Senato della Repubblica XVII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 2

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

36ª seduta (antimeridiana): giovedì 24 ottobre 2013

Presidenza del presidente MATTEOLI

BI 0118
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 . . . . . *Pag.* 3, 4, 5 e *passim*
CIOFFI *(M5S)* 9, 10, 11
CROSIO *(LN-Aut)* 3
FILIPPI *(PD)* 7
FLORIS *(PdL)* 5
GIBIINO *(PdL), relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità* 10, 11
RANUCCI *(PD), relatore sulla tabella 3, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità* 3, 6, 10
ROSSI Maurizio *(SCpI)* 4

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: GAL; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; 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 Popolare: Misto-GAP; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Interviene il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico Simona Vicari.

I lavori hanno inizio alle ore 8,35.

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)***

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5ª Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 1121 (tabelle 10 e 3, limitatamente alle parti di competenza) e 1120, sospeso nella seduta pomeridiana di ieri, nel corso della quale aveva avuto inizio la discussione generale congiunta.

RANUCCI, *relatore sulla tabella 3, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Signor Presidente, mi pare che nel corso della discussione sia emerso il problema dell'esiguità delle risorse che la manovra finanziaria prevede per lo sviluppo della banda larga e delle comunicazioni digitali. Non mi sembra di ravvisare in proposito altre indicazioni da parte dei colleghi, quindi segnalerò adeguatamente tale aspetto nella proposta di rapporto che sottoporrò successivamente alla Commissione per le parti di competenza relative al settore delle comunicazioni.

CROSIO *(LN-Aut)*. Relativamente alla banda larga, nel Governo Berlusconi eravamo noi a difendere gli 800 milioni di euro «fantasma», come li ho sempre chiamati. Ebbene, oggi ritrovo i colleghi della sinistra a difendere quei famosi 800 milioni, che sono ancora «fantasma». Il mondo gira, ma la storia è sempre quella: gli 800 milioni di euro che l'allora ministro Tremonti faceva girare a suo piacere e teneva in realtà fermi, con disappunto dei colleghi di Governo, sono ancora lì e non verranno toccati. Questa è la tragedia.

Dispiace che il presidente Letta sia venuto a parlarci della questione in maniera seria e poi sia stato disatteso da se stesso, perché ha detto che

l'Italia è in forte ritardo nel superamento del *digital divide* e nell'attuazione dell'Agenda digitale europea e che dobbiamo rincorrere quest'ultima citando, a mio giudizio erroneamente, la commissaria Neelie Kroes, che ha cambiato tre volte in un anno la linea relativamente all'Agenda stessa.

Purtroppo, la realtà è che la Regione Lombardia ha stanziato un volume di risorse per la banda larga maggiore di quello previsto a livello nazionale.

PRESIDENTE. A proposito della banda larga, devo dire che nella prima parte del Governo Berlusconi c'era stato un Ministro che si era battuto molto perché fosse previsto un finanziamento adeguato dell'Agenda digitale, sostenendo che vi sarebbe stato un ritorno. Poi questo Ministro si dimise. Anche il suo sostituto sostenne la stessa cosa, ma si scontrò con le obiezioni del Ministro dell'economia e in tema di risorse chi ha in mano la borsa vince sempre, talvolta anche a scapito dell'interesse del Paese.

ROSSI Maurizio *(SCpI).* Signor Presidente, il problema della apparente mancanza delle risorse per il settore delle comunicazioni discende dal fatto che in Italia le risorse vengono allocate in un unico posto, che è la RAI.

Se pensiamo che oggi abbiamo per il solo sistema radiofonico RAI una perdita di circa 80 milioni di euro l'anno, con costi per 113 milioni ed introiti per 30 milioni, comprendiamo come, anziché conferire 2 miliardi di canone annuo alla RAI, dovremmo iniziare ad utilizzare i proventi del canone per cose più utili al Paese che non 16 canali televisivi e 11 redazioni. Oggi il cittadino italiano paga solamente per avere il servizio pubblico della RAI, laddove l'80 per cento di quello che viene prodotto non è servizio pubblico.

Le risorse quindi ci sono, ma sono spese male. Ebbene, visto che il 6 maggio 2016 scadrà la convenzione tra il Governo e la RAI e, come ha detto il vice ministro Catricalà nel corso di un'audizione dinanzi alla Commissione di vigilanza sui servizi radiotelevisivi, non è pensabile rinnovare tale convenzione per vent'anni, ma occorrerà un'apposita legge, in quell'occasione avremo l'opportunità di ridisegnare l'intero sistema delle telecomunicazioni nel Paese.

Potremo allora chiedere ai cittadini di pagare un canone non per il possesso del televisore, come stabilito in base ad una legge degli anni Trenta, ma per sviluppare il Paese. Questo sarà un passaggio storico per il futuro del Paese. I tempi sono stretti e – purtroppo – la RAI sta impegnando risorse anche oltre la scadenza della convenzione in atto, cosa che non può fare. Quale membro della Commissione di vigilanza conosco il programma industriale della RAI per gli anni 2013-2015 ed in esso sono già previsti investimenti che creano ammortamenti per tutto il sistema (i 16 canali, le radio e così via) che vanno ben oltre il 6 maggio 2016. Ciò è illegittimo posto che la convenzione potrebbe non essere rinnovata o esserlo solo parzialmente, solo per le risorse provenienti dal ca-

none e non più dalla pubblicità (il che significa 600-700 milioni di euro), ovvero potrebbe essere decisa una diversa ripartizione delle attività del servizio pubblico, da assegnare mediante gare europee ad evidenza pubblica, spacchettandole in diversi settori.

Perché non pensare allora di destinare una quota del canone agli investimenti sulla rete di telecomunicazioni e sulla banda larga? Allora sì che i cittadini saprebbero per cosa stanno pagando il canone, anche perché la banda larga sarà fondamentale per la confluenza tra televisione e rete. Ricordo infatti che il nostro Paese ha un sistema televisivo che crea enormi problemi perché viaggia soltanto via etere, laddove in altri Paesi quasi tutto passa via cavo. Peraltro, nel 2015, per la Convenzione di Ginevra, verranno riassegnate le frequenze radiotelevisive a livello europeo e diminuiranno le frequenze dal momento che una parte di esse passerà al sistema *Long term evolution* (LTE). Invito pertanto tutti i colleghi, in vista della scadenza del 6 maggio 2016, a riflettere su come destinare buona parte della quota canone.

FLORIS *(PdL).* Ritengo che le risorse disponibili per il completamento delle infrastrutture del Paese siano veramente ridotte al lumicino. Il ministro Trigilia aveva riferito tempo fa, nel corso di un'audizione davanti alle Commissioni 5ª e 14ª riunite, che ci sono disponibilità non indifferenti a livello di fondi europei non utilizzati che l'Italia rischia (e noi speriamo che questo non avvenga) di perdere. Addirittura, secondo il regolamento vigente, dovrebbero tornare in sede europea anche i fondi per progetti non completati. Fondi che potrebbero essere utilizzati anche per quei grandi progetti di cui abbiamo parlato, di infrastrutturazione del Paese, sia materiali che immateriali.

Quanto ai primi, si è parlato del completamento della banda larga, ma ancora sussistono problemi infrastrutturali, soprattutto nel Mezzogiorno, riguardanti le strade, le ferrovie e i porti. Queste infrastrutture, che contribuiscono alla modernizzazione del Paese e creano i presupposti per una reale competizione, dovrebbero rappresentare un obiettivo prioritario per il Governo, anche utilizzando le risorse dei fondi europei.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda il settore delle comunicazioni, sono d'accordo con quanto detto. Sicuramente è opportuno segnalare al Governo il parere della nostra Commissione per quanto concerne lo sviluppo della banda larga e dell'Agenda digitale.

Circa le infrastrutture e i trasporti, ovviamente si può sempre chiedere di più, è nella logica delle cose chiedere di più. Se però andiamo a leggere attentamente l'articolo 4 di questo provvedimento, francamente non mi aspettavo di più di quanto è stato stanziato. Conoscendo infatti la situazione del Paese, mi sembra che una delle questioni più importanti (preoccupazione che ritengo tutti noi abbiamo e che io sento fortemente) sia non lasciare a metà opere che sono partite da anni. Mi riferisco ai fondi per completare l'autostrada Salerno-Reggio Calabria che, come ho detto ieri, è ormai in dirittura d'arrivo; o per il MO.S.E., per il quale è

già stato speso più del 70 per cento del costo totale dell'opera e fermarsi ora sarebbe veramente assurdo. Si è tenuto conto della logica dei lotti costruttivi anche per opere importanti come l'autostrada Brescia-Verona-Padova, l'Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Venezia, nonché per opere infrastrutturali per la tratta Napoli-Bari. Si è tenuto conto, inoltre, del sostegno al settore dell'autotrasporto, relativamente al quale possiamo dire che la colpa non è di nessuno ed è di tutti. Il problema dell'autotrasporto in Italia è un problema serio e la nostra Commissione se ne è occupata spesso, anche negli anni precedenti. In Italia abbiamo un sistema di autotrasporto diverso da quello degli altri Paesi europei. Per fare un esempio, in Francia il numero degli addetti all'autotrasporto è di 5,8 milioni, mentre in Italia è pari a circa 1,2 milioni. Il fenomeno dei cosiddetti «padroncini» pone l'autotrasporto in una situazione di concorrenza al ribasso che spesso mette in grande difficoltà (quando non manda al fallimento) molti autotrasportatori. Ci deve pertanto essere un'attenzione da parte della politica, per riuscire a cambiare questo sistema. In un Paese democratico non si può imporre l'apertura di un'attività imprenditoriale a seconda del numero dei dipendenti. Si tratta di un problema molto serio ed è per questo motivo che, in ogni manovra finanziaria, abbiamo sempre dovuto trovare fondi per il settore dell'autotrasporto, direttamente o surrettiziamente.

In questi ultimi anni sia il Governo Berlusconi, in carica dal 2008 al 2011, sia il Governo Monti che l'attuale Governo, sono riusciti ad evitare lo sciopero degli autotrasportatori, proprio grazie ad interventi di sostegno; specialmente con la crisi in corso, non ci sono riserve sufficienti; bastano quindi due giorni di sciopero nazionale perché il terzo giorno l'Italia si trovi in ginocchio, come più volte accaduto in passato. Ebbene, tutto questo è stato evitato grazie agli interventi effettuati per il settore. Quindi, il provvedimento va visto nel contesto più generale della situazione economico-finanziaria del Paese e, da questo punto di vista, personalmente esprimo un giudizio positivo sulla manovra. Certo, è molto facile dire che si vuole di più, ma bisogna tenere conto che ci sono anche altri settori che chiedono finanziamenti per poter andare avanti. Ovviamente, le mie affermazioni sono relative a questa Commissione, perché se andiamo a considerare altri settori ci sarebbero delle critiche da fare.

RANUCCI, *relatore sulla tabella 3, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Presidente, nella seduta di ieri avevo sollevato il problema di incrementare il trasporto merci su ferrovia, alleggerendo il trasporto su gomma.

Ritengo però che, pur salvaguardando la libertà del mercato, andrebbero eliminate le società fittizie. Sappiamo infatti che molte società sulla carta sono società di autotrasporto, mentre nella realtà non hanno né addetti né mezzi. Per migliorare il settore bisognerebbe allora restringere il campo dei finanziamenti a quelle aziende che effettivamente svolgono questa attività.

PRESIDENTE. Senatore Ranucci, purtroppo a tal riguardo c'è un dato. Tutti noi sosteniamo da anni la necessità di incrementare il trasporto merci su ferrovia. Nel resto d'Europa, invece, tale tipo di trasporto è diminuito. Si guardi al caso della Germania, che aveva raggiunto una percentuale di trasporto merci su ferrovia del 27-28 per cento mentre oggi credo che non superi l'11 per cento. In tutta Europa il tonnellaggio di merce che viaggia su ferrovia è calato notevolmente. Questa è la realtà.

E, se vogliamo dirla tutta, spesso la merce su ferrovia viene fatta «prigioniera», perché non arriva mai o arriva in ritardo. È un servizio assolutamente inadeguato, su questo non c'è dubbio.

FILIPPI *(PD).* Presidente, non intendevo intervenire ma il tema da lei toccato, quello dell'autotrasporto, è stimolante. Mi rivolgo in particolare al relatore, perché nel parere inserisca almeno alcune delle riflessioni che vi vorrei consegnare.

Noi sappiamo che i 330 milioni di euro stanziati dalla manovra finanziaria all'articolo 4, comma 9, sono, purtroppo, solo una parte delle risorse che sarebbero necessarie per risollevare il settore dell'autotrasporto. Non si tratterebbe peraltro neanche di una cifra enorme, se andasse davvero agli autotrasportatori. In realtà, proprio per quanto ha detto il Presidente relativamente ad una concorrenza che si è spinta all'eccesso sul costo del lavoro, sappiamo che in gran parte si tratta di un rimborso per petrolieri, assicuratori e concessionari autostradali. Non dico questo perché ho la volontà di combattere questi altri anelli della catena logistica, ma per evidenziare come la pressione che si esercita sul settore sia veramente consistente. Come ha ricordato il Presidente, andiamo a toccare un anello estremamente delicato della catena logistica, perché l'autotrasporto è in condizione di mettere in ginocchio il Paese. Ricordiamo ancora cosa successe quando il Governo di centrosinistra tentò di resistere ad una trattativa nonostante avesse la disponibilità finanziaria: sparì la merce dai supermercati perché purtroppo l'evoluzione logistica della merce nel nostro Paese è stata tale che perfino la grande distribuzione ha tolto il deposito e il magazzino. Si tratta quindi di un settore estremamente complesso, anche in ragione di alcune storture che si sono determinate negli ultimi anni, parte delle quali desidero segnalare.

La prima concerne la questione già ricordata dal senatore Ranucci delle aziende fittizie. Non solo abbiamo un numero eccessivo di ditte di autotrasporto (approssimativamente circa 150.000, ossia due volte quelle della Francia e tre volte quelle della Germania, a parità di popolazione), ma queste cifre sono drogate dal fatto che sovente si tratta di aziende fittizie, che cioè sono iscritte agli albi provinciali ma non hanno né personale né mezzi.

Spero che nel rapporto cha la nostra Commissione trasmetterà alla Commissione bilancio si chieda di ricondurre a livello centrale la gestione dell'albo degli autotrasportatori, sottraendolo all'attuale ambito provinciale, tanto più che le Province verranno prima o poi soppresse. Si tratta di un intervento assolutamente urgente che abbiamo segnalato per primi e

su cui, pian piano, ha convenuto anche il centrodestra, già con l'allora sottosegretario Giachino. Ma per quale motivo è nato il fenomeno di aziende fittizie, che non hanno forza lavoro né strumenti per esercitare la propria attività mentre hanno un reddito? Perché negli ultimi anni si è determinata una degenerazione del sistema con i contratti in «subvenzione», ossia subcontratti di trasporto. Si può infatti acquistare il contratto di autotrasporto e poi rivenderlo; chi lo acquista può a sua volta rivenderlo e così via. Nella catena dei passaggi ci guadagnano tutti meno chi di fatto svolge il lavoro. Ebbene, in alcuni casi i contratti in subvenzione sono giustificati ma non sempre, per cui credo che a questa pratica debba essere posto un limite ragionevole.

Infine, nella scorsa legislatura ho cercato di sensibilizzare la nostra forza politica sul problema, molto serio, dei contratti di autotrasporto che, contrariamente a quanto avviene in altri settori come quello postale, non riconoscono la responsabilità in solido tra committente e vettore del trasporto. Il committente stipula un contratto di autotrasporto con un soggetto, che generalmente è pienamente in regola sotto ogni profilo (contributi, versamenti pensionistici, DURC e così via), ma con la possibilità dei contratti in subvenzione in ogni passaggio questi obblighi non vengono accollati al committente. Quello che sta succedendo nel Paese, che abbiamo toccato con mano con alcune audizioni «da brivido» svolte in questa Commissione, è assolutamente inaccettabile. Apparentemente vi è un contesto formale in regola tra il committente ed il primo soggetto che riceve l'appalto, mentre quello che succede dopo è drammatico, nel senso che ci sono persone che lavorano senza essere assicurate, talvolta non retribuite o retribuite a piena discrezionalità del datore di lavoro. Questa non è una mia opinione, ma si tratta di situazioni che sono state oggetto di indagine da parte dell'Ispettorato del lavoro di Roma e di Milano (non parlo di latitudini dove potrebbero esservi altri elementi di preoccupazione). Una delle misure che l'Ispettorato del lavoro, sommessamente, ci ha suggerito di prendere in seria considerazione è la revisione del contratto di trasporto. Avendo cercato di sensibilizzare per quanto possibile la mia parte politica, purtroppo senza successo, consegno questa riflessione alla Commissione.

PRESIDENTE. Alla luce dell'intervento del senatore Filippi, dal momento che il finanziamento di 330 milioni destinato per il 2014 all'autotrasporto non sarà erogato automaticamente, ma attraverso un decreto del Ministro delle infrastrutture di concerto con quello dell'economia, potremmo inserire nel rapporto della Commissione, nella parte relativa a infrastrutture e trasporti, le segnalazioni appena esposte dallo stesso senatore in materia di autotrasporto.

Desidero altresì ricordare che all'articolo 4, comma 1, del disegno di legge di stabilità è previsto uno stanziamento di 335 milioni per gli interventi dell'ANAS sulla rete viaria. Al riguardo, bisogna tenere conto di quanto accaduto ad Avellino, con il tragico incidente del pullman precipitato dal viadotto di Monterforte Irpino: quei 39 morti non sono stati dimenticati, c'è un problema di sicurezza. Non so se qualcuno vorrà presen-

tare emendamenti volti ad aumentare i finanziamenti per l'ANAS in tal senso, in ogni caso riterrei opportuno inserire nel rapporto un richiamo alla necessità di ampliare quanto più possibile tali risorse, perché una migliore manutenzione della rete stradale e autostradale vuol dire anche più elevati livelli di sicurezza ed in quest'ottica 335 milioni sono assolutamente insufficienti.

CIOFFI *(M5S).* Signor Presidente, mi sembra importante segnalare che nella tabella 10 allegata al disegno di legge di bilancio, relativa allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono stanziati oltre un miliardo di euro, per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016, per gli arbitrati e contenziosi relativi agli appalti delle opere pubbliche. Si tratta di una cifra importante, temo fin troppo: se spendiamo tutti questi soldi per arbitrati dovremmo chiederci cosa non funziona.

Purtroppo, molte gare di appalto, ad esempio nella Regione Campania, sono aggiudicate con ribassi del tutto anomali, anche superiori al 50 per cento (in Sicilia con il 5 per cento, per lo stesso motivo ma per funzioni contrapposte). Ciò significa che le imprese non pensano a realizzare i lavori bensì proprio ad innescare contenziosi e questo è un problema immenso. Sostanzialmente, alle imprese non importa nulla del ribasso con il quale vincono perché poi si rifanno sulle riserve. Spesso mi è capitato di interagire con imprese che avevano come avvocato una persona che aveva lavorato 25 anni come geometra di cantiere. Costui aveva lavorato come direttore dei lavori per quelle imprese. Poi, dopo aver conseguito la laurea in legge, era diventato un esperto eccezionale in riserve, e trattare con lui era una vera battaglia.

Se noi spendiamo tutti questi soldi in liti e arbitrati, allora dovremmo farci un esame di coscienza e cercare di capire cosa non funziona. I progettisti non fanno i progetti sui rilievi? Verifichiamolo. I bandi di gara non sono fatti correttamente? Verifichiamolo. Ma dobbiamo anche chiederci come mai questo accade e dove è sbagliata la legge.

Certo, tutto questo nella manovra finanziaria non c'è, ma leggere questi numeri a me fa tremare le vene dei polsi. Alla tabella 10 sono infatti previsti 1,20 miliardi per il 2014, 1,560 miliardi per il 2015 e 1,45 miliardi per il 2016. E si tratta di miliardi, non certo di numeri insignificanti.

PRESIDENTE. Senatore Cioffi, proprio per volontà del Parlamento è stata approvata una legge che ha tagliato molto gli arbitrati. Purtroppo, quando si scrivono queste norme, si va ad urtare la suscettibilità del mondo della burocrazia. Se infatti si va a vedere chi ricorre agli arbitrati, si scopre che sono sempre le solite categorie. Sa quanti nemici ci facciamo per scrivere una sola di queste norme? Lei ha ragione, ma le ripeto che oggi gli arbitrati sono stati notevolmente tagliati, più che dimezzati, anche perché in passato venivano quantificati percentualmente sul valore dell'opera raggiungendo importi enormi, mentre ora non è più così.

CIOFFI *(M5S).* Quella degli arbitri era l'unica categoria di giudici che si autoliquidava e decideva il proprio compenso.

Il numero degli arbitrati è diminuito perché li rinviamo alla giustizia ordinaria; questo è un espediente per impedire alle imprese di ricorrere, perché con la giustizia ordinaria non si sa quando si prenderanno i soldi. Anche in questo caso, quindi, c'è una serie di nodi che prima o poi dovremo cercare di risolvere. Questo numero, però, è talmente importante che mi è saltato agli occhi. Pertanto, invito tutti a riflettere sul fatto che noi spostiamo 10 milioni da una parte all'altra e poi paghiamo un miliardo all'anno per gli arbitrati.

RANUCCI, *relatore sulla tabella 3, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Presidente, sembrerà strano, ma il senatore Cioffi mi trova al 100 per cento d'accordo su questo argomento. La nostra Commissione deve affrontare la questione di una revisione del codice dei contratti pubblici. Troppo spesso le opere vanno a finire in contenziosi lunghi e complicati.

Sono necessarie una semplificazione e una velocizzazione, che valgano anche per le imprese, perché ci sono anche le imprese che hanno la necessità di velocizzare il lavoro e avere meno burocrazia. Forse con lo strumento della legge delega al Governo, ma bisogna affrontare questo problema. Questa è la punta dell'*iceberg*, posto che il problema è molto più ampio e riguarda anche la tempistica e a volte la buona qualità delle opere.

Presidente, lei è stato Ministro e sa meglio di me quanto spesso ci si trovi di fronte a burocrazie che vogliono mantenere lo *status quo*. Su questo noi dobbiamo assolutamente intervenire, sia con leggi sia attraverso la rivisitazione del codice dei contratti pubblici.

GIBIINO, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Presidente, voglio ringraziare i colleghi per gli spunti e le riflessioni fornite, peraltro anche appassionate.

Come abbiamo detto ieri, questa è una mini finanziaria, forse quella di importo minore degli ultimi vent'anni, e lo si evince anche dai numeri. La parte di competenza di questa Commissione è la parte residuale perché, come lei ha detto, Presidente, se dovessimo guardare l'altra parte della finanziaria dovremmo discutere per ore e ore.

Desidero però stigmatizzare che – al di là del fatto che questa legge di stabilità è orientata nel finanziare opere in maniera tale da non lasciare indietro il MO.S.E. e la tratta autostradale Salerno-Reggio Calabria – in realtà nulla viene specificato per la Regione Sicilia. Dico ciò approfittando del fatto che è oggi qui presente un membro del Governo proveniente proprio dalla Sicilia, che quindi è particolarmente sensibile alle necessità di tale Regione.

Per quanto riguarda l'intervento del senatore Ranucci sulla necessità di prevedere incentivi volti al potenziamento della rete ferroviaria per quanto riguarda il trasporto merci, io ritengo che dovremmo lasciare

tale compito al mercato. Voglio dire che, in base all'esperienza dell'autotrasporto e della grande distribuzione, come diceva il presidente Matteoli, è molto complesso utilizzare la rete ferroviaria per il trasferimento delle merci; in parte perché le merci diventano «prigioniere», ma soprattutto perché l'alto costo del trasferimento su rotaia, che in Italia sconta un 6 per cento in più, diventa assolutamente insostenibile in quanto implica movimentare la merce su gomma fino alla stazione ferroviaria (o all'interporto), per poi affidarla alle ferrovie e riprenderla nuovamente per metterla su gomma e portarla a destinazione. Questa operazione, dal punto di vista dei tempi e dei costi, risulta assolutamente ingestibile. Mi sembrerebbe tuttavia utile che questa Commissione affrontasse, insieme alle categorie interessate, un ragionamento complessivo per capire cosa può viaggiare su gomma e cosa può viaggiare su ferrovia.

Il tema molto delicato che ha sollevato il senatore Filippi è quello del formarsi, soprattutto nell'ultimo periodo, di società di autotrasporto che non hanno mezzi: sulla carta fanno investimenti, riescono ad acquisire importanti contratti e commesse e poi utilizzano i «padroncini» di turno, senza garanzie, per il trasferimento della merce. Su questo punto, non solo la nostra Commissione ma, come sapete, anche molte federazioni dell'autotrasporto, soprattutto quelle della FAI legate alla Confcommercio, spingono fortemente perché vi sia chiarezza, quindi credo che la nostra attenzione sposi sicuramente quella delle categorie.

Infine, relativamente all'osservazione del senatore Cioffi, devo dire che un miliardo da destinare ogni anno ai contenziosi è una cifra importantissima e la dice lunga su ciò che accade negli appalti. Tuttavia nei contratti d'appalto è impossibile non inserire la clausola compromissoria e comunque l'eventuale ricorso all'arbitrato, posto che se ci si affida alla giustizia ordinaria le imprese falliscono. Ma questo non è un problema della nostra Commissione bensì di riorganizzazione della giustizia, demandato alle competenze del Governo e di altra Commissione. Ciò detto, le società che partecipano agli appalti si trovano in una condizione particolarmente seria, perché non è detto che chi vince l'appalto riesca poi ad eseguire le opere, dato che ci sono tutta una serie di problematiche a valle. Benvenuto, senatore Cioffi, nel Belpaese, perché questo problema non si risolve con una legge, ma solamente se gli italiani immaginano di agire in maniera completamente diversa. Questo però attiene alla struttura di un popolo e non alle leggi che regolamentano quel popolo.

CIOFFI *(M5S).* Basterebbe non pagare le mazzette!

GIBIINO, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.* Su questo condivido la sua linea, senatore Cioffi, ma secondo me in Italia non c'è soluzione. *(Commenti del senatore Cioffi).*

Signor Presidente, tornando con i piedi per terra, sicuramente molte delle riflessioni dei colleghi saranno ben accolte nella proposta di rapporto

per la parte relativa alle infrastrutture e trasporti, da trasmettere alla 5ª Commissione.

PRESIDENTE. Tutto possiamo fare, fuorché tornare alla giustizia ordinaria per questi contenziosi, perché vorrebbe dire avere le risposte dopo dieci anni e quindi, ha ragione il senatore Gibiino, arriveremmo al fallimento delle imprese.

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

I lavori terminano alle ore 9,20.

Licenziato per la stampa dall'Ufficio dei Resoconti

€ 1,00