finanziamento del trasporto pubblico locale, oltreché del Servizio sanitario nazionale.

Vorrei quindi soffermarmi sulla Tabella B, recante «Importi dei fondi speciali per la copertura di nuovi provvedimenti legislativi di conto capitale». Per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si registra uno stanziamento di 15 milioni di euro per il 2015 e di 40 milioni di euro per il 2016. La relazione illustrativa fa presente che tale accantonamento è finalizzato per la realizzazione di interventi diversi.

Per quanto riguarda la Tabella C («Stanziamenti autorizzati in relazione a disposizioni di legge la cui quantificazione annua è demandata alla legge di stabilità»), anche quest'anno, lo stanziamento più significativo di competenza del Ministero delle infrastrutture risulta quello per il finanziamento dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) pari a 8,35 milioni per il 2014, 7,9 per il 2015 e 8,2 per il 2016, senza variazioni rispetto a quanto previsto dal bilancio a legislazione vigente. Stanziamenti molto limitati sono previsti per il Centro internazionale radio-medico CIRM.

Nella Tabella E («Autorizzazioni di spesa a carattere pluriennale in conto capitale con evidenziazione dei rifinanziamenti, delle riduzioni e delle rimodulazioni») figurano molte disposizioni di spesa che incidono sul settore delle infrastrutture e dei trasporti, per la maggior parte delle quali il disegno di legge di stabilità conferma gli stanziamenti già previsti a legislazione vigente.

Riguardo invece alle modifiche introdotte per il 2014, si segnala in particolare un rifinanziamento di 100 milioni di euro per il contributo in conto impianti alle Ferrovie dello Stato, nonché uno di 50 milioni di euro per il Fondo per le infrastrutture ferroviarie e stradali.

Mi soffermo ora sul disegno di legge di bilancio, «Inquadramento generale e stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2014 (Tabella 10)». Il disegno di legge recante il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 è impostato secondo la struttura contabile per Missioni e Programmi, volta a privilegiare il contenuto funzionale della spesa.

In particolare, la riorganizzazione operata si fonda su una classificazione delle risorse finanziarie secondo due livelli di aggregazione: 34 missioni, che rappresentano le funzioni principali della spesa pubblica e ne delineano gli obiettivi strategici, a loro volta articolate, nel disegno di legge di bilancio 2014, in 174 programmi, che rappresentano aggregati omogenei di attività svolte all'interno di ogni singolo Ministero.

A partire dal disegno di legge di bilancio per il 2011, i programmi costituiscono le nuove unità di voto parlamentare. Lo stanziamento complessivo previsto dalla Tabella 10 ammonta a circa 12,3 miliardi di euro di competenza per il 2014, di cui circa 6,9 miliardi sono relativi alle spese correnti e poco più di 5,4 miliardi alle spese in conto capitale.

Mi soffermo, quindi, sulle missioni e sui programmi di maggior rilievo previsti dalla Tabella 10.

I principali interventi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riguardano la missione relativa a «Infrastrutture pubbliche e logistica», per la quale sono stanziati circa 3,8 miliardi di euro per il 2014, con una diminuzione di 360,2 milioni di euro rispetto all'assestamento 2013. Nell'ambito di tale missione, gran parte delle risorse sono concentrate nel programma relativo ad «Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità», con uno stanziamento di 2,7 miliardi di euro, inferiore di 192,8 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate 2013.

Per il programma relativo a «Sistemi stradali, autostradali, ferroviari e intermodali», è stanziato oltre un miliardo di euro, con una riduzione di 159,3 milioni di euro rispetto a quanto previsto nell'assestamento 2013.

Alla missione relativa al «Diritto alla mobilità» sono destinate, per il 2014, risorse pari a 7,4 miliardi di euro, che sconta una riduzione di 795,8 milioni di euro rispetto alle previsioni dell'assestamento 2013.

Gli stanziamenti maggiori riguardano il programma 13.9, relativo allo «Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne», con una previsione di competenza di circa 770,9 milioni di euro per il 2014 e, soprattutto, il programma 13.6, relativo allo «Sviluppo e sicurezza della mobilità locale», per il quale sono appostati 5,6 miliardi di euro, con una riduzione di circa 245 milioni rispetto alle previsioni assestate per quest'anno.

Tra gli altri programmi inseriti nella missione, quello relativo all'«Autotrasporto ed intermodalità» assorbe circa 537 milioni di euro per il 2014.

Nell'ambito della missione relativa ad «Ordine pubblico e sicurezza», rientra nella competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la gestione del programma relativo alla «Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste», per il quale lo stanziamento per il 2014 ammonta a 708 milioni di euro.

La missione «Ricerca e innovazione» del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comprende il solo programma 17.6, relativo alla «Ricerca nel settore dei trasporti», con uno stanziamento di competenza di 4,2 milioni di euro per il 2014.

PRESIDENTE. Prego il relatore, senatore Ranucci, di riferire sulla tabella 3, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.

RANUCCI, *relatore sulla tabella 3, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Signor Presidente, dopo la relazione egregiamente svolta dal collega Gibiino, mi soffermerò sulla parte del disegno di legge di stabilità riguardante il settore delle comunicazioni.

La norma di maggior rilievo è quella contenuta all'articolo 4, comma 10, nel quale si autorizza la spesa di 20,75 milioni di euro per il 2014, al fine di completare il Piano nazionale per la banda larga, già definito dal Ministero dello sviluppo economico ed autorizzato dalla Commissione europea. Si parla di completamento, anche se da questo punto di vista forse un piccolo sforzo in più andrebbe fatto, visto che la banda larga – come sappiamo – è uno dei temi fondamentali per lo sviluppo del nostro Paese.

L'articolo 9, nell'ambito delle misure di rifinanziamento di esigenze indifferibili, al comma 20 prevede l'istituzione presso il Ministero dell'economia e delle finanze di un apposito fondo, da ripartire con un successivo decreto fra gli interventi indicati nell'elenco 1) allegato al disegno di legge. Con riferimento alle comunicazioni, fra le disposizioni riportate figurano quelle relative alla collaborazione in campo radiotelevisivo tra l'Italia e la Repubblica di San Marino, con un'attribuzione di 6 milioni di euro.

Lo stesso articolo 9, al comma 22, autorizza una spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015 per l'ulteriore proroga della convenzione stipulata in via provvisoria fra il Ministero dello sviluppo economico e il Centro di produzione S.p.A, allo scopo di trasmettere in via radiofonica le sedute parlamentari.

Segnalo inoltre che, fra le disposizioni indicate nell'Allegato 4, al disegno di legge – per le quali l'articolo 10, comma 36, riduce le autorizzazioni di spesa – figurano quelle che consentono l'esenzione dal pagamento del canone di abbonamento radiotelevisivo ai soggetti ultrasettantacinquenni con determinate condizioni di reddito. Si tratta certamente di una misura per andare incontro a coloro che hanno maggiori necessità ed esigenze.

Per quanto riguarda le tabelle allegate al disegno di legge di stabilità, l'unico stanziamento di interesse per il settore delle comunicazioni è relativo alla Tabella C, che indica gli stanziamenti autorizzati in relazione a disposizioni di legge la cui quantificazione annua è demandata alla legge di stabilità: si tratta in particolare della conferma, rispetto al bilancio a legislazione vigente, della destinazione di circa 2,8 milioni di euro all'Agenzia per l'Italia digitale.

Su questo punto vorrei richiamare l'attenzione del Governo, perché credo che quello dell'Agenzia per l'Italia digitale sia uno dei temi centrali per il nostro Paese. Dovremo dunque lavorare per mettere davvero l'Agenzia in condizione di poter intervenire ed aiutare lo sviluppo della nostra rete, dando le indicazioni necessarie in tal senso. Credo che da questo punto di vista sia importante, non solo prevedere i fondi, ma anche un intervento legislativo semplificatorio, perché troppi sono i riferimenti.

Quanto al disegno di legge di bilancio, recante lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico – Dipartimento per le comunicazioni per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016, esso è impostato secondo la struttura contabile per missioni e programmi, volta a privilegiare il contenuto funzionale della spesa.

In particolare, la riorganizzazione operata si fonda su una classificazione delle risorse finanziarie secondo due livelli di aggregazione: abbiamo 34 missioni, che rappresentano le funzioni principali della spesa pubblica e ne delineano gli obiettivi strategici, a loro volta articolate in 174 programmi, che rappresentano aggregati omogenei di attività svolte all'interno di ogni singolo Ministero.

A partire dal disegno di legge di bilancio per il 2011, i programmi costituiscono le nuove unità di voto parlamentare.

Do ora succintamente conto degli stanziamenti di competenza del bilancio 2014 del Dipartimento per le comunicazioni istituito presso il Ministero dello sviluppo economico.

I principali interventi del Ministero dello sviluppo economico, con riferimento agli ambiti di competenza del Dipartimento per le comunicazioni, riguardano la missione relativa alle «Comunicazioni», con uno stanziamento di 175,7 milioni di euro per il 2014, inferiore ai 344,1 milioni delle previsioni assestate 2013.

Lo stanziamento è destinato alla realizzazione dei seguenti programmi: programma relativo alla «Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comuni elettroniche e radiodiffusione», con 47,9 milioni di euro stanziati per il 2014, contro i 54,5 milioni del 2013; programma relativo alla «Regolamentazione e vigilanza del settore postale», per il quale sono stanziati 3,5 milioni di euro per il 2014 contro i 4,1 del 2013; programma relativo ai «Servizi di comunicazione elettronica e di radiodiffusione», con una previsione di spesa di 124,3 milioni di euro per il 2014, contro i 285,5 milioni del 2013.

Nell'ambito della missione relativa a «Ricerca e innovazione», con riferimento alle competenze del Dipartimento per le comunicazioni, sono stanziati 8,8 milioni di euro per il 2014 – contro i 9,5 milioni indicati nelle previsioni assestate per 2013 – destinati al programma relativo all'«Innovazione tecnologica e la ricerca per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione».

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale congiunta.

RANUCCI *(PD).* Signor Presidente, rispetto all'ottima relazione del senatore Gibiino, vorrei fare alcune valutazioni. La prima valutazione riguarda il comma 10, recante i finanziamenti per la banda larga, che rientrano nel settore delle comunicazioni in cui abbiamo uno stanziamento insufficiente.

La seconda osservazione concerne l'autotrasporto e i trasporti di questo Paese. Chiediamo, ormai da molti anni, di attribuire risorse anche al trasporto ferroviario. Capisco come l'autotrasporto nel nostro Paese sia

importante, ma credo che incentivando il trasporto ferroviario si offra un beneficio non soltanto al trasporto, ma anche ai prezzi e, quindi, ai cittadini. Se vogliamo dare una cifra o esprimere un'intenzione, possiamo dire che sarebbero necessari almeno 50 milioni per l'incentivazione del trasporto ferroviario. Ricordo che in passato l'erogazione di incentivi per le autostrade del mare ha prodotto dei risultati. Penso allora che esse debbano ancora essere incentivate, sostenendo però al contempo il trasporto ferroviario.

Per quel che riguarda l'articolo 13 e i debiti all'interno delle Regioni, il comma 15 di tale articolo prevede che, nel caso in cui le Regioni non versino allo Stato quanto dovuto, vengano trattenuti dallo Stato gli importi in riduzione delle risorse a qualsiasi titolo dovute dallo Stato alla Regione, ad esclusione di quelle destinate al trasporto pubblico locale oltre che al Servizio sanitario nazionale. Sappiamo però che i trasferimenti che vengono fatti per pagare i debiti della pubblica amministrazione non finiscono con la sanità e il trasporto, ma con tante altre aziende che hanno fornito servizi o realizzato infrastrutture nei vari Comuni ed enti locali.

Credo che questa sia una riflessione importante perché se pensiamo di dare i soldi per pagare i debiti delle pubbliche amministrazioni, ma non facciamo in modo che siano per tutti e li concentriamo solo nel trasporto pubblico e nel Servizio sanitario, siccome le Regioni non hanno i fondi, ci potremmo trovare con Regioni che, avendo pagato i debiti della sanità e avendo sostenuto il trasporto pubblico, si trovano con debiti da pagare ai fornitori, che non possono assolutamente essere toccati. Se vogliamo risolvere il problema dell'immissione di denaro, di quei famosi 20 miliardi, all'interno del sistema produttivo del nostro Paese, dobbiamo tenere in considerazione questa riflessione e farla a 360 gradi.

CROSIO *(LN-Aut).* Vorrei quindi richiamare le parole del presidente Letta che, ieri, nel suo intervento dinanzi alle Camere, ha ricordato quanto l'Italia sia in ritardo per quanto riguarda la banda larga, il *digital divide* e via dicendo, affermando che dobbiamo assolutamente arrivare, nel più breve tempo possibile, a soddisfare l'Agenda digitale europea. Sono pienamente d'accordo con il presidente Letta e sarò al suo fianco in questa battaglia. Il problema però è che con questi quattro soldi non facciamo niente. Andiamo a finanziare l'Agenzia per l'Italia digitale che è un doppione, però non c'è la programmazione. Viviamo inoltre in un momento in cui il futuro delle *incumbent* è segnato e ciò pregiudica lo scorporo della rete, che costituisce la battaglia che il nostro Paese deve fare. Credo però che su questo siamo tutti d'accordo. Presenterò un emendamento, proponendo al Governo di togliere a Bernabè i 3 milioni di euro che gli abbiamo dato. Gliene abbiamo dati 3 più 3 per garantire il fatto che non ci farà concorrenza. Glieli togliamo, pregandolo di andare da qualche parte a farci concorrenza, visti i risultati disastrosi che ha prodotto in questi anni.

Vorrei comunque esprimere scarsa fiducia circa l'Agenzia per l'Italia digitale. Infatti il presidente Letta dice che vuole raggiungere gli obiettivi

fissati dall'Agenda digitale europea, ma allora ci vogliono i fondi perché con queste risorse a disposizione non li realizzeremo.

Per quanto riguarda l'articolo 4, chiederemo nelle sedi opportune diversi chiarimenti al Governo. Chiederemo quali sono i debiti conseguiti dai progetti speciali per il Mezzogiorno, a seguito della soppressione dell'Agensud e a quali opere sono destinati i 150 milioni previsti dal comma 11. Chiederemo inoltre se esistono già programmi preliminari per la destinazione delle risorse previste per gli interventi sull'intero territorio nazionale per quanto riguarda ANAS S.p.A. e RFI S.p.A.. Probabilmente sono stati fatti programmi per stabilire le risorse occorrenti e ci piacerebbe conoscerli.

In estrema sintesi, sono veramente sconcertato dei 20 milioni di euro per il completamento del Piano nazionale della banda larga. Ascolterò con interesse l'autorevole e illuminante posizione del Presidente della nostra Commissione, che è stato Ministro e conosce bene la problematica. Ci adopereremo quindi per dare il nostro contributo a questa legge di stabilità, sperando che i margini di operatività possano avere un lasco abbastanza importante. Ad una prima lettura nutriamo qualche dubbio che questo possa essere fatto da parte nostra in maniera propositiva. In ogni caso, ci ragioneremo.

Infine, vorrei avere delle indicazioni sui tempi di esame dei documenti di bilancio in Commissione.

Presidenza del presidente ESPOSITO Stefano

PRESIDENTE. In base all'attuale programma dei lavori parlamentari, il termine per la trasmissione dei rapporti alla Commissione bilancio resta fissato a martedì 29 ottobre, salvo diverso avviso.

FILIPPI *(PD)*. Signor Presidente, vorrei iniziare il mio intervento rivolgendo subito i più sinceri ringraziamenti agli uffici della Commissione per il lavoro svolto, che ci ha consentito di avere in tempo *record* una traccia molto utile, puntuale ed approfondita per procedere all'esame dei documenti di bilancio per le parti di nostra competenza.

In prima battuta – mi riservo di soffermarmi successivamente sugli aspetti di dettaglio – vorrei fare una riflessione di carattere generale. Come sa bene anche il presidente Matteoli – lo ha potuto constatare quando era Ministro – non sono mai stato tenero negli appuntamenti con le manovre finanziarie, ad onor del vero neppure con i Governi di centrosinistra. Ho sempre dispensato in maniera *bipartisan* valutazioni critiche che – almeno dal mio punto di vista – avevano qualche fondamento.

Comincio questa volta con l'esprimere un generale apprezzamento sulla manovra finanziaria in esame, non certo per l'ammontare delle ri-

sorse allocate, perché è evidente che il piatto è povero e che le risorse sono oggettivamente poche. L'apprezzamento che mi sento di fare riguarda piuttosto l'impostazione che è stata data e che, soprattutto nel settore di nostra competenza, considero in generale adeguata al momento, sia pure con quei limiti che non mancherò di segnalare in questa sede.

Prima di entrare nel merito delle varie questioni, approfitto della presenza del Sottosegretario per sollecitare il Governo – ma credo che il Presidente lo abbia già segnalato – a darci un appuntamento specifico, anche successivo e, se volete, irrituale rispetto ai tempi, per un approfondimento dell'Allegato infrastrutture alla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza, che è stato esaminato alcune settimane fa in questa Commissione, purtroppo con tempi molto ristretti. In particolare, anche per dar valore agli elementi di novità introdotti in quel documento – che noi consideriamo la base per la programmazione degli interventi – vorremmo che vi fosse un'adeguata ed approfondita discussione al riguardo, anche perché riteniamo che il parere al tempo votato non sia un parere di rito, ma in qualche modo abbia l'ambizione di impegnarci reciprocamente per il tempo futuro.

Detto questo, i principali apprezzamenti vanno al fatto che nella manovra si riprende un'attività di manutenzione, ordinaria e straordinaria, sia per la rete viaria che per quella ferroviaria. A tal proposito non può mancare una notazione.

Per quanto riguarda i contratti di servizio stipulati con ANAS S.p.A. e RFI S.p.A., chiediamo sin da oggi che le risorse stanziate vengano gestite nella massima trasparenza, non già perché attualmente questa non vi sia, ma perché talvolta la discrezionalità nell'allocazione delle risorse fa la differenza rispetto agli interventi. In particolare, con riferimento ai 335 milioni appostati – che riteniamo una cifra consona ed adeguata al momento – ci piacerebbe conoscere, nei tempi dovuti, il relativo piano di allocazione, che sicuramente esiste e del quale vorremo che il Governo in qualche modo ci desse puntualmente conto. Mi riferisco al Governo perché trovo improprio che sia il Parlamento a dover rincorrere, di volta in volta, ANAS S.p.A. o RFI S.p.A.. Il nostro naturale interlocutore è il Governo ed esigiamo che sia il Governo ad attivarsi con i propri bracci operativi per dar conto del proprio operato nelle sedi parlamentari competenti.

Con specifico riferimento alla rete ferroviaria, apprezziamo certamente gli stanziamenti previsti per manutenzioni ed investimenti, soprattutto in ragione del fatto che in quest'anno sono state concentrate manutenzioni ordinarie e straordinarie. A tal proposito, vorremmo conoscere lo stanziamento complessivo effettivamente disponibile, alla luce delle esigenze di finanziamento emerse nel corso dell'esame della proposta di Contratto di programma – Parte servizi, avviata in Commissione nelle scorse settimane, che dovremo ora analizzare compiutamente. Da questo punto di vista, ricordo che le somme stimate erano ben maggiori dei 400 milioni previsti (si parlava di 720 milioni di euro), ma confidiamo nel fatto che, come al solito, vi sia possibilità di recuperare risorse con il bilancio di esercizio. Segnalo comunque che anche nel cosiddetto de-

creto del fare sono previste altre significative contrazioni sulle manutenzioni alla rete ferroviaria. Ad oggi, dunque, dal punto di vista nominale, l'operazione segna un incremento pari a 400 milioni, mentre sul piano sostanziale siamo probabilmente a livello di zero risorse. Lo dico per rivendicare su questo capitolo la necessaria attenzione.

Come ho già avuto modo di dire, apprezzo nel complesso l'impianto della legge di stabilità. Da molti anni, infatti, siamo convinti che il nostro Paese abbia bisogno di una «cura del ferro» per riequilibrare il trasporto modale e a tutto questo, tenuto conto comunque delle poche risorse disponibili, si dà un senso con il finanziamento dei lavori per il completamento di alcuni lotti significativi dell'Alta Velocità, di cui si tratteggia in qualche modo anche un disegno complessivo. Per quanto riguarda la dorsale Nord del Paese, sono previste risorse per il completamento della tratta Brescia-Verona-Padova: si tratta ovviamente di una cifra assolutamente minima, ma mi pare importante lo sforzo programmatorio, oltre al fatto di voler dare continuità alla realizzazione dell'opera nella logica dei cosiddetti lotti costruttivi. Questa logica, per la verità, non ci ha mai visto favorevoli, perché a nostro avviso con la lottizzazione si rischia in qualche modo di pregiudicare il completamento dell'opera; tuttavia, là dove si registra l'assunzione di un impegno in maniera continuativa negli anni, siamo disposti ad apprezzare anche questo modo di procedere.

Allo stesso modo apprezziamo il fatto che, sempre per quanto riguarda l'Alta Velocità, sul nuovo asse Napoli-Bari sia previsto il completamento della tratta Caserta-Benevento. Mi sembra che con questi interventi in qualche modo si intenda procedere – sia pure a piccoli passi – verso un progetto di innovazione ed ammodernamento infrastrutturale del Paese.

Valutiamo favorevolmente anche la «velocizzazione» della linea ferroviaria adriatica, perché sappiamo bene quale priorità viene riservata dall'Italia, anche in una logica di tipo comunitario, alla Macroregione Adriatico-Ionica, ma, più in generale, al corridoio Baltico-Adriatico. In questo senso, quelli che ho richiamato mi paiono segnali in qualche modo coerenti ed adeguati.

C'è un aspetto sul quale vorrei però soffermarmi, signor Sottosegretario, al quale teniamo particolarmente: manca in questa manovra – che anche dal punto di vista qualitativo ci soddisfa ampiamente – un quadro di interventi per gli assi di collegamento. Mi è stato detto che ci sono già programmi in corso di realizzazione e già finanziati: se così è, bisognerebbe capire di che cifre stiamo parlando. Le infrastrutture di collegamento rappresentano, infatti, la priorità infrastrutturale per il nostro Paese.

Come lei sa bene, signor Sottosegretario, il 90 per cento delle merci e dei passeggeri in transito nel nostro nel nostro Paese – sto esagerando, ma poco ci manca – parte e arriva tramite porti e aeroporti: il problema è che molti di questi sono collocati in deserti infrastrutturali. La vera priorità è dunque per noi proprio il collegamento intermodale di porti e aeroporti alle principali arterie ferroviarie e autostradali. Se un lavoro in questa direzione si sta facendo, credo che si debba evidenziarlo; in caso contrario,

ritengo che su questo ci sia bisogno di alzare il livello di attenzione, rivendicando tra l'altro le risorse necessarie.

Condivido anche gli interventi a favore del trasporto pubblico regionale e locale e la scelta che è stata fatta di operare comunque una selezione tra le misure da adottare. Sicuramente gli interventi previsti – lo dico subito – sono insufficienti rispetto al problema, ma credo che sia importante per lo Stato rivendicare un'impostazione di carattere selettivo, con l'acquisto, innanzitutto, di materiale rotabile, di treni e di autobus. Le risorse stanziate probabilmente sono limitate, ma credo che si dia già un primo segnale con i 100 milioni messi a disposizione nei prossimi tre anni per il rinnovo dei mezzi veicolari e degli autobus e con i 200 milioni appostati per i treni.

Questa impostazione mi convince anche perché probabilmente l'acquisto di questo materiale su base centralizzata può consentire di ottenere risparmi e produrre una migliore autonomia di scala, sia dal punto di vista delle condizioni di acquisto che delle commesse, rispetto alle spese demandate invece alle singole Regioni.

Tutto ciò rivela, a mio avviso, una certa avvedutezza nella manovra, che non mi impedisce tuttavia di soffermarmi su una questione molto delicata, talvolta dolente, su cui i Governi precedenti si sono spesi con non poca demagogia e con pochi risultati: mi riferisco alle grandi opere.

Noi abbiamo un piano delle opere strategiche che ha assunto proporzioni ingestibili. La legge obiettivo, che poteva avere all'inizio un qualche senso, è diventata ben altro e quando nei piani strategici, che dovrebbero essere tali, si parla di un calendario di 400 opere per oltre 330 miliardi, sappiamo che quell'azione di Governo sostanzialmente ha tradito l'obiettivo iniziale. Non sto qui a ricercare responsabilità e colpe, ma dico semplicemente che abbiamo necessità di operare una selezione anche in questo settore.

Voglio allora prendere le risorse allocate sulle grandi opere come un primo tentativo di selezione, seppur sia condivisibile solo in parte. La Salerno-Reggio Calabria è un'opera che va conclusa. Abbiamo avuto modo di dibatterne negli scorsi anni, ma siamo nel 2013 e quell'opera non solo non è conclusa, ma ha bisogno di ulteriori finanziamenti. Siccome abbiamo superato il 2013, credo che questo sforzo vada perseguito con tutte le risorse necessarie perché ritengo che, una volta completata, sarà una bella opera dal punto di vista realizzativo. Probabilmente dovremo poi approfondire il livello delle risorse allocate e di quelle effettivamente spese per la realizzazione dei lavori, ma questo sarà tutto un altro capitolo da scrivere. Sarà un'opera che cambierà volto al Paese.

Credo poi che sia altrettanto importante concludere il MO.S.E.. Se queste due opere rappresentano oggettivamente l'elemento di selezione prioritaria delle grandi opere, credo che si tratti di un discorso serio e corretto. Sto parlando di opere, soprattutto con riferimento al MO.S.E., sulle quali la mia forza politica non è mai stata estremamente convinta. Ora però l'opera va conclusa. Siamo oltre il 75 per cento dello stato d'avan-

zamento e credo che concluderla nel modo migliore rappresenti davvero un impegno per tutti.

L'ultima questione riguarda le misure collaterali, apparentemente non incidenti rispetto alle nostre materie di competenza, che credo però meritino di essere segnalate. La prima è quella dello sblocco dei finanziamenti per quanto riguarda gli enti locali, concentrati soprattutto sull'apertura dei cantieri produttivi. È un elemento particolarmente atteso dai territori e soprattutto dalle associazioni che guardano al mondo dell'edilizia. Si tratta di un fatto importante che, unitamente alla selezione delle opere prioritarie, che abbiamo sempre richiesto, vi sia anche un'attenzione ai territori per riaprire e dare la sensazione che il superamento di una crisi non si determina solo dal centro, ma anche dai territori.

Vorrei fare in conclusione una segnalazione di merito rispetto al mantenimento degli incentivi fiscali per quanto riguarda le manutenzioni e le ristrutturazioni energetiche perché forse, tra tutte le misure, anche se piccola, mi sembra quella più significativa ed importante da cui si possono determinare, con l'apporto di Regioni ed enti locali, effetti moltiplicativi e volani positivi rispetto ad una ripresa che è fatta di lavoro, di interventi e di acquisto di questi interventi. Tutto questo rappresenta un elemento di emersione di un sommerso rispetto a questa attività che fa ben sperare in una ripresa che probabilmente è ancora ben lontana, probabilmente è ancora poca cosa rispetto alle necessità, ma che forse, per la prima volta, ci fa scorgere in fondo al tunnel una prima luce da apprezzare e sostenere.

Presidenza del presidente MATTEOLI

ARACRI *(PdL).* Signor Presidente, circa le piattaforme logistiche e le opere infrastrutturali ad esse connesse, mi sembra di aver letto che per l'ennesima volta sono destinati soldi al trasporto merci operato da Ferrovie dello Stato. Immagino che il rappresentante del Governo sappia in maniera puntuale che Ferrovie dello Stato non svolge più di fatto questo lavoro in termini percentuali importanti e in aggiunta a questo, di fatto, impedisce ad altri di farlo.

Vorrei poi fare un'altra segnalazione. Apprezzo il sostegno offerto allo sviluppo della rete ferroviaria ad alta velocità. Mi preme però sottolineare i 6.000 chilometri delle ferrovie cosiddette secondarie. Trovo curioso che all'articolo 3 si possa assicurare la sostenibilità della strategia nazionale per lo sviluppo delle aree interne del Paese, di quei territori nei quali i residenti sono distanti dai centri di offerta e dai servizi. Ebbene, vorrei capire questo aspetto perché, ad esempio, nella mia Regione hanno chiuso una ferrovia di collegamento tra Abruzzo e Lazio. Parliamo di un milione di persone trasportate all'anno e di una zona fortemente sismica e

ricordo che quando c'è stato il recente terremoto de L'Aquila, così come quello del 1915, è franato tutto ad eccezione di quella ferrovia.

Altri presidenti di Regione e qualche assessore – in maniera, a mio avviso, troppo sciatta – hanno consentito al signor Moretti di chiudere queste ferrovie. Chiedo, quindi, che una quota delle risorse stanziate per lo sviluppo delle reti ferroviarie principali sia destinata anche a favore di quelle locali. Infatti Moretti, responsabile locale (che non è parente del più noto omonimo ma fa uguali disastri), afferma che l'ente di controllo ha imposto di chiudere quella ferrovia; ma se, per iscritto, ci si rivolge all'ente di controllo quest'ultimo risponde, sempre per iscritto, di non averci mai pensato. Ciò dovrebbe portare il Governo a pensare anche a queste reti.

CIOFFI *(M5S).* Signor Presidente, vorrei soffermarmi su alcuni punti che ritengo discutibili. Ad esempio, all'articolo 4, comma 6, del disegno di legge di stabilità si prevede che il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) possa approvare progetti preliminari per una serie di opere sull'alta velocità anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa. Cosa approviamo allora se non abbiamo i soldi?

Se facciamo l'alta velocità per lotti funzionali, invece non ne finiremo mai uno. Forse potremmo iniziare a decidere cosa è prioritario realmente e concentrarci su una determinata opera; potremmo decidere di spostare i soldi da una opera già finanziata, che è sempre la stessa, la TAV, il famoso «buco sotto la montagna», per fare invece altre cose.

Mi sembra inoltre che ci sia poca spinta verso il trasporto su ferro rispetto al trasporto su gomma. È vero infatti che leggiamo che vi sono 200 milioni per l'anno 2014, ma per il trasporto su gomma ce ne sono 100 per tre anni, più altri 330. È vero che ci sono problemi relativi al trasporto pubblico locale, che è fondamentale, ma ricordo che, ad esempio, a Caserta l'azienda di trasporto pubblico locale è fallita. Potremmo cercare, allora, di rimetterla in piedi. Sono piccoli esempi di quello che si potrebbe fare a livello più generale.

Come abbiamo detto più volte, il volume del traffico nel trasporto pubblico locale è certamente aumentato a causa della crisi, ma bisognerebbe comunque incentivarlo ancor di più. Si potrebbe dunque riservare un po' meno attenzione all'Alta velocità e curare maggiormente il trasporto pubblico locale, anche sulle reti ferroviarie secondarie. Bisognerebbe pensare a far funzionare bene quello che abbiamo, evitando che vada in malora, piuttosto che cercare di realizzare altre opere. Questa sarebbe certamente un'utile ed interessante strategia generale.

Ho letto poi che dall'accantonamento dei fondi ministeriali finalizzato alla *spending review* sono escluse le somme destinate alla realizzazione dell'Expo 2015. Viene da interrogarsi su questo, anche perché stiamo parlando chiaramente di un appuntamento importante, ma, come abbiamo detto tante volte in Aula, l'Expo 2015 non è più quello che doveva essere: il progetto originario era sicuramente interessante, ma è diventato ormai un'altra cosa.

Ci sarebbe molto altro da dire. La sensazione generale è che siamo ancora una volta nel *loop* di chi cerca di galleggiare e questa è la cosa che lascia perplesso me, insieme a tutti i componenti del mio Gruppo. Ancora una volta si provano a fare tante cose, ma non se ne finisce una. Mi viene da pensare, ad esempio, alla Salerno-Reggio Calabria, di cui si è molto discusso: è una vicenda che conosco bene, dal momento che vivo a Salerno. Parliamo di una strada inaugurata già 30 volte, visto che si fa un'inaugurazione per ogni piccola tratta realizzata; la inauguriamo a pezzi. Proprio recentemente, ad esempio, il ministro Lupi ha inaugurato altri dieci chilometri. Stiamo parlando di un'opera che non sarà mai completata. È una storia lunga, persino un po' triste. Se, infatti, la tratta campana è stata terminata, la tratta calabrese non sarà mai portata a compimento, anche a causa di un errore che fu commesso in passato, quando si decise di passare per le montagne della Calabria. Non voglio rivangare cose accadute cinquant'anni fa, ma resta il fatto che abbiamo opere che non finiscono mai, mentre si procede per maxi-lotti (abbiamo fatto un maxi-lotto di 950 milioni). È un sistema che dovremo cercare di ribaltare.

Proviamo a decidere che cosa bisogna fare: facciamo una cosa sola, invece di dieci, e portiamola a termine. Dimostriamo di avere il coraggio di scegliere quali sono le cose fondamentali che bisogna portare a compimento. Certo, se un'opera sta per essere ultimata sarebbe stupido non completarla; ma se un'opera non è stata ancora iniziata o ne è stata realizzata solo una parte, che può comunque essere funzionalizzata ad altro, si potrebbe anche decidere di non farla. È una questione di scelte.

Avremo comunque modo di approfondire i vari temi, dopo aver studiato in maniera approfondita l'ampia documentazione di bilancio.

PRESIDENTE. Mi perdoni, senatore Cioffi, non è certo mia intenzione fare l'avvocato difensore di nessuno, anche perché ormai non sono più al Governo da qualche anno, ma ci tengo a precisare alcune cose.

La Salerno-Reggio Calabria è un'autostrada lunga 440 chilometri. Come io stesso ho avuto modo di dire quando ero Ministro – era già stato detto peraltro dal mio predecessore ed è stato poi ricordato anche da chi è venuto dopo di me – ci sono 50 chilometri nella Provincia di Cosenza che non sono finanziati perché la realizzazione di quella tratta è particolarmente difficile e costosa. Rimangono comunque 390 chilometri di autostrada, di cui ad oggi è stato realizzato più dell'80 per cento. Si era detto che a dicembre 2013 questi 390 chilometri sarebbero stati completati: non so se entro la fine dell'anno l'opera sarà terminata, ma sicuramente a quella data mancherà poco, per cui è probabile che, nel giro di due o tre mesi, i 390 chilometri saranno definitivamente ultimati.

Si possono fare tutte le polemiche del mondo – sono anni che le sento – fino anche a sostenere che non era giusto fare quella strada, ma quello che vi ho detto è la verità. Chi quest'estate ha percorso la Salerno-Reggio Calabria per andare in Sicilia sa bene che sto dicendo la verità.

Oltretutto, da un punto di vista ambientalistico, la Salerno-Reggio Calabria è una delle migliori autostrade che siano state costruite: guardandola dall'alto con un elicottero ci si accorge, infatti, che proprio per salvare l'ambiente sono state realizzate piccole gallerie e che addirittura la vecchia strada che si faceva una volta è stata completamente piantumata, producendosi in tal modo del verde. Ma si sa che in genere noi italiani siamo dissacratori su tutto e non riusciamo mai a vedere le cose come sono. Quella che vi ho descritto è la realtà della Salerno-Reggio Calabria: poi si possono fare tutte le polemiche che si vogliono. Nella mia lunga vita di uomo politico sono stato più all'opposizione che alla maggioranza, per cui conosco bene il mestiere di chi fa opposizione; tuttavia, bisogna dire come stanno realmente le cose, e stanno nei termini che ho richiamato.

BORIOLI *(PD)*. Signor Presidente, riservandomi di procedere ad un esame più attento della documentazione, vorrei esprimere, innanzitutto, un giudizio complessivo sulla manovra. Come è stato evidenziato poco fa anche dal senatore Filippi, si tratta di un provvedimento complesso, nel quale è possibile intravedere comunque alcuni segnali positivi, che dovranno essere naturalmente meglio definiti.

È da valutare certamente in maniera positiva la previsione di un investimento sul materiale rotabile destinato al trasporto pubblico locale: di sicuro non è molto consistente, per cui bisognerebbe cercare di fare di più, ma viene dato intanto un segnale.

A costo di apparire un traditore delle mie passate funzioni – ho fatto l'assessore regionale ai trasporti per cinque anni – dal momento che le risorse sono poche, raccomanderei una gestione degli investimenti il più possibile centralizzata, almeno in questa fase transitoria nella quale si tratta di reimmettere linfa vitale nel sistema, sotto forma di nuovi mezzi e così via. Distribuire le risorse e metterle sulle spalle delle Regioni, affinché siano le Regioni stesse ad avviare le procedure di gara per l'acquisto di materiale rotabile, rischia di diventare una gimkana senza fine. Peraltro, quando si parla di trasporto ferroviario, si aprono spesso contenziosi tra Regioni e Trenitalia.

PRESIDENTE. Mi scusi senatore Borioli, ma tutte le volte che si è provato a fare un intervento di questo tipo ci sono state resistenze da parte della Conferenza Stato-Regioni.

BORIOLI *(PD)*. Per quanto mi riguarda, signor Presidente, sono disponibile a sostenere tale posizione sul piano politico. Dico questo perché in alcuni casi c'è il rischio di non finalizzare l'utilizzo delle risorse.

Come ho detto poco fa, ci si potrebbe muovere guardando a quella attuale come ad una fase solo transitoria, nella quale ridare slancio al sistema, per poi tornare a regime e, dunque, agli interventi delle singole Regioni. Peraltro, mi pare che, nell'ambito del percorso di riforma costituzionale, si stia anche parlando di rivedere le competenze dello Stato e delle

Regioni su alcune questioni. In ogni caso, con specifico riferimento al sistema dei trasporti, questo tipo di approccio potrebbe comunque essere utile per dare al nostro Paese un piano di investimenti e di crescita in un settore importante come quello della produzione di materiale rotabile.

In secondo luogo, voglio segnalare che nel contesto della legge di stabilità si sta parlando molto anche di recupero di risorse attraverso processi di alienazione e di messa a disposizione del patrimonio pubblico. Approfitto della presenza del rappresentante di Governo per dire che, a mio avviso, se parliamo della rete e degli scali merci per svolgere attività proprie, sarebbe molto utile avviare una ricognizione puntuale per sapere quanta parte del patrimonio oggi in capo alle diverse «sorelle» della *holding* Ferrovie dello Stato S.p.A. è utilizzata per i fini ai quali questo stesso patrimonio è destinato e quanta parte del patrimonio costituito attraverso investimenti pubblici – quindi non di Mauro Moretti o di qualche società privata a lui collegata – è invece inutilizzato. Ciò aiuterebbe a capire come parte di quel patrimonio possa essere impiegata per concorrere ad un rilancio complessivo del Paese.

Dico questo perché negli anni passati abbiamo assistito in molti casi al trasferimento di *asset*, che dovevano rimanere della rete, alle società di gestione del servizio. Vorrei soffermarmi su un caso che ho visto di recente andando a visitare un interporto dalle mie parti. Trenitalia è titolare di un fascio di binari che immette in un'area di manovra fondamentale per un interporto che svolge attività commerciali senza prendere un centesimo dalle finanze pubbliche. A questo interporto non viene concessa la possibilità di utilizzare quei binari delle ferrovie statali non per una qualche ragione, ma semplicemente perché non gliene importa nulla. Parliamo di un utilizzo che sarebbe servito dal pagamento di un canone regolare. Credo allora che se mettiamo insieme gli scali merci, le stazioni, gli *asset* che non sono utilizzati e che diventano luoghi in cui crescono le erbacce, anche se non risolviamo la situazione in questa legge di stabilità potremmo avere un quadro complessivo da utilizzare in vista dei prossimi provvedimenti.

Vorrei poi porre all'attenzione del rappresentante del Governo un'altra questione. Nelle prime pagine del testo si dice che con decreto ministeriale del 1º ottobre 2012 è stata istituita la struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali. In realtà, questa è una perorazione di buone intenzioni molto teorica. Il tema della vigilanza sulle concessioni autostradali va risolto perché in questo momento nessuno fa la vigilanza. Non parliamo soltanto di una funzione fondamentale per controllare che le concessionarie svolgano il loro mestiere – cosa sacrosanta a tutela dell'erario pubblico – ma di una funzione di vigilanza fondamentale per mettere su gambe corrette un appropriato rapporto tra capitale pubblico e privato. L'investimento del capitale privato, necessario se vogliamo superare il *gap* industriale, è fondamentale che non debordi in un meccanismo di ricerca di sovraprofitti che devono invece essere ricondotti ad una logica, giusta e regolata remunerazione del capitale investito, e devono concorrere

a realizzare un interesse generale, analogamente a quanto si dice in tema di banda larga.

FILIPPI *(PD)*. Signor Presidente, vorrei rilevare che ci sono 120 persone, appartenenti al personale ex ANAS, che sono passate al Ministero del infrastrutture e dei trasporti, dove sono attualmente parcheggiate senza fare niente, con una decurtazione del 30 o 40 per cento dello stipendio. È inaccettabile che nessuno controlli più nessuno.

SCIBONA *(M5S)*. Signor Presidente, sono contento delle decisioni del Governo perché, data l'esiguità delle risorse per la realizzazione delle opere strategiche, ritengo che finalmente abbia assunto una posizione «No TAV». È il segno che non c'è una grande volontà nel perseguire quelle che voi definite opere di sviluppo.

Ribadisco che mettere quelle cifre per l'Agenda digitale e il *digital divide*, effettivamente non ha senso; o si dice chiaramente che non ci sono più soldi e non facciamo più niente, oppure se si fanno i proclami, bisogna poi andare avanti. Approfondirò il testo, ricavandone sicuramente ulteriore materiale, ma da una prima lettura non sembra che si voglia andare tanto lontani e ciò su alcune cose mi va bene, ma su altre un po' meno.

CIAMPOLILLO *(M5S)*. Signor Presidente, all'articolo 9, comma 22, viene segnata una spesa di 10 milioni di euro. Come si giustifica la presente e ulteriore proroga di una convenzione provvisoria estremamente onerosa, pari appunto a 10 milioni di euro all'anno, con Centro di produzione S.p.A., ossia Radio radicale, per la trasmissione delle sedute parlamentari, quando tali sedute sono già trasmesse da Rai Parlamento? Ricordo, tra l'altro, che Rai Parlamento è un servizio pubblico.

FLORIS *(PdL)*. Signor Presidente, vorrei fare un rapidissimo riferimento al Titolo V della Costituzione e al decentramento. Voglio ricordare che sono un rappresentante della Sardegna, Regione che ha poca densità abitativa e grandi superfici. Nell'Isola il parco ferroviario ha una datazione di circa 60 anni, con riferimento sia alla trazione e alle motrici, sia ai vagoni per il trasporto passeggeri e merci. Chiedo quindi di rivolgere attenzione a quella che può essere la funzione del rappresentante del Governo, anche in linea con quello che viene detto nell'articolo 3 per lo sviluppo delle aree interne del Paese.

Se poi parliamo dell'ANAS, c'è ancora divertirsi. Per quanto riguarda le ferrovie abbiamo una dorsale che è assolutamente inesistente, è stata chiusa e funziona chissà come, forse con un treno che passa una volta al giorno, uccidendo così l'economia delle zone interne perché il trasporto e i collegamenti sono elementi vitali. Per quanto riguarda la viabilità e i trasporti collegati alle strade, il tratto Cagliari-Sassari presenta, ormai da dieci anni, un intervento per circa dieci chilometri, che è stato iniziato ma non si porta a compimento.

Altre cose ci sarebbero da dire sul tratto Sassari-Olbia, dove il Governo sta intervenendo con accordi di programma, fermo restando che molti di tali accordi coincidono con finanziamenti di parte regionale.

Esprimo pertanto apprezzamento sul progetto presentato, ma vorrei che si dedicasse una maggiore attenzione alle problematiche della Sardegna.

ROSSI Maurizio *(SCpI)*. Signor Presidente, vorrei chiedere al Sottosegretario se ritiene che si possa inserire nel provvedimento di stabilità norme sulla portualità, in particolare per quanto riguarda l'ampliamento dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali.

Vorrei inoltre ricordare che ci sono zone del Paese che stanno per essere totalmente isolate dal resto di Italia. A seguito della situazione che si è determinata in Alitalia, ad esempio, sono stati cancellati altri collegamenti aerei tra Genova e alcune delle principali città italiane. Anche sulla stampa, proprio di recente, sono state messe in evidenza le difficoltà che oggi si incontrano per raggiungere la Liguria, che sta per essere isolata a causa della diminuzione dei treni, della mancanza dell'Alta velocità, per non parlare del fatto che i collegamenti ferroviari – sia quelli interregionali che quelli per raggiungere il confine con la Francia – sono ancora a rotaia unica.

Chiediamo dunque al Ministero dei trasporti di intervenire per risolvere questa situazione, affinché certe zone del Paese – ho parlato della Liguria, ma il discorso è più ampio – non vengano totalmente isolate.

Quanto agli altri aspetti, mi riservo di evidenziarli nel prosieguo del dibattito.

GIRLANDA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Ringrazio gli onorevoli senatori intervenuti per le questioni poste, alcune delle quali sono particolarmente degne di nota e necessitano di una risposta compiuta da parte del Governo, che mi riservo di dare in una successiva seduta. Ovviamente risponderò per tutto ciò che riguarda il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre su alcuni dei temi evidenziati, che riguardano direttamente il Ministero dello sviluppo economico – mi riferisco, ad esempio, alla questione di Radio radicale – non posso esprimermi.

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

I lavori terminano alle ore 16,20.

Licenziato per la stampa dall'Ufficio dei Resoconti

€ 2,00