Senato della Repubblica XVII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 4

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

38ª seduta: lunedì 28 ottobre 2013

Presidenza del presidente MATTEOLI

BI 0128
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

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

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

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

* PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 5, 7 e *passim*
BLUNDO *(M5S)* 13, 15
CIAMPOLILLO *(M5S)* 8, 17
CIOFFI *(M5S)* 7, 16
CROSIO *(LN-Aut)* 9, 13
FILIPPI *(PD)* 14, 15
FLORIS *(PdL)* 11, 15, 16
GIBIINO *(PdL), relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità* . . . . . 3, 13, 15 e *passim*
GIRLANDA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti* . . . . 13, 14, 15 e *passim*
RANUCCI *(PD), relatore sulla tabella 3, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità* 5, 7, 12

ALLEGATO (contiene i testi di seduta) 18

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.

I lavori hanno inizio alle ore 14,30.

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

– (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 e conclusione dell'esame congiunto con esiti distinti. Rapporti alla 5ª Commissione: rapporto favorevole con osservazioni sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità; rapporto favorevole con osservazioni sulla tabella 3, 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 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 del 24 ottobre.

Ricordo che nella precedente seduta, dopo la discussione generale, si sono svolte le repliche dei rappresentanti del Governo. Cedo quindi la parola ai relatori sui disegni di legge in esame.

GIBIINO, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Signor Presidente, abbiamo predisposto il seguente schema di parere, ovviamente tenendo conto delle riflessioni e degli interventi dei colleghi in discussione generale. Ne do lettura:

«La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità,

premesso che: l'articolo 4 del disegno di legge di stabilità reca una serie di importanti e apprezzabili finanziamenti per i settori delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzati in particolare agli interventi di manutenzione della rete stradale di competenza di ANAS S.p.A.; alla prosecuzione dei lavori per il completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, del MO.S.E. di Venezia e di alcuni importanti assi ferroviari AV/AC; all'acquisto di materiale rotabile ferroviario e su gomma per il trasporto pubblico regionale e locale; al comparto dell'autotrasporto; al paga-

mento dei debiti relativi ad opere pubbliche già ricomprese nell'intervento straordinario per il Mezzogiorno; contestualmente il successivo articolo 10, nell'ambito delle misure per la razionalizzazione della spesa pubblica, reca una serie di riduzioni di stanziamenti che incidono sul Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; lo stesso disegno di legge di stabilità, alla Tabella E, prevede tra l'altro 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, oltre a cospicui stanziamenti per il completamento di alcune tratte importanti ferroviarie e del programma ponti e gallerie stradali di cui al decreto-legge n. 69 del 2013;

considerato che: l'Italia sconta un grave ritardo nello sviluppo e nell'ammodernamento della infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie, specialmente in alcune zone del Mezzogiorno e delle isole; il trasporto pubblico regionale e locale è in una condizione sempre più difficile e carente, con gravi ripercussioni sulla vita dei cittadini; l'autotrasporto risente di una condizione di mercato eccessivamente frammentata, anche a causa della presenza di un alto numero di imprese fittizie e di schemi contrattuali poco trasparenti e dispersivi che, attraverso il meccanismo dei subappalti, favoriscono purtroppo l'insorgere di condizioni di lavoro irregolare e scarsamente remunerato, anche nel comparto parallelo del recapito postale; la manovra finanziaria in esame tenta positivamente di rilanciare una programmazione mirata sia nel settore delle infrastrutture che in quello dei trasporti, concentrando le risorse disponibili su alcune opere e finalità specifiche, ritenute prioritarie per lo sviluppo; occorre continuare su questa strada, da un lato selezionando con attenzione gli obiettivi e i progetti strategici di investimento e garantendo ad essi un più stabile e congruo flusso di risorse; dall'altro attuando una programmazione il più possibile organica e coerente a livello nazionale, sia pure nel rispetto delle reciproche competenze di Stato, Regioni ed enti locali;

formula un rapporto favorevole, con le seguenti osservazioni: nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, occorre destinare un maggior volume di finanziamenti alla manutenzione della rete ferroviaria e stradale, per conseguire più elevati livelli di efficienza e di sicurezza; nell'ambito della programmazione dei progetti relativi alle grandi opere di collegamento, risulta prioritario investire sulla realizzazione degli assi di collegamento tra i nodi di scambio (porti e aeroporti) e le reti autostradali e ferroviarie; ferma restando la priorità per la realizzazione dei collegamenti ferroviari ad alta velocità, essenziali per lo sviluppo del Paese, una quota parte dei relativi finanziamenti dovrebbero essere destinati anche al sostegno delle reti ferroviarie regionali e locali; con riferimento ai finanziamenti per l'acquisto del materiale rotabile destinato al trasporto pubblico regionale e locale, appare opportuno incrementare tali fondi, avviando un confronto con le Regioni per attuare forme di acquisto centralizzate del materiale, al fine di conseguire più ampie economie di scala e rilanciare le attività produttive del settore; nell'ambito di una più complessiva riorganizzazione della catena di distribuzione logistica nazionale, è auspica-

bile un confronto con gli operatori del settore per verificare la possibilità di spostare una parte significativa del traffico merci dal trasporto su gomma a quello su ferrovia; in materia di autotrasporto, si sollecitano con urgenza interventi per ricondurre la gestione dell'albo degli autotrasportatori dagli ambiti provinciali al livello centralizzato nazionale, così da contrastare il fenomeno delle imprese fittizie, assegnando al Comitato dell'albo, oggi struttura dipendente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, compiti di coordinamento sui controlli da realizzare per assicurare il rispetto delle regole, anche al fine di dare esecuzione alle indicazioni comunitarie sulla necessità di redigere liste delle imprese virtuose e di quelle meno virtuose (rispettivamente, *white list* e *black list).*

Sempre in materia di autotrasporto, è poi necessario rivedere gli schemi dei contratti vigenti, introducendo la responsabilità solidale tra committente e vettore e limitando la possibilità di cessione dei contratti in subvenzione, anche al fine di eliminare i fenomeni di lavoro nero e di sfruttamento della manodopera, anche nel settore del recapito postale. Si ritiene inoltre indispensabile mantenere lo stanziamento di 330 milioni previsto per il 2014 dall'articolo 4, comma 9, del disegno di legge di stabilità ed evitare in modo assoluto di prevedere un aggravio dei costi attraverso interventi di riduzione del recupero sull'accisa per il gasolio da autotrazione; si segnala con forza la necessità di completare l'inquadramento del personale ex ANAS addetto alla vigilanza sulle concessionarie autostradali, recentemente trasferito al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di metterlo in condizione di riprendere l'effettivo esercizio delle proprie funzioni di vigilanza; nell'ambito di una più generale revisione delle norme di settore, si valuti la possibilità di inserire disposizioni a favore della portualità, con particolare riguardo all'ampliamento degli attuali margini di autonomia finanziaria riconosciuti alle autorità portuali; è auspicabile che, nel quadro della riforma del Codice dei contratti pubblici, si introducano norme per limitare ulteriormente il ricorso improprio agli arbitrati nei contenziosi riguardanti gli appalti pubblici, che oltre a rallentare l'esecuzione dei contratti possono determinare maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Infine, si raccomanda in maniera pressante una particolare attenzione per lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture stradali e ferroviarie della Sicilia e della Sardegna, che sono da troppo tempo ingiustamente trascurate e penalizzate, con grave danno per i cittadini e le imprese locali».

PRESIDENTE. Do ora la parola al senatore Ranucci, relatore 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, anche questo schema di rapporto tiene in considerazione

gli interventi dei colleghi in discussione generale, oltre chiaramente all'intervento del vice Ministro della comunicazione.

«La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016, limitatamente alle parti di competenza, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità,

premesso che: il disegno di legge di stabilità all'articolo 4, comma 10, 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; tale stanziamento reintegra le risorse, di pari importo, che erano state decurtate per l'anno 2013 dall'articolo 61, comma 1, lettera *c)*, del decreto-legge n. 69 del 2013; le risorse pubbliche complessivamente disponibili per l'attuazione del Piano nazionale per la banda larga risultano attualmente pari a 150 milioni di euro, stanziati dallo Stato attraverso il Ministero dello sviluppo economico, a cui si aggiungono circa altri 200 milioni di euro tra fondi regionali e fondi comunitari, oltre a fondi privati; lo stesso disegno di legge di stabilità, alla Tabella C, conferma, rispetto al bilancio a legislazione vigente, la destinazione di circa 2,8 milioni di euro all'Agenzia per l'Italia digitale per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016.

Considerato che: anche a causa del grave ritardo che l'Italia sconta in questo settore, tali stanziamenti risultano insufficienti per consentire il completamento in tempi rapidi del Piano nazionale per la banda larga, che resta un obiettivo strategico per il Paese, essenziale anche per il superamento del *digital divide* e per l'attuazione dell'Agenda digitale europea; il coordinamento delle attività di settore, imperniate sull'Agenzia per l'Italia digitale, il cui statuto è ancora in fase di stesura, presenta una serie di difficoltà, anche a causa di un'organizzazione eccessivamente complessa e caratterizzata da una serie di sovrapposizioni tra i diversi soggetti competenti; come recentemente ricordato dal Ministro per la coesione territoriale, l'Italia rischia di perdere nei prossimi mesi un ingente volume di fondi comunitari, a causa della mancata predisposizione di progetti per l'utilizzo degli stessi;

formula un rapporto favorevole, con le seguenti osservazioni: nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, occorre destinare un più stabile e congruo volume di risorse alle attività finalizzate al completamento del Piano nazionale per la banda larga, operando nel contempo un'accelerazione delle procedure necessarie. A tal fine, anche in relazione alla stesura in corso dello statuto dell'Agenzia per l'Italia digitale, appare opportuno realizzare una semplificazione delle competenze e dei ruoli organizzativi dei soggetti responsabili del settore, per assicurare un miglior coordinamento dei vari interventi; è prioritario destinare una quota significativa dei fondi comunitari spettanti all'Italia (con particolare riguardo ai fondi strutturali di prossima assegnazione) agli interventi infrastrutturali per l'attuazione del Piano nazionale per la banda larga necessari per lo sviluppo delle comunicazioni digitali nel Paese, attraverso la predisposizione di

progetti mirati, con una programmazione certa delle risorse e dei tempi di realizzazione».

PRESIDENTE. Essendo stato presentato uno schema alternativo di rapporto di segno contrario, invito i presentatori ad illustrarlo.

CIOFFI *(M5S)*. Signor Presidente, trattandosi di un testo lungo, procederò per sintesi.

Il nostro schema di rapporto pone in evidenza la necessità di concentrare le limitate risorse finanziarie disponibili anziché sulle grandi opere, spesso inutili e costose, su opere più piccole ma più utili per i cittadini comuni. A tal proposito, segnalo in particolare l'esigenza di spostare l'attenzione dalle ferrovie ad alta velocità a quelle regionali e locali. Basti pensare a tutta una serie di stanziamenti presenti nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per opere o interventi non più attuali o difficilmente giustificabili. Penso, per esempio, alla Pedemontana di Formia. Ci viene da sorridere!

RANUCCI, *relatore sulla tabella 3, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Non è così.

CIOFFI *(M5S)*. Se ne parla da trent'anni di queste famose pedemontane: cerchiamo di fare meno strade.

Penso ad EXPO 2015, per il quale c'è un finanziamento di 500.000 euro (certo, è una piccola cifra), però per la ratifica del trattato EXPO ci sembrano soldi spesi male. Penso ancora ai fondi per il pagamento dei debiti relativi ad interventi, non meglio specificati, per l'*ex* Agensud; agli appostamenti per l'Albo nazionale autotrasportatori e la relativa Consulta (mi rendo conto che potremmo scatenare un caos, come è accaduto in Francia sull'autotrasporto, però sarebbe ora di cercare di fare qualcosa per dare maggiore sostegno al trasporto su gomma e riorientare così il flusso di merci nel Paese). Penso ad alcuni stanziamenti del tutto inspiegabili per opere risalenti addirittura al tempo della Seconda guerra mondiale e, da ultimo, ai fondi per il M.O.S.E. di Venezia.

Colleghi, ci vuole un po' di coraggio nel prendere le decisioni.

Ogni tanto, poi, sarebbe bene che ci ricordassimo che abbiamo le testate nucleari imbarcate sugli aerei italiani: questo è un altro tema e capisco che sarebbe bene non toccarlo.

C'è un altro problema: abbiamo trovato tanti soldi per il M.O.S.E.. Mi rendo conto che è un'opera importante, in elevato stato di avanzamento, ma siccome stanziamo un altro miliardo per il suo completamento, credo che dovremmo stare un po' attenti a come spendiamo tutti questi soldi. Verifichiamo che cosa serve veramente per completare il M.O.S.E. e poi magari ci riflettiamo, altrimenti continueremo a spendere un mucchio di soldi su questa opera, perché sono veramente tanti.

A parte le risorse stanziate sulla TAV (conoscete bene la nostra posizione sulla TAV che è molto netta e chiara), ho trovato inserite nel bilancio alcune somme strane: a parte l'1,5 milioni di euro per il pagamento della spazzatura del Ministero, ci sono tante altre cose interessanti che emergono leggendo il bilancio. Ci sono 70 milioni di euro l'anno per la Consulta generale per l'autotrasporto e altri 75 milioni di euro per il Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori. Io non sono un esperto, ma leggere «Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori», mi pare roba da PCUS. Ragioniamoci un attimo, perché mi sembrano tanti soldi.

Sostanzialmente questi sono i punti critici che vorremmo poter modificare. Poi ci sono altri aspetti, ma purtroppo abbiamo scoperto che non possiamo intervenire all'interno del bilancio, spostando le somme da una voce a un'altra. Ci hanno spiegato che non si può fare. Abbiamo imparato che nel bilancio ci si può muovere soltanto per macrovoci: quindi, è un po' complicato.

Ma dobbiamo stare sempre attenti a come indirizziamo la nostra azione. Il concetto di fondo rimane sempre lo stesso: cercare di spendere quello che è necessario per le grandi opere (quelle che servono, che spesso non sono tante) e puntare maggiormente alla rifunzionalizzazione dei trasporti, soprattutto delle tratte ferroviarie. Va bene che poi ci sono i collegamenti e gli interporti, ma dobbiamo cercare di avere una visione un po' diversa, perché con le ristrettezze economiche che abbiamo adesso dobbiamo capire a cosa dare la priorità.

PRESIDENTE. Vorrei dire al senatore Cioffi, solo a titolo di informazione, che in sede consultiva non è possibile spostare le voci di bilancio, ma possiamo inserire proposte di modifica nello schema di rapporto e comunque simili proposte possono essere avanzate in Commissione bilancio.

CIAMPOLILLO *(M5S)*. Signor Presidente, vorrei illustrare uno schema alternativo di rapporto contrario, relativamente per quanto di competenza alla tabella 3.

Premesso che i provvedimenti in esame risultano del tutto insufficienti per affrontare la difficile situazione del Paese, sono necessarie, a nostro avviso, misure adeguate per dare slancio ai consumi delle famiglie e per invertire la caduta degli investimenti pubblici e privati.

Valutato anche che, allo stato, non si contano le voci di coloro che continuano a insistere sul fatto che la ricerca, l'innovazione e l'economia digitale siano elementi indispensabili e cruciali per lo sviluppo di un Paese e che, al di là di pochi timidi provvedimenti e alcune buone intenzioni, nella sostanza, si è fatto poco soprattutto per cambiare marcia e velocità di un Paese che su questi temi è da troppo tempo pressoché fermo. In Italia oggi il settore dell'ICT pesa il 3,5 per cento sul PIL, contro il 5-6 per cento dei Paesi europei più avanzati. Se solo ci mettessimo in linea con gli altri Paesi, avremmo già un punto di PIL in più, che è comunque poco

rispetto ai risultati dei Paesi del resto del mondo e ai *target* dell'agenda digitale.

Parlando di banda larga siamo sicuramente indietro. Qualcosa si sta facendo sui 30 *megabyte*, ma poco o molto poco si sta facendo sui 100 *megabyte*, un obiettivo cruciale per fare un salto di qualità verso l'economia digitale. Noi siamo solo al 14 per cento della popolazione coperta contro il 54 per cento della media europea e il 90 per cento di alcuni Paesi, come l'Olanda e il Belgio. Chiaramente questi non sono dati incoraggianti.

Per quanto riguarda le disposizioni di stretta competenza dell'8ª Commissione, abbiamo evidenziato che la missione «comunicazioni» subisce un taglio di 222,7 milioni di euro per il 2014, rispetto al dato per il 2013.

Nell'ambito della missione relativa a «ricerca e innovazione», con riferimento alle competenze del dipartimento per le comunicazioni, sono stanziate risorse pari a 8,8 milioni di euro, contro l'1,5 indicati nelle previsioni assestate per il 2013, destinate al programma relativo all'innovazione tecnologica e alla ricerca per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione.

Parliamo di 20 milioni di euro, che è la norma di maggior rilievo per il settore delle comunicazioni (articolo 4, comma 10) , con la quale si autorizza una spesa di 20 milioni per completare il piano nazionale per la banda larga. Anche secondo quanto riferito dal sottosegretario, questi 20 milioni, pur sommandosi agli altri già stanziati, esauriscono l'intero fabbisogno del progetto per il quale occorrono altri 2,5 miliardi di euro per i prossimi quattro anni.

Sono del tutto inadeguate e carenti le previsioni in tema di sviluppo del servizio radiotelevisivo pubblico anche in tema di informazione parlamentare. Infatti, vogliamo evidenziare che parliamo anche di un'ulteriore proroga. Si autorizza la spesa di 10 milioni di euro per un'ulteriore proroga di una convenzione stipulata, tra l'altro, in via provvisoria dal Ministero di comunicazione e Centro di produzione S.p.A. Noi avevamo già sollevato questo problema per quanto riguarda la destinazione di tali risorse allo svolgimento di un servizio che potrebbe essere, anzi che viene già in parte reso dal servizio pubblico, perché RAI Parlamento esiste già in FM, e quindi a nostro avviso dovrebbe essere svolto dal servizio pubblico direttamente e quindi eventualmente destinare delle risorse per potenziare la copertura di RAI Parlamento.

Non risulta il minimo cenno al cosiddetto diritto alla rete, ossia al diritto di ciascun cittadino a poter usufruire e disporre di una rete sicura, efficiente e moderna, che è il presupposto essenziale per lo sviluppo economico e per la tutela della democrazia, della partecipazione e dell'uguaglianza sostanziale dei cittadini. Chiaramente preannuncio che esprimeremo parere contrario allo schema di rapporto.

CROSIO *(LN-Aut)*. Signor Presidente, ho ascoltato i relatori e ho apprezzato il fatto che il collega Gibiino abbia esordito dicendo che nella

stesura del parere ha tenuto conto delle osservazioni espresse dai colleghi durante la discussione generale: sicuramente sì, quelle di maggioranza, ma quelle di opposizione credo meno. Questo è il mio personale parere. Io vorrei chiarire come Gruppo due aspetti. Vorrei sapere dal Governo quali sono i debiti relativi ad opere pubbliche derivanti dalla cessazione dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno, per i quali il disegno di legge di stabilità prevede una spesa di 150 milioni di euro tra il 2014 e il 2015. Allo stesso modo, vorrei chiarimenti sui programmi di spesa per i quali sono stati concessi i finanziamenti ad ANAS e RFI per gli interventi di manutenzione rispettivamente sulla rete stradale e su quella ferroviaria.

Relativamente alla parte concernente le comunicazioni, la relazione del collega Ranucci si pone in contrasto con quanto affermato dallo stesso presidente del Consiglio dei ministri Letta nei suoi recenti interventi in Parlamento. Infatti, gli stanziamenti individuati dal disegno di legge di stabilità sono del tutto insufficienti per realizzare la banda larga in Italia e sono destinati semplicemente a portare collegamenti digitali a velocità normale (2 Mb/s) nelle zone più periferiche del Paese (le cosiddette aree a fallimento di mercato). D'altra parte, non avendo quelle Regioni uno sviluppo economico tale da attirare capitali privati, questi investimenti possono essere sostenuti soltanto dall'intervento dello Stato. Si tratta però di investimenti minimi e limitati. Siamo consapevoli del fatto che noi non possiamo soddisfare l'Agenda digitale europea per diversi motivi. Anzitutto, non c'è più il tempo; non ci sono le risorse, e ciò non avverrà fintanto che l'Europa non cambierà la commissaria Neelie Kroes, che purtroppo non è competente in materia.

Mi stupisce che i colleghi del Movimento 5 Stelle, che sono sempre molto attenti alla questione della Rete e dello sviluppo del Paese, rispetto a questa importante partita vengano in Commissione dicendo che bisogna assolutamente creare le condizioni affinché in tutto il Paese ci sia la garanzia di avere 100 Mb/s. Dobbiamo smetterla di raccontarci bugie. La banda larga non verrà mai realizzata in tutta Italia: questo è un dato di fatto.

Sarebbe bellissimo poter fare il ragionamento che fanno i giapponesi: peccato che loro hanno investito 40 miliardi, perché ce li hanno: noi no. Neanche possiamo portare ad esempio l'Olanda e quello che dice la signora Kroes perché il nostro Paese è diverso: ha le montagne e i centri storici e fare banda larga è tutt'altro problema, con tutto il rispetto per la Kroes e per i suoi tulipani. È un altro pianeta, quindi, dobbiamo smettere di illudere il Parlamento e il Paese.

Quando eravamo alla Camera io e il collega Stefano Esposito abbiamo presentato un'importante risoluzione *bipartisan* in cui si chiedeva un impegno da parte del Governo in questo ambito. Noi non siamo in grado di soddisfare l'Agenda digitale europea, che presenta obiettivi assolutamente sproporzionati per l'Italia e che dovrebbe essere rivista per tenere conto delle esigenze nazionali. A me non interessa che al Passo dello Stelvio si abbia la connessione di 100 Mb/s, mentre ritengo sia necessario che nelle zone produttive si abbia una banda sufficientemente performante

per le industrie e le aziende che sono in sofferenza. Se concentreremo lì le nostre risorse faremo sicuramente il bene del Paese: ci sono Regioni in questo Paese che hanno investito maggiori risorse per fare banda larga ed è una vergogna, quando sappiamo che i più grandi economisti internazionali affermano che gli investimenti per la banda larga costituiscono l'unica garanzia di ritorno di PIL. Tutto il resto è un libro dei sogni: non raccontateci degli 800 milioni di euro, che sono sempre gli stessi che Tremonti ci faceva girare sotto il naso e che non abbiamo mai utilizzato perché quei soldi non ci sono; sfido chiunque a trovarli al Tesoro.

Infine, vorrei chiedere al Governo di adottare una politica tesa a far pagare un contributo per l'utilizzo delle reti di telecomunicazione anche agli operatori *over the top*, che lucrano grandi profitti dal traffico dati sulla Rete in modo parassitario, senza investire minimamente sull'infrastruttura. Su questo fronte chiedo un impegno ai colleghi del Movimento 5 Stelle: è una battaglia che dobbiamo fare in Aula. Il Governo si è reso disponibile, ma non ha il coraggio di portarla avanti.

Il Governo Berlusconi non ha voluto farlo perché aveva altro a cui pensare; il ministro Passera è andato sulla Luna e si è perso su Marte. Letta mi è anche particolarmente simpatico; credo sia una brava persona, ma purtroppo anche lui deve fare i conti con la politica e con le scarse risorse a disposizione su questa partita. Ma se questo Paese – lo dico con una certa indignazione e me ne scuso con i colleghi – non ha il coraggio di attuare un progetto industriale sulle nuove infrastrutture, allora è un fallimento. Questo discorso vale soprattutto per le nuove infrastrutture, i cui progetti di realizzazione non sono ancora inquinati (o non lo sono particolarmente) da interessi politici non condivisibili o altri fattori che hanno sempre inficiato nel nostro Paese lo sviluppo organico di certe partite.

FLORIS *(PdL)*. Questo dello sviluppo delle telecomunicazioni è un argomento che tanto appassiona, perché è propedeutico allo sviluppo economico dei singoli territori. Come ha detto il senatore Crosio, sullo sviluppo delle telecomunicazioni spendiamo sicuramente risorse inferiori a quelle che spendono altre nazioni e aggiungo che, probabilmente, non vi è un'adeguata concertazione sull'utilizzo delle risorse: infatti, da una parte ci sono i Comuni (dei cui sindaci faccio parte) che hanno incentivato lo sviluppo della fibra ottica, dall'altra ci sono le Province, le Regioni e il Governo nazionale. Probabilmente non c'è una sinergia tra i vari sistemi e questi non dialogano tra di loro. Credo che il Governo debba impegnarsi maggiormente sui necessari spazi di raccordo e sintesi per avere come obiettivo e risultato ultimo una rete a banda larga che soddisfi l'intero Paese.

È vero: ci sono dei territori che ne hanno più necessità di altri e soprattutto che ne hanno una necessità immediata se vogliono competere, ma un minimo di sistemi telematici in tutto il Paese è bene farlo: non parlo dello Stelvio chiaramente, ma parlo della differenza che c'è, anche in questo settore, tra le varie Regioni d'Italia.

RANUCCI, *relatore sulla tabella 3, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.* Senza fare polemiche, vorrei sottolineare alcuni aspetti rispetto allo schema di rapporto e rispetto a quello che ci ha detto il Governo, nella persona del vice ministro Catricalà, l'ultima volta che è venuto in audizione.

È chiaro che tutti noi vorremmo che ci fossero molte più risorse a disposizione della banda larga, ma ricordo che il piano da 500 milioni di euro per lo sviluppo delle comunicazioni digitali è reale (perché i 150 milioni stanziati dal Ministero dello sviluppo economico ci sono e sono reali) e sono state firmate le convenzioni con tre Regioni del Sud più arretrate, proprio perché il primo passo da compiere è superare il *digital divide* e portare i collegamenti da 2 a 7 *megabyte* al secondo per tutta la popolazione. È chiaro che 100 *megabyte* è il traguardo europeo, ma in questo momento può essere raggiunto solo *step by step*. Come primo obiettivo dobbiamo arrivare dappertutto.

Voglio anche ricordare che dei 500 milioni stanziati, 383 milioni (circa il 70 per cento) provengono da fondi pubblici (statali, regionali e comunitari), mentre il restante 30 per cento da compartecipazioni di privati, i quali evidentemente trovano interesse, dal punto di vista dell'investimento, nel dare la possibilità, anche a Regioni che non sono particolarmente attraenti, di superare il *digital divide*.

In ogni caso, i 20 milioni di euro sono una partita di giro – se vogliamo dire così – perché sono i 20 milioni che sono stati tolti e poi rimessi per far sì che lo stanziamento rimanesse uguale, tant'è vero che nello schema di rapporto è scritto che è necessario un ulteriore sforzo affinché questa importante infrastruttura venga realizzata.

Mi permetta invece il collega Cioffi una piccola battuta, che chiaramente non riguarda il mio schema di rapporto, ma riguarda la Pedemontana di Formia. In tutta Italia credo siano rimaste due città che sono attraversate da traffico veicolare che va dal Nord al Sud e non hanno una pedemontana. È un'opera necessaria e attesa da tempo, per consentire al traffico veicolare di non attraversare il centro abitato. Anzi, la speranza è che si possano accelerare i tempi – ci rivolgiamo al Governo – per superare un problema annoso e consentire di individuare nuovi progetti meno impattanti e costosi per la realizzazione di tale opera.

PRESIDENTE. Colleghi, oggettivamente in tutta Italia, che ci siano Governi locali di centrodestra o di centrosinistra, il trasporto pubblico locale è fortemente indebitato. È per questo che Governo e Parlamento devono intervenire, altrimenti vi assicuro che, prima o poi, il trasporto pubblico locale scoppierà in questo Paese, determinando un caos inimmaginabile. Non è questione soltanto di inefficienza dei servizi; è qualcosa di più. Chi fa questo mestiere da tanti anni sa anche perché siamo arrivati a questo punto. Partendo da metà degli anni Settanta, si presero talune decisioni, si scacciò ogni privato da questo settore, accorpando tutto, e acqui-

stando da privati autobus obsoleti pagandoli cifre enormi. Siamo partiti, pertanto, indebitandoci in tutt'Italia, ed è accaduto al Nord come al Sud.

Oggi dobbiamo cercare soluzioni con provvedimenti legislativi: ci vorrà del tempo ma l'importante è trovarle se non vogliamo gravi ripercussioni sulla vita dei cittadini. Proporrei pertanto di modificare lo schema di rapporto proposto dal relatore Gibiino inserendo un riferimento più incisivo alla necessità di un intervento per risolvere il problema drammatico del trasporto pubblico locale. Al secondo punto delle considerazioni, dopo le parole: «con gravi ripercussioni sulla vita dei cittadini», propongo di inserire le seguenti: «e pertanto è auspicabile che il Governo e il Parlamento dedichino al settore uno specifico provvedimento legislativo, mirato a raggiungere il pareggio di bilancio».

BLUNDO *(M5S)*. Presidente, propongo di integrare la formulazione suggerita da lei nel modo seguente: «e pertanto è auspicabile che il Governo e il Parlamento dedichino al settore uno specifico provvedimento legislativo, mirato a raggiungere il risanamento e, con il tempo, anche il pareggio di bilancio».

GIBIINO, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.* Accolgo l'indicazione della senatrice Blundo e riformulo conseguentemente lo schema di rapporto.

CROSIO *(LN-Aut)*. Signor Presidente, pur confermando il mio voto contrario sullo schema di rapporto, apprezzo comunque l'attenzione riservata al grave problema del trasporto pubblico locale.

GIRLANDA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, esprimo un parere favorevole sullo schema di rapporto così come riformulato dal relatore Gibiino. Tuttavia, invito lo stesso relatore a riformularlo ulteriormente, inserendo nella parte delle osservazioni in materia di autotrasporto dopo le parole: «oggi struttura dipendente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,», la parola: «maggiori». Chiedo altresì, nell'osservazione successiva, sempre in materia di autotrasporto, di sostituire la parola: «limitando» con «disciplinando» e, infine, di riformulare l'ultima osservazione nel modo seguente: «È auspicabile che, nel quadro della riforma del Codice dei contratti pubblici, si introducano norme per razionalizzare ulteriormente il ricorso improprio agli arbitrati nei contenziosi riguardanti gli appalti pubblici, in modo da evitare l'ingiustificato ricorso a tale strumento qualora lo stesso, oltre a rallentare l'esecuzione dei contratti, possa determinare maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

GIBIINO, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.* Ringrazio il Sottosegretario e accolgo le sue indicazioni, riformulando lo schema di rapporto nel senso richiesto.

Vorrei altresì dire che in merito alle riflessioni del collega Cioffi, la sua impostazione è assolutamente condivisibile relativamente al potenziamento delle reti locali.

Per quanto riguarda l'autotrasporto, come abbiamo avuto modo di dire la scorsa volta, il trasferimento delle merci in Italia comporta un aggravio di costi significativo rispetto ad altri Paesi dell'Unione europea. Contemporaneamente, proprio per l'orografia del nostro territorio, non è così semplice trasferire merci, soprattutto deperibili, solamente su ferrovia e non su gomma. Come ha sottolineato la scorsa volta il Presidente, a volte tali merci rimangono prigioniere del sistema ferroviario e non riescono ad essere correttamente trasferite nei sistemi intermodali. Quindi, a mio avviso è più corretto lasciar detto che è auspicabile un confronto con gli operatori del settore prima di arrivare a modificare questi finanziamenti.

Per il resto, accolgo le indicazioni del rappresentante del Governo e riformulo lo schema di rapporto nel senso richiesto.

PRESIDENTE. Procediamo quindi alla trattazione degli ordini del giorno e degli emendamenti riferiti alla tabella 10 del disegno di legge n. 1121, che si intendono illustrati.

GIRLANDA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Accolgo l'ordine del giorno G/1121/1/8/Tab.10. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno G/1121/2/8/Tab.10, a condizione che, nella parte dispositiva, al primo impegno dopo le parole «a reperire» siano inserite le seguenti: «, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica,».

FILIPPI *(PD)*. Accetto di riformulare l'ordine del giorno G/1121/2/8/Tab.10, in qualità di firmatario, in un testo 2 che recepisce l'indicazione del rappresentante del Governo.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, gli ordini del giorno G/1121/1/8/Tab.10 e G/1121/2/8/Tab.10 (testo 2) non verranno posti in votazione.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti alla tabella 10 del disegno di legge n. 1121 che si danno per illustrati.

GIRLANDA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti* Esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti alla tabella 10, in quanto le variazioni richieste andrebbero a pregiudicare le attività istituzionali programmate dal Ministero. Conseguentemente invito i proponenti al ritiro.

FILIPPI *(PD)*. Ritiro gli emendamenti 10.Tab.10.1.8, 10.Tab.10.2.8, 10.Tab.10.3.8, 10.Tab.10.4.8, 10.Tab.10.6.8 e 10.Tab.10.7.

BLUNDO *(M5S)*. Insisto per la votazione sull'emendamento 10.Tab.10.5.8, a mia firma.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

(Posto ai voti, è respinto l'emendamento 10.Tab.10.5.8).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno relativi al disegno di legge n. 1120, per il settore delle infrastrutture e dei trasporti, pubblicati in allegato, che si danno per illustrati e sui quali chiedo al relatore e al rappresentante del Governo di esprimersi.

GIBIINO, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.* Mi rimetto alla Commissione.

GIRLANDA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.* Esprimo parere favorevole all'ordine del giorno G/1120/1/8, a condizione che, nella parte dispositiva, le parole: «a destinare» siano sostituite con le seguenti: «a valutare l'opportunità di destinare». Formulo poi parere parzialmente favorevole sull'ordine del giorno G/1120/2/8, a condizione che siano espunte le parti relative ai primi tre impegni al Governo.

FLORIS *(PdL)*. Signor Presidente, aggiungo la mia firma all'ordine del giorno G/1120/1/8 e lo riformulo (testo 2) in modo da recepire l'indicazione del sottosegretario Girlanda.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G/1120/1/8 (testo 2) non verrà posto in votazione.

FILIPPI *(PD)*. Signor Presidente, in qualità di firmatario dell'ordine del giorno G/1120/2/8 non posso accogliere la richiesta di riformulazione del rappresentante del Governo.

Come abbiamo segnalato sia in Aula sia in Commissione in più occasioni, la situazione è a dir poco scandalosa. Il Gruppo del Partito Democratico è sempre stato estremamente critico sulla qualità più che sulla quantità del controllo che ANAS faceva tramite questo nucleo ispettivo, in ragione soprattutto al controllo reale per quanto riguarda gli investimenti che dovevano essere realizzati dal punto di vista infrastrutturale da parte delle concessioni autostradali. Con nostra sgradita e sgradevole sorpresa il Ministero è riuscito a fare peggio, nel senso che ad oggi il livello di controllo sulle concessioni autostradali svolte da questo nucleo è tendente allo zero. Quindi, le risposte che ci vengono date dal Governo non sono dal nostro punto di vista accettabili, ragion per cui manteniamo la formulazione originaria dell'ordine del giorno in titolo e ne chiediamo il voto.

FLORIS *(PdL)*. Signor Presidente, preannuncio la mia astensione sul suddetto ordine del giorno.

GIBIINO, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.* Anch'io mi astengo.

(Posto ai voti, è approvato l'ordine del giorno G/1120/2/8).

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

PRESIDENTE. Metto ai voti lo schema di rapporto favorevole con osservazioni presentato dal relatore Gibiino sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità, nel testo risultante dalle riformulazioni adottate e allegato al resoconto della seduta odierna.

È approvato.

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

CIOFFI *(M5S)*. Presidente, annuncio che lo schema alternativo formerà oggetto di un rapporto di minoranza.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto; pertanto la proposta di rapporto sarà trasmessa alla 5ª Commissione quali rapporto di minoranza.

Passiamo all'esame dell'ordine del giorno G/1120/4/8, presentato al disegno di legge di stabilità e concernente la parte relativa alle comunicazioni, che si intende illustrato, sul quale chiedo al relatore e al rappresentante del Governo di esprimersi.

GIBIINO, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.* Mi rimetto alla Commissione.

GIRLANDA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.* A nome del Governo, accolgo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G/1120/4/8 non verrà posto in votazione.

Metto ai voti lo schema di rapporto favorevole con osservazioni presentato dal relatore Ranucci sulle parti di competenza della tabella 3 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità, che verrà allegato al resoconto della seduta odierna.

È approvato.

In relazione alla votazione testé effettuata, risulta pertanto precluso lo schema di rapporto contrario presentato a prima firma del senatore Ciampolillo.

CIAMPOLILLO *(M5S).* Presidente, annuncio che lo schema alternativo formerà oggetto di un rapporto di minoranza.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto, e pertanto tale proposta alternativa di rapporto sarà trasmessa alla 5ª Commissione quale rapporto di minoranza.

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

I lavori terminano alle ore 16.

ALLEGATO

SCHEMA DI RAPPORTO PROPOSTO DAL RELATORE SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PER L'ANNO FINANZIARIO 2014 E PER IL TRIENNIO 2014-2016 (1121 – TABELLA 10) E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1121

La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità,

premesso che:

– l'articolo 4 del disegno di legge di stabilità reca una serie di importanti e apprezzabili finanziamenti per i settori delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzati in particolare agli interventi di manutenzione della rete stradale di competenza di ANAS S.p.A.; alla prosecuzione dei lavori per il completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, del MO.S.E. di Venezia e di alcuni importanti assi ferroviari AV/AC; all'acquisto di materiale rotabile ferroviario e su gomma per il trasporto pubblico regionale e locale; al comparto dell'autotrasporto; al pagamento dei debiti relativi ad opere pubbliche già ricomprese nell'intervento straordinario per il Mezzogiorno;

– contestualmente il successivo articolo 10, nell'ambito delle misure per la razionalizzazione della spesa pubblica, reca una serie di riduzioni di stanziamenti che incidono sul Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

– lo stesso disegno di legge di stabilità, alla Tabella E, prevede tra l'altro 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, oltre a cospicui stanziamenti per il completamento di alcune tratte importanti ferroviarie e del programma ponti e gallerie stradali di cui al decreto-legge n. 69 del 2013;

considerato che:

– l'Italia sconta un grave ritardo nello sviluppo e nell'ammodernamento della infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie, specialmente in alcune zone del Mezzogiorno e delle Isole;

– il trasporto pubblico regionale e locale è in una condizione sempre più difficile e carente, con gravi ripercussioni sulla vita dei cittadini;

– l'autotrasporto risente di una condizione di mercato eccessivamente frammentata, anche a causa della presenza di un alto numero di imprese fittizie e di schemi contrattuali poco trasparenti e dispersivi che, attraverso il meccanismo dei subappalti, favoriscono purtroppo l'insorgere

di condizioni di lavoro irregolare e scarsamente remunerato, anche nel comparto parallelo del recapito postale;

– la manovra finanziaria in esame tenta positivamente di rilanciare una programmazione mirata sia nel settore delle infrastrutture che in quello dei trasporti, concentrando le risorse disponibili su alcune opere e finalità specifiche, ritenute prioritarie per lo sviluppo;

– occorre continuare su questa strada, da un lato selezionando con attenzione gli obiettivi e i progetti strategici di investimento e garantendo ad essi un più stabile e congruo flusso di risorse; dall'altro attuando una programmazione il più possibile organica e coerente a livello nazionale, sia pure nel rispetto delle reciproche competenze di Stato, regioni ed enti locali;

– formula un rapporto favorevole, con le seguenti osservazioni:

– nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, occorre destinare un maggior volume di finanziamenti alla manutenzione della rete ferroviaria e stradale, per conseguire più elevati livelli di efficienza e di sicurezza;

– nell'ambito della programmazione dei progetti relativi alle grandi opere di collegamento, risulta prioritario investire sulla realizzazione degli assi di collegamento tra i nodi di scambio (porti e aeroporti) e le reti autostradali e ferroviarie;

– ferma restando la priorità per la realizzazione dei collegamenti ferroviari ad alta velocità, essenziali per lo sviluppo del Paese, una quota parte dei relativi finanziamenti dovrebbero essere destinati anche al sostegno delle reti ferroviarie regionali e locali;

– con riferimento ai finanziamenti per l'acquisto del materiale rotabile destinato al trasporto pubblico regionale e locale, appare opportuno incrementare tali fondi, avviando un confronto con le Regioni per attuare forme di acquisto centralizzate del materiale, al fine di conseguire più ampie economie di scala e rilanciare le attività produttive del settore;

– nell'ambito di una più complessiva riorganizzazione della catena di distribuzione logistica nazionale, è auspicabile un confronto con gli operatori del settore per verificare la possibilità di spostare una parte significativa del traffico merci dal trasporto su gomma a quello su ferrovia;

– in materia di autotrasporto, si sollecitano con urgenza interventi per ricondurre la gestione dell'albo degli autotrasportatori dagli ambiti provinciali al livello centralizzato nazionale, così da contrastare il fenomeno delle imprese fittizie, assegnando al Comitato dell'albo, oggi struttura dipendente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, compiti di coordinamento sui controlli da realizzare per assicurare il rispetto delle regole, anche al fine di dare esecuzione alle indicazioni comunitarie sulla necessità di redigere liste delle imprese virtuose e di quelle meno virtuose (rispettivamente, *white list* e *black list).*

– sempre in materia di autotrasporto, è poi necessario rivedere gli schemi dei contratti vigenti, introducendo la responsabilità solidale tra committente e vettore e limitando la possibilità di cessione dei contratti

in subvenzione, anche al fine di eliminare i fenomeni di lavoro nero e di sfruttamento della manodopera, anche nel settore del recapito postale. Si ritiene inoltre indispensabile mantenere lo stanziamento di 330 milioni previsto per il 2014 dall'articolo 4, comma 9, del disegno di legge di stabilità ed evitare in modo assoluto di prevedere un aggravio dei costi attraverso interventi di riduzione del recupero sull'accisa per il gasolio da autotrazione;

– si segnala con forza la necessità di completare l'inquadramento del personale *ex* ANAS addetto alla vigilanza sulle concessionarie autostradali, recentemente trasferito al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di metterlo in condizione di riprendere l'effettivo esercizio delle proprie funzioni di vigilanza;

– nell'ambito di una più generale revisione delle norme di settore, si valuti la possibilità di inserire disposizioni a favore della portualità, con particolare riguardo all'ampliamento degli attuali margini di autonomia finanziaria riconosciuti alle autorità portuali;

– è auspicabile che, nel quadro della riforma del Codice dei contratti pubblici, si introducano norme per limitare ulteriormente il ricorso improprio agli arbitrati nei contenziosi riguardanti gli appalti pubblici, che oltre a rallentare l'esecuzione dei contratti possono determinare maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Infine, si raccomanda in maniera pressante una particolare attenzione per lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture stradali e ferroviarie della Sicilia e della Sardegna, che sono da troppo tempo ingiustamente trascurate e penalizzate, con grave danno per i cittadini e le imprese locali.

RAPPORTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PER L'ANNO FINANZIARIO 2014 E PER IL TRIENNIO 2014-2016 (1121 – TABELLA 10) E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1121

La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità,

premesso che:

– l'articolo 4 del disegno di legge di stabilità reca una serie di importanti e apprezzabili finanziamenti per i settori delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzati in particolare agli interventi di manutenzione della rete stradale di competenza di ANAS S.p.A.; alla prosecuzione dei lavori per il completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, del MO.S.E. di Venezia e di alcuni importanti assi ferroviari AV/AC; all'acquisto di materiale rotabile ferroviario e su gomma per il trasporto pubblico regionale e locale; al comparto dell'autotrasporto; al pagamento dei debiti relativi ad opere pubbliche già ricomprese nell'intervento straordinario per il Mezzogiorno;

– contestualmente il successivo articolo 10, nell'ambito delle misure per la razionalizzazione della spesa pubblica, reca una serie di riduzioni di stanziamenti che incidono sul Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

– lo stesso disegno di legge di stabilità, alla Tabella E, prevede tra l'altro 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, oltre a cospicui stanziamenti per il completamento di alcune tratte importanti ferroviarie e del programma ponti e gallerie stradali di cui al decreto-legge n. 69 del 2013;

considerato che:

– l'Italia sconta un grave ritardo nello sviluppo e nell'ammodernamento della infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie, specialmente in alcune zone del Mezzogiorno e delle Isole;

– il trasporto pubblico regionale e locale è in una condizione sempre più difficile e carente, con gravi ripercussioni sulla vita dei cittadini, e pertanto è auspicabile che il Governo e il Parlamento dedichino al settore uno specifico provvedimento legislativo, mirato a raggiungere il risanamento e, con il tempo, anche il pareggio di bilancio;

– l'autotrasporto risente di una condizione di mercato eccessivamente frammentata, anche a causa della presenza di un alto numero di imprese fittizie e di schemi contrattuali poco trasparenti e dispersivi che, at-

traverso il meccanismo dei subappalti, favoriscono purtroppo l'insorgere di condizioni di lavoro irregolare e scarsamente remunerato, anche nel comparto parallelo del recapito postale;

– la manovra finanziaria in esame tenta positivamente di rilanciare una programmazione mirata sia nel settore delle infrastrutture che in quello dei trasporti, concentrando le risorse disponibili su alcune opere e finalità specifiche, ritenute prioritarie per lo sviluppo;

– occorre continuare su questa strada, da un lato selezionando con attenzione gli obiettivi e i progetti strategici di investimento e garantendo ad essi un più stabile e congruo flusso di risorse; dall'altro attuando una programmazione il più possibile organica e coerente a livello nazionale, sia pure nel rispetto delle reciproche competenze di Stato, regioni ed enti locali;

formula un rapporto favorevole, con le seguenti osservazioni:

– nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, occorre destinare un maggior volume di finanziamenti alla manutenzione della rete ferroviaria e stradale, per conseguire più elevati livelli di efficienza e di sicurezza;

– nell'ambito della programmazione dei progetti relativi alle grandi opere di collegamento, risulta prioritario investire sulla realizzazione degli assi di collegamento tra i nodi di scambio (porti e aeroporti) e le reti autostradali e ferroviarie;

– ferma restando la priorità per la realizzazione dei collegamenti ferroviari ad alta velocità, essenziali per lo sviluppo del Paese, una quota parte dei relativi finanziamenti dovrebbero essere destinati anche al sostegno delle reti ferroviarie regionali e locali;

– con riferimento ai finanziamenti per l'acquisto del materiale rotabile destinato al trasporto pubblico regionale e locale, appare opportuno incrementare tali fondi, avviando un confronto con le Regioni per attuare forme di acquisto centralizzate del materiale, al fine di conseguire più ampie economie di scala e rilanciare le attività produttive del settore;

– nell'ambito di una più complessiva riorganizzazione della catena di distribuzione logistica nazionale, è auspicabile un confronto con gli operatori del settore per verificare la possibilità di spostare una parte significativa del traffico merci dal trasporto su gomma a quello su ferrovia;

– in materia di autotrasporto, si sollecitano con urgenza interventi per ricondurre la gestione dell'albo degli autotrasportatori dagli ambiti provinciali al livello centralizzato nazionale, così da contrastare il fenomeno delle imprese fittizie, assegnando al Comitato dell'albo, oggi struttura dipendente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, maggiori compiti di coordinamento sui controlli da realizzare per assicurare il rispetto delle regole, anche al fine di dare esecuzione alle indicazioni comunitarie sulla necessità di redigere liste delle imprese virtuose e di quelle meno virtuose (rispettivamente, *white list* e *black list)*;

– sempre in materia di autotrasporto, è poi necessario rivedere gli schemi dei contratti vigenti, introducendo la responsabilità solidale tra committente e vettore e disciplinando la possibilità di cessione dei contratti in subvenzione, anche al fine di eliminare i fenomeni di lavoro

nero e di sfruttamento della manodopera, anche nel settore del recapito postale. Si ritiene inoltre indispensabile mantenere lo stanziamento di 330 milioni previsto per il 2014 dall'articolo 4, comma 9, del disegno di legge di stabilità ed evitare in modo assoluto di prevedere un aggravio dei costi attraverso interventi di riduzione del recupero sull'accisa per il gasolio da autotrazione;

– si segnala con forza la necessità di completare l'inquadramento del personale *ex* ANAS addetto alla vigilanza sulle concessionarie autostradali, recentemente trasferito al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di metterlo in condizione di riprendere l'effettivo esercizio delle proprie funzioni di vigilanza;

– nell'ambito di una più generale revisione delle norme di settore, si valuti la possibilità di inserire disposizioni a favore della portualità, con particolare riguardo all'ampliamento degli attuali margini di autonomia finanziaria riconosciuti alle autorità portuali;

– è auspicabile che, nel quadro della riforma del Codice dei contratti pubblici, si introducano norme per razionalizzare ulteriormente il ricorso improprio agli arbitrati nei contenziosi riguardanti gli appalti pubblici, in modo da evitare l'ingiustificato ricorso a tale strumento qualora lo stesso, oltre a rallentare l'esecuzione dei contratti, possa determinare maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Infine, si raccomanda in maniera pressante una particolare attenzione per lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture stradali e ferroviarie della Sicilia e della Sardegna, che sono da troppo tempo ingiustamente trascurate e penalizzate, con grave danno per i cittadini e le imprese locali.

RAPPORTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO PER L'ANNO FINANZIARIO 2014 E PER IL TRIENNIO 2014-2016 (1121 – TABELLA 3, *limitatamente alle parti di competenza)* E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1120

La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016, limitatamente alle parti di competenza, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità,

premesso che:

– il disegno di legge di stabilità all'articolo 4, comma 10, 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;

– tale stanziamento reintegra le risorse, di pari importo, che erano state decurtate per l'anno 2013 dall'articolo 61, comma 1, lettera *c)*, del decreto-legge n. 69 del 2013;

– le risorse pubbliche complessivamente disponibili per l'attuazione del Piano nazionale per la banda larga risultano attualmente pari a 150 milioni di euro, stanziati dallo Stato attraverso il Ministero dello sviluppo economico, a cui si aggiungono circa altri 200 milioni di euro tra fondi regionali e fondi comunitari, oltre a fondi privati;

– lo stesso disegno di legge di stabilità, alla Tabella C, conferma, rispetto al bilancio a legislazione vigente, la destinazione di circa 2,8 milioni di euro all'Agenzia per l'Italia digitale per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016;

considerato che:

– anche a causa del grave ritardo che l'Italia sconta in questo settore, tali stanziamenti risultano insufficienti per consentire il completamento in tempi rapidi del Piano nazionale per la banda larga, che resta un obiettivo strategico per il Paese, essenziale anche per il superamento del *digital divide* e per l'attuazione dell'Agenda digitale europea;

– il coordinamento delle attività di settore, imperniate sull'Agenzia per l'Italia digitale, il cui statuto è ancora in fase di stesura, presenta una serie di difficoltà, anche a causa di un'organizzazione eccessivamente complessa e caratterizzata da una serie di sovrapposizioni tra i diversi soggetti competenti;

– come recentemente ricordato dal Ministro per la coesione territoriale, l'Italia rischia di perdere nei prossimi mesi un ingente volume di

fondi comunitari, a causa della mancata predisposizione di progetti per l'utilizzo degli stessi;

formula un rapporto favorevole, con le seguenti osservazioni:

– nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, occorre destinare un più stabile e congruo volume di risorse alle attività finalizzate al completamento del Piano nazionale per la banda larga, operando nel contempo un'accelerazione delle procedure necessarie;

– a tal fine, anche in relazione alla stesura in corso dello statuto dell'Agenzia per l'Italia digitale, appare opportuno realizzare una semplificazione delle competenze e dei ruoli organizzativi dei soggetti responsabili del settore, per assicurare un miglior coordinamento dei vari interventi;

– è prioritario destinare una quota significativa dei fondi comunitari spettanti all'Italia (con particolare riguardo ai fondi strutturali di prossima assegnazione) agli interventi infrastrutturali per l'attuazione del Piano nazionale per la banda larga necessari per lo sviluppo delle comunicazioni digitali nel Paese, attraverso la predisposizione di progetti mirati, con una programmazione certa delle risorse e dei tempi di realizzazione.

SCHEMA DI RAPPORTO PROPOSTO DAI SENATORI CIOFFI, BLUNDO, CIAMPOLILLO E SCIBONA SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PER L'ANNO FINANZIARIO 2014 E PER IL TRIENNIO 2014-2016 (1121 – TABELLA 10) E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1120

La 8ª Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità,

premesso 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. La legge di stabilità è fatta di tanti piccoli interventi microsettoriali e non prevede un effettivo rilancio economico, il coraggioso e drastico abbattimento del cuneo fiscale, il forte sostegno dei consumi;

la manovra che doveva ridurre le entrate al contrario le aumenta (aumentano le entrate nel 2014 per circa 1 miliardo di euro), così come la manovra che doveva ridurre le spese, al contrario le aumenta (aumenta infatti la spesa pubblica nel 2014 per 2,6 miliardi di euro). Il dato è riportato chiaramente nell'allegato 3 del disegno di legge di stabilità (A.S.1120), in cui si riepilogano gli effetti sui saldi di finanza pubblica delle misure adottate con il medesimo provvedimento. Malgrado il timido taglio del cuneo fiscale, il peso della pressione fiscale resta difficile da abbattere, così come risulta difficile abbattere le spese: si incide sulle spese solo a partire dal 2015 rispettivamente di 4,7 e 6,7 miliardi di euro;

sono necessarie misure adeguate per dare slancio ai consumi delle famiglie e per invertire la caduta degli investimenti, pubblici e privati. Appaiono prioritarie misure in grado di accrescere il reddito disponibile delle famiglie e sostenerne il potere di acquisto. Una riduzione della pressione fiscale, soprattutto sulle fasce di reddito più basse, appare non più rinviabile;

valutato che:

la crisi finanziaria e la politica dei tagli di lineari hanno prodotto nel triennio 2010- 2012 una riduzione della spesa pubblica per investimenti infrastrutturali di oltre il 40 per cento rispetto alla media del triennio precedente;

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;

considerato che:

sono quasi vent'anni, dall'approvazione della prima legge Merloni in poi, che in Italia si tenta di ridurre il gap infrastrutturale con norme e provvedimenti di semplificazione, sburocratizzazione e di composizione di conflitti tra amministrazioni e tra livelli di governo che avrebbero dovuto accelerare il processo di costruzione delle infrastrutture e con norme e provvedimenti tendenti ad incentivare il finanziamento privato delle infrastrutture per ovviare alla carenza crescente di fondi pubblici;

la strategia sinora seguita ha conseguito risultati modesti rispetto agli obiettivi dichiarati, producendo effetti del tutto negativi quali: a) il far perdere di vista ogni relazione funzionale tra le opere da realizzare e gli obiettivi di crescita e o di qualità della vita da perseguire; b) la realizzazione prioritaria per le 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. I risultati finora ottenuti sono evidentemente insoddisfacenti, con la conseguenza che il gap infrastrutturale italiano si sia mano a mano ampliato;

la selezione delle priorità soffre della mancanza di un quadro finanziario chiaro, ma soprattutto di criteri di valutazione trasparenti. Nella selezione degli interventi l'operatore pubblico dovrebbe concentrarsi soprattutto sulla domanda effettiva e potenziale che l'infrastruttura andrà a soddisfare. La dotazione fisica infrastrutturale non è 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. L'efficiente realizzazione delle opere è ostacolata, però, da carenze progettuali e di monitoraggio. Se ne vedono le conseguenze nei rilevanti scostamenti di tempi e costi di realizzazione rispetto ai preventivi, facendo sì che ne risulti ostacolato anche lo sfruttamento delle risorse tecniche e finanziarie del settore privato, su cui i livelli governativi dichiarano di voler puntare per la realizzazione delle opere;

risulta evidente che l'impatto della spesa per investimenti sul benessere della popolazione e sulla crescita dell'economia dipende dall'efficienza con cui le risorse finanziarie sono impiegate;

l'analisi costi-opportunità che deve guidare le politiche relative alle infrastrutture dovrebbe essere condotta con indicatori che siano in grado di misurare l'impatto sulla sostenibilità, ambientale e sociale, l'impatto che tali politiche hanno sull'inquinamento, l'efficienza energetica, ma anche la capacità di una infrastruttura di ricostruire il territorio e di rappresentare un fattore di integrazione sociale;

per quanto riguarda le disposizioni di diretta competenza della 8º Commissione,

occorre innanzitutto rilevare come il Bilancio di previsione e la tabella n. 10 non consentano un'agevole lettura volta a svolgere adeguatamente un approfondito esame e una corretta valutazione degli obiettivi correlati a tutte le missioni e i programmi del bilancio dello Stato;

– lo stanziamento complessivo della missione *(Infrastrutture pubbliche e logistica)* registra per l'anno 2014 una diminuzione di 360 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate 2013. Se si confronta la serie storica dal 2008 al 2013 degli stanziamenti previsti per la missione 14, che costituiscono la parte principale della politica infrastrutturale di competenza dell'8ª Commissione, emerge che le risorse disponibili si sono ridotte drasticamente passando da 4,368 miliardi delle previsioni assestate del 2008 a 3,85 miliardi di euro per il 2014;

nel merito della missione, appare meritevole di attenzione la quantità di fondi destinati alle arterie stradali e autostradali, decisione a tratti incomprensibile in un periodo di scarse risorse, soprattutto se si considera che la realizzazione delle autostrade in Italia ha richiesto costi al chilometro più che doppi rispetto alla Spagna, come evidenziato nel 2009 dal Rapporto sulle Infrastrutture di Italiadecide. In particolare, preme evidenziare che:

o risulta cospicua l'entità delle risorse stanziate nel programma 1.2 *(Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali)* per i contributi di natura ventennale da corrispondere alle società concessionarie autostradali occorrenti per l'ammortamento dei mutui relativi al completamento e adeguamento della Torino-Savona, all'avvio della realizzazione della variante di Valico autostradale Firenze-Bologna, alla realizzazione del tratto autostradale Agliò Canova e potenziamento della Firenze-Bologna, soprattutto se si considera che la determinazione della Corte dei conti n. 36/2013, relativa al controllo sull'ANAS, riferisce che alla data del 31 dicembre 2011 risultavano in essere mutui, stipulati con vari Istituti di credito a favore delle società concessionarie in questione, per euro 955.080.025,00, a fronte di un importo erogato pari ad euro 804.732.215,40;

o in controtendenza rispetto a quanto operato con la legge 24 dicembre 2012, n. 228 (legge di stabilità per il 2013), che contiene una riduzione dell'autorizzazione di spesa 5 milioni di euro per l'anno 2013, di 3 per l'anno 2014 e di 2 milioni di euro a decorrere dall'anno 2015 stanziati per la realizzazione delle opere infrastrutturali della Pedemontana di Formia, nel provvedimenti in esame vengono ripristinati 2 milioni di euro per il 2014 e se ne prevedono 3 per il 2015 e 5 per il 2016, perpetuando ancora la storia infinita di un'opera che di volta in volta è stata usata come cavallo di battaglia ad uso elettorale e di fazione, ignorando ogni valutazione sulla reale necessità dell'intervento infrastrutturale;

o ai sensi di quanto previsto da ultimo con il decreto-legge n. 69 del 2013, vengono stanziati 70 milioni di euro per il 2014, 120 milioni di euro per il 2015 e altri 70 milioni di euro per il 2016, volti a consentire la realizzazione della Tangenziale Est di Milano, opera connessa all'Expò

2015. Lo stanziamento previsto fino al 2016 mette in evidenza che la connessione dell'opera con l'evento espositivo non sia realmente funzionale allo stesso. A ciò occorre aggiungere che i lavori dell'opera procedono a rilento (poco meno del 5 per cento al 31 marzo 2013, secondo il report trimestrale di Impregilo, società attiva sul cantiere), ma contemporaneamente si assiste alla distruzione del parco agricolo sud Milano e di zone agrarie di grandissimo pregio;

il confronto tra le medesime risorse appena citate e quelle stanziate al capitolo 7571, nella parte relativa alla realizzazione di nuovi approdi e delle infrastrutture necessarie ad un migliore traghettamento sullo Stretto di Messina e all'organizzazione di un sistema integrato di trasporti fornisce ulteriori spunti critici per capire come si addiviene alla scelta delle priorità da finanziare. Tale *Centro di Responsabilità* subisce un taglio per il 2014 in misura pari a 6,2 milioni di euro e non presenta stanziamenti per gli anni successivi, mentre una politica infrastrutturale volta a sostenere la crescita dei territori dovrebbe incrementare le somme previste al fine di migliorare i collegamenti e archiviare definitivamente ogni assurda ipotesi di ripensamento sul Ponte sullo Stretto di Messina;

il programma 1.6 *(Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni)* reca un taglio, rispetto a quanto stanziato in previsione per il 2014, di circa 1 milione di euro per il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organo tecnico consultivo dello Stato, che svolge attività consultiva di carattere obbligatorio sui progetti di competenza statale relativi alle infrastrutture tecnologiche a servizio del trasporto combinato terrestre e marittimo, dei sistemi portuali, degli interporti, oltre all'attività consultiva sugli schemi delle norme tecniche in materia di sicurezza delle costruzioni. La scelta di tagliare risorse, seppur limitate, in tale ambito costituisce non una qualificazione della spesa pubblica, ma solo la tragica continuazione della politica dei tagli lineari;

il dato più eclatante risulta quello contenuto al capitolo 7517 del programma 1.7 *(Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità)*, su cui figurano ancora, nonostante il taglio recato ad opera del provvedimento, risorse pari a 873.053 euro per il 2014 per i contributi trentennali ai proprietari che provvedono alla ricostruzione e alla riparazione dei loro fabbricati distrutti o danneggiati dalla guerra per destinarli alle persone rimaste senza tetto, nonché contributi ai proprietari stessi nelle annualità di ammortamento dei mutui contratti;

nel medesimo programma 1.7, si riducono i fondi destinati al Programma per le piccole e medie opere nel Mezzogiorno, passando dal dato assestato per il 2013 pari a 70 milioni di euro ai 29,5 milioni del 2014;

– la missione *(Diritto alla mobilità)* subisce una serie di tagli in termini di competenza pari a 795,82 milioni di euro complessivi nel solo 2014, rispetto alle previsioni assestate 2013, di cui 53 milioni al programma sviluppo e sicurezza della mobilità stradale; 428,66 milioni di euro al programma autotrasporto ed intermodalità; 70,5 milioni al programma sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo

e per vie d'acqua interne, 245 milioni di euro al programma sviluppo e sicurezza della mobilità locale. Solo i programmi sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario e sviluppo e sicurezza del trasporto aereo registrano minimi incrementi;

nel programma 2.3 *(Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo)*, il capitolo 1942, relativo agli oneri di servizio pubblico relativi ai servizi aerei di linea effettuati tra lo scalo aeroportuale di Crotone ed i principali aeroporti nazionali, di entità pari a 1,2 milioni di euro per il triennio 2014-2016, mostra come a causa dell'eccesso di localismo, che porta a perseguire disegni propri, indipendentemente dagli interventi e dall'offerta infrastrutturale dei territori limitrofi, si continuino a sussidiare tante piccole strutture locali, spesso in perdita. I casi più ricorrenti sono proprio quelli degli aeroporti, dei porti e delle strutture di interscambio modale;

nel programma 2.5 *(Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario)* si nota l'assenza di politiche di sostegno al trasporto ferroviario delle merci, che in tutto il mondo è ritenuto fondamentale per la logistica, nonostante dal 2008 al 2012 i volumi del traffico ferroviario merci sono diminuiti del 40 per cento ed oggi il trasporto ferroviario in Italia rappresenta solo il sei per cento del mercato merci, mentre in Europa la media si attesta al 12 per cento e raggiunge il 15-17 per cento in Francia e Germania. La dotazione del Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia non risulta incrementato, mentre nel programma 2.4 *(Autotrasporto ed intermodalità),* al Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori, nonostante il taglio di 1,4 milioni di euro, restano assegnate somme in misura pari a 73, 4 milioni di euro per il 2014; 71,6 milioni per il 2015 e 74 milioni per il 2016;

nel programma 2.7 *(Sviluppo e sicurezza della mobilità locale)*, resta invariata la dotazione di risorse già stanziate nel 2013 a carico del Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica, tenuto conto che la promozione della mobilità ciclistica, attraverso misure volte a renderla più sicura e completamente integrata con i sistemi di trasporto pubblico, trova la sua ragion d'essere nella tutela della salute, nella sostenibilità ambientale, nella vivibilità e socialità nelle città e nell'equità sociale;

occorrerebbe incrementare i fondi destinati alla missione *(Ricerca e innovazione),* pari a 4,2 milioni per il triennio 2014-2016;

nella missione *Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche*, al programma 6.1 *(Indirizzo politico),* il bilancio previsionale per il Gabinettoassorbe risorse pari a ben 12,7 milioni di euro per il 2014;

l'analisi delle voci dei diversi programmi mostra di tutta evidenza che è ancora necessario procedere nel senso di una revisione della spesa delle amministrazioni statali e soprattutto di una maggiore ottimizzazione e valorizzazione degli spazi utilizzati dalle amministrazioni come uffici. In tal senso è da ritenersi apprezzabile la previsione recata nella legge di stabilità con cui si dispone che, al fine di conseguire risparmi di spesa, le amministrazioni avranno l'obbligo di valutare immobili delocalizzati da affittare per uffici pubblici, tenuto conto che al solo *Dipartimento per i*

Trasporti e la navigazione ed i sistemi informativi e statistici sono assegnate per il fitto dei locali risorse pari a 3, 2 milioni di euro per il 2014, 3,1 milioni di euro per il 2015 e altrettante somme per il 2016;

di particolare interesse è la voce relativa al costo della tassazione che si abbatte sugli immobili del Ministero e che dovrebbe indurre inevitabilmente a ripensare in un'ottica generale il quadro che si è andato sinora delineando. Ci si riferisce in particolare alla tassazione per lo smaltimento dei rifiuti urbani, ove per il solo *Dipartimento per le Infrastrutture, gli affari generali ed il personale* si registra una spesa di 850.000 euro per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016. Tali cifre dimostrano l'assurdità di tariffe determinate sulla base di coefficienti di produzione potenziali ed evidentemente non sui reali quantitativi di rifiuti prodotti;

per quanto di competenza, relativamente al disegno di legge di stabilità per l'anno 2014,

la legge di stabilità non mostra sufficiente discontinuità rispetto alle politiche dei precedenti Governi e non risponde alle esigenze primarie del nostro Paese, lasciando disattesi i progetti di sviluppo infrastrutturale del Paese, a partire da quelle per il Mezzogiorno, ma anche taluni servizi indispensabili per la cittadinanza, quali gli interventi inerenti il diritto alla mobilità. Il quadro che emerge è evidentemente inadeguato per chiunque abbia a cuore il futuro del Paese e il suo ammodernamento;

nell'ambito di misure finalizzate a reperire risorse per lo sviluppo, l'articolo 3 del provvedimento, ai commi da 2 a 5, al fine di assicurare la sostenibilità della strategia nazionale per lo sviluppo delle Aree interne del Paese, autorizza una spesa complessiva di 3 milioni di euro nel 2014, 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 ai servizi di trasporto pubblico locale, oltre che a quelli di istruzione e socio-sanitari. In particolare, gli obiettivi specifici previsti nell'Accordo di partenariato siglato nell'aprile 2013 sono finalizzati all'aumento della quota di spostamento effettuati in ambito urbano attraverso sistemi di trasporto sostenibile, nonché l'aumento dei servizi di infomobilità. Pur ritenendo apprezzabile la destinazione delle risorse precedentemente indicate, non si può non rilevare che il budget destinato al trasporto pubblico locale sia ampiamente insufficiente e tale da non garantire il rilancio e la piena funzionalità a livello nazionale, nonostante nella Nota Integrativa al disegno di legge di Bilancio di previsione il trasporto pubblico locale sia considerato «l'emergenza primaria su cui concentrare le azioni di intervento»;

l'articolo 4, dedicato a norme di finanziamento nei settori delle infrastrutture e dei trasporti, polverizza le risorse stanziate in una molteplicità di interventi per i quali non si riescono a cogliere quale criterio operi per la scelta delle opere a cui viene data priorità;

risulta senza dubbio apprezzabile la destinazione di risorse volte alla manutenzione stradale e ferroviaria, sebbene accanto alla manutenzione e all'ammodernamento delle reti esistenti occorrerebbe investire maggiori risorse, nonché avviare un progetto di ammagliamento dei territori;

in particolare al comma 6 si stabilisce che le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, nonché la tratta Apice-Orsara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari debbano essere realizzate secondo la procedura relativa ai lotti costruttivi. Si conferma quindi la scelta di procedere per «lotti costruttivi» e non per «lotti funzionali», cioè non per parti di opera che, pur qualora non dovesse essere completata, abbia comunque una qualche utilità per i territori interessati;

per i trasporti, viene disposta una spesa complessiva di 830 milioni di euro, tutti nel triennio 2014-2016, destinata a: l'acquisto di materiale rotabile su ferro (200 milioni nel 2014) e su gomma (100 milioni per ciascun anno del periodo 2014-2016) del TPL e sussidi all'autotrasporto per il 2014 (330 milioni);

sicuramente apprezzabile è il rifinanziamento dell'acquisto di materiale rotabile, che potrà fornire un contributo al rinnovo dei mezzi del trasporto pubblico locale e alle imprese che operano nel settore, anche se comunque limitato, dato lo stato di vetustà dell'attuale parco veicolare e ferroviario: mediamente quasi 10 anni per gli autobus e quasi 20 anni per locomotori e carrozze ferroviarie. A riguardo, sarebbe stato più opportuno un maggiore e stabile investimento nel materiale rotabile ferroviario, tenuto conto che gli spostamenti su ferro costituiscono la modalità di spostamento più efficiente, meno inquinante e più sicura;

incomprensibile è, nonostante una riduzione dello stanziamento recato in Tabella 10, l'ennesimo rifinanziamento dei sussidi all'autotrasporto (pedaggi, spese non documentate, premi RC Auto), che tendono sostanzialmente al mantenimento sul mercato di imprese marginali e non competitive. Incentivi cospicui privi di qualsiasi obiettivo di ristrutturazione e sviluppo delle imprese. Recenti stime hanno quantificato in 6,3 miliardi i sussidi (compresi anche i rimborsi delle accise sul gasolio) erogati al settore nel periodo 2005-2013;

si prevede lo stanziamento di 80 milioni nel 2014 e 70 milioni nel 2015 per far fronte a pagamenti relativi alle opere gestite dalla soppressa Agenzia per lo sviluppo del Mezzogiorno, struttura chiusa da oltre venti anni;

si prevede in Tabella E il rifinanziamento per gli anni 2016, 2017 e successivi, della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, per un ammontare pari a 140 milioni di euro per il 2015 e 400 milioni di euro per il 2017 e anni successivi (fino al 2019), opera faraonica su cui esiste un acceso dibattito in merito all'inconsistenza di reali ragioni trasportistiche a giustificazione dell'opera e su cui da più parti si chiede con forza di rimettere in discussione in modo trasparente ed oggettivo l'effettiva necessità dell'opera, anche e soprattutto alla luce dell'attuale congiuntura economica-finanziaria in cui versa il nostro Paese. Anche la Corte dei conti francese, nel rapporto annuale di febbraio 2012, ha espresso forti critiche all'Autostrada ferroviaria alpina (Afa) tra Italia e Francia, affermando che i servizi di trasporto combinato strada-rotaia tra i due Paesi devono ancora dimostrare di essere convenienti ed efficienti;

al contempo è disposto un rifinanziamento di soli 50 milioni per il 2014 (che si aggiungono ai 100 milioni stanziati con il decreto-legge 69 del 2013) del programma 6.000 Campanili, con cui potranno essere realizzati interventi infrastrutturali di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione di edifici pubblici (compresi gli interventi relativi all'adozione di misure antisismiche), ovvero di realizzazione e manutenzione di reti (viarie e infrastrutture accessorie e funzionali alle stesse o reti telematiche di NGN e WI-FI), nonché di salvaguardia e messa in sicurezza del territorio, ossia 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;

Tutto ciò premesso e attesa la necessità di:

– ridefinire con urgenza l'insieme delle opere realmente necessarie per sostenere la crescita dell'economia italiana che si intendono realizzare nei prossimi anni;

– ripristinare i tagli alla missione Diritto alla mobilità operati negli anni ed in particolare al servizio di trasporto pubblico locale;

– avviare un programma di piccole e medie opere, partendo dal completamento del programma dedicato per le piccole e medie opere nel Mezzogiorno e del programma per la messa in sicurezza degli edifici scolastici;

– 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 un forte ritardo competitivo,

Delibera di esprimere un rapporto contrario.

SCHEMA DI RAPPORTO PROPOSTO DAI SENATORI CIAMPOLILLO, CIOFFI, BLUNDO E SCIBONA SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO PER L'ANNO FINANZIARIO 2014 E PER IL TRIENNIO 2014-2016 (1121 – TABELLA 3, *limitatamente alle parti di competenza)* E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1120

La 8ª Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero dello Sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità,

premesso 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. La legge di stabilità è fatta di tanti piccoli interventi microsettoriali e non prevede un effettivo rilancio economico, il coraggioso e drastico abbattimento del cuneo fiscale, il forte sostegno dei consumi;

la manovra che doveva ridurre le entrate al contrario le aumenta (aumentano le entrate nel 2014 per circa 1 miliardo di euro), così come la manovra che doveva ridurre le spese, al contrario le aumenta (aumenta infatti la spesa pubblica nel 2014 per 2,6 miliardi di euro). Il dato è riportato chiaramente nell'allegato 3 del disegno di legge di stabilità (A.S.1120), in cui si riepilogano gli effetti sui saldi di finanza pubblica delle misure adottate con il medesimo provvedimento. Malgrado il timido taglio del cuneo fiscale, il peso della pressione fiscale resta difficile da abbattere, così come risulta difficile abbattere le spese: si incide sulle spese solo a partire dal 2015 rispettivamente di 4,7 e 6,7 miliardi di euro;

sono necessarie misure adeguate per dare slancio ai consumi delle famiglie e per invertire la caduta degli investimenti, pubblici e privati. Appaiono prioritarie misure in grado di accrescere il reddito disponibile delle famiglie e sostenerne il potere di acquisto. Una riduzione della pressione fiscale, soprattutto sulle fasce di reddito più basse, appare non più rinviabile;

valutato che:

in tale quadro si evidenzia lo scarso rilievo assegnato al settore delle telecomunicazioni e dell'innovazione tecnologica;

non si contano le voci di coloro che ripetono che ricerca, innovazione ed economia digitale sono elementi indispensabili e cruciali per lo sviluppo di un Paese. Al di là di pochi timidi provvedimenti e alcune buone intenzioni, nella sostanza, però, si è fatto poco. Soprattutto, si è fatto poco per far cambiare marcia e velocità ad un Paese che su questi temi è da troppo tempo balbettante o pressoché fermo;

in Italia, oggi il settore dell'ICT pesa il 3,5% sul Pil, contro il 5/6% dei Paesi europei più avanzati. Se ci mettessimo solo in linea con gli altri Paesi avremmo già un punto di Pil in più, che è comunque poco rispetto ai risultati del resto del mondo e ai target dell'Agenda Digitale. Sulla banda ultra larga da 30 mega, obiettivo cruciale per fare un vero salto verso l'economia digitale, siamo solo al 14% della popolazione coperta, contro il 54% della media UE e il 90% di alcuni Paesi (come Belgio e Olanda). I dati non sono incoraggianti sull'e-commerce, che entro il 2015 dovrebbe toccare il 50% degli acquisti: in Europa la media è a 45% contro il 17% dell'Italia;

stesse performance negative anche sul fronte cruciale dell'e-government: a fronte di un obiettivo del 50% dei cittadini in grado di accedere ai servizi di e-governement entro il 2015 il nostro Paese è al 19% contro una media Ue del 44%. Questo è il dato più importante, non solo perché consente di ridurre i costi delle PA, ma anche perché attiva un circolo virtuoso che, spingendo le famiglie ad avere un collegamento internet e ad effettuare i propri adempimenti sul web, allarga il mercato digitale. Per raggiungere questi obiettivi sarà cruciale anche saper spendere bene i fondi strutturali che l'Europa mette a disposizione proprio per l'Agenda Digitale;

emblema del ritardo dell'Italia nell'utilizzo delle tecnologie e dei servizi più avanzati è la diffusione della banda larga, sia nell'ambito del tasso di penetrazione sia nell'ampiezza media effettiva della banda erogata. Secondo l'edizione 2012 del *Web Index* calcolato dal World Wide Web Foundation, la quota di popolazione con una connessione a banda larga è il 22,8 per cento in Italia, contro il 32 della Germania e della Svezia e il 36 della Francia. Considerando poi la quota di individui che utilizzano internet, il ritardo dell'Italia si amplia ancora di più: il valore italiano (56,8 per cento) è inferiore di 25-30 punti percentuali rispetto agli altri principali Paesi europei;

per quanto riguarda le disposizioni di diretta competenza della 8º Commissione,

la missione *Comunicazione* subisce un taglio di 222,7 milioni di euro per il 2014 rispetto al dato assestato per il 2013, quasi esclusivamente a carico del programma *Servizi di comunicazione elettronica e di radiodiffusione* (n. 15.8 corrispondente al n. 6.7 della Tabella 3). In tale programma il «*Fondo per la diffusione dei servizi audiovisivi in ambito locale*» subisce un taglio di 68 milioni di euro rispetto al dato assestato 2013;

nell'ambito della missione relativa a «*Ricerca e innovazione*» (n. 17, corrispondente al n. 7 della Tabella 3), con riferimento alle competenze del Dipartimento per le comunicazioni, sono stanziate risorse di entità pari a 8,8 milioni di euro per il 2014 – contro i 9,5 milioni indicati nelle previsioni assestate per il 2013 – destinati al Programma relativo all'«Innovazione tecnologica e la ricerca per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione» (n. 17.18, corrispondente al n. 7.3 della Tabella 3);

per quanto di competenza, relativamente al disegno di legge di stabilità per l'anno 2014,

la norma di maggior rilievo per il settore delle comunicazioni introdotta è 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. Secondo quanto riferito anche dal Sottosegretario allo Sviluppo economico Catricalà, presso la 8º Commissione del Senato, i venti milioni, pur sommandosi agli altri già stanziati, «esauriscono naturalmente l'intero fabbisogno del progetto, per il quale occorrono altri 2,5 miliardi di euro per i prossimi quattro anni, allo scopo di raggiungere gli obiettivi dell'Agenda digitale europea fissati per il 2020»;

del tutto inadeguate, se non carenti, appaiono le previsioni in tema di sviluppo del servizio radiotelevisivo pubblico, anche in tema di informazione parlamentare. L'articolo 9, al comma 22, autorizza infatti la spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015 per l'ulteriore proroga della convenzione stipulata in via provvisoria tra il Ministero dello sviluppo economico e il Centro di produzione S.p.A., allo scopo di trasmettere in via radiofonica le sedute parlamentari. A riguardo, risulta criticabile la destinazione di tali risorse allo svolgimento di un servizio che viene già reso da Rai Parlamento e, in tal senso, andrebbe semmai valutata l'opportunità di sostenere tale ultimo servizio;

non risultano interventi volti a garantire che tutto il territorio italiano sia coperto dal segnale del digitale terrestre, tenuto conto che, nonostante le principali emittenti televisive dichiarino di aver già raggiunto una quasi completa copertura, moltissime zone d'Italia non ricevono il segnale del digitale terrestre,

non risulta alcun minimo cenno al cosiddetto diritto alla rete, ossia al diritto di ciascun cittadino a poter usufruire e disporre di una rete sicura, efficiente e moderna, presupposto essenziale per lo sviluppo economico e per la tutela della democrazia, della partecipazione e dell'uguaglianza sostanziale dei cittadini,

Delibera di esprimere un rapporto contrario.

€ 4,00