



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 14

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

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

ESAME DEI DOCUMENTI DI BILANCIO IN SEDE CONSULTIVA

338^a seduta: mercoledì 2 novembre 2011

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(2969) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e bilancio pluriennale per il triennio 2012-2014

– **(Tabella 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2012 e per il triennio 2012-2014

– **(Tabella 3)** Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2012 e per il triennio 2012-2014 (*limitatamente alle parti di competenza*)

(2968) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2012)

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto con esiti distinti. Rapporti alla 5^a Commissione: rapporto favorevole con osservazioni sulla Tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità; rapporto favorevole con condi-

zione sulla Tabella 3, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità)

* PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 8 e <i>passim</i>
* BUTTI (PdL)	25
CASTELLI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	8, 17, 20 e <i>passim</i>
DE TONI (IdV)	18, 25, 26
* DONAGGIO (PD)	5
FILIPPI Marco (PD)	16, 17, 19
GALLO (PdL), <i>relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità</i>	12, 20
MURA (LNP), <i>relatore sulla tabella 3, limitatamente alla parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità</i>	14, 24, 25
RANUCCI (PD)	3
VIMERCATI (PD)	23, 24, 25 e <i>passim</i>
ALLEGATI	Pag. 27

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: Coesione Nazionale-Io Sud-Forza del Sud: CN-Io Sud-FS; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo (ApI-FLI); Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem.

Intervengono il vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Castelli e il sottosegretario di Stato per lo stesso Dicastero Mantovani.

I lavori hanno inizio alle ore 14,30.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(2969) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e bilancio pluriennale per il triennio 2012-2014

– **(Tabella 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2012 e per il triennio 2012-2014

– **(Tabella 3)** Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2012 e per il triennio 2012-2014 (*limitatamente alle parti di competenza*)

(2968) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2012)

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto con esiti distinti. Rapporti alla 5^a Commissione: rapporto favorevole con osservazioni sulla Tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità; rapporto favorevole con condizione 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 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 2969 (tabelle 10 e 3) e 2968, sospesi nella seduta anti-meridiana del 26 ottobre scorso.

Comunico che sono a disposizione tre documenti. Il primo è un documento ufficiale del Ministero delle infrastrutture, che certifica quanto è avvenuto nel settore infrastrutturale dall'avvio della legge obiettivo ad oggi, cioè quante sono state le opere individuate, quante risorse sono state stanziare, qual è lo stato di avanzamento delle opere (sia pure per famiglia di interventi), qual è la percentuale delle opere realizzate e di quelle deliberate. Il secondo documento, preparato dal Servizio del bilancio del Senato, rende evidente con un grafico la situazione tendenziale e cosa accadrà a seguito delle due manovre nel comparto della pubblica amministrazione, nell'amministrazione centrale, negli Enti locali e nel settore pensionistico. Il terzo documento è una relazione molto interessante, intitolata «Dieci anni di partenariato pubblico privato in Italia», nella quale sono poste in evidenza le opere realizzate negli ultimi dieci anni con la tecnica del *project financing*. A mio avviso, questi dati sono eloquenti ed hanno un significato anche dal punto di vista politico (in seguito cercherò di spiegarne il motivo).

RANUCCI (PD). Signor Presidente, ci apprestiamo a votare una serie di provvedimenti di natura economica, ma vorrei sapere (la mia è una do-

manda retorica) cosa stiamo per votare. Sappiamo infatti che il Governo è riunito per valutare nuove iniziative in difesa dell'economia del nostro Paese, per respingere gli attacchi speculativi ai nostri buoni ordinari e comunali del Tesoro. Vorrei capire, allora, se oggi stiamo lavorando in modo serio per cercare di dare risposta, con gli ordini del giorno e l'attività emendativa, ad una crisi economica ormai evidente. Vorrei sapere se quello che ci accingiamo a fare abbia qualche attinenza con ciò che sta avvenendo in queste ore nel Paese e soprattutto con ciò che domani dovrà avvenire al G20.

In sostanza, credo che abbiamo tutti il dovere e il diritto di sapere – pongo questa domanda ai rappresentanti del Governo – se ci stiamo battendo per modificare una manovra reale o che invece è assolutamente fittizia poiché nelle prossime ore sarà cambiata radicalmente.

PRESIDENTE. È giusto dare una risposta a questa domanda. È inutile sottolineare che stiamo vivendo un momento particolare: mi sembra che ieri la drammaticità della situazione sia emersa in modo fin troppo clamoroso.

Vorrei aggiungere una notizia piuttosto preoccupante, che è stata scarsamente diffusa dagli organi di informazione. Nel corso del convegno, cui ho partecipato, organizzato dall'ABI e svoltosi lunedì scorso qui a Roma, il presidente di Banca Intesa, professor Bazoli, ha denunciato un fatto gravissimo. Con mio stupore, la notizia è stata riportata solo da un giornale (il «Corriere della sera» l'ha ripresa ieri e oggi è in prima pagina): all'interno della European banking authority (EBA), presieduta purtroppo da un italiano, i francesi ed i tedeschi hanno proposto una nuova regola in ordine alla formazione del bilancio delle banche, secondo la quale le banche francesi e tedesche, soprattutto quelle che hanno ricevuto consistenti contributi da parte dello Stato per rimanere a galla, potrebbero sopravvalutare i titoli pubblici che hanno in portafoglio, mentre le nostre banche verrebbero costrette a svalutare i titoli dello Stato italiano in loro possesso. Il professor Bazoli, di fronte al Presidente della Repubblica (che era visibilmente preoccupato), ha concluso che è a rischio la nostra democrazia perché se le banche italiane fossero costrette a svalutare i titoli dello Stato italiano che hanno in portafoglio, avrebbero due strade davanti: chiedere allo Stato italiano di ricapitalizzarle (ma come è noto lo Stato non è in grado di tirare fuori qualche centinaio di miliardi) oppure alzare le mani e aspettare che le banche francesi e tedesche, salvate dai rispettivi Stati, ne assumano il controllo. Se si verificasse tale ultima ipotesi, crollerebbe il sistema produttivo italiano. Questa è la situazione in cui ci troviamo.

Ricordo che il Governo, con i decreti-legge nn. 98 e 138 del 2011, ha fatto due manovre operando tagli per macroaree. Il disegno di legge di stabilità oggi al nostro esame non fa altro che certificare le ricadute di quei tagli per comparto sulle singole voci, sui diversi capitoli. Tecnicamente, quindi, con il disegno di legge di stabilità non si adotta un'ulteriore manovra, ma si dà solo evidenza contabile ai tagli operati per macroaree.

Ovviamente leggo anche io i giornali ed ascolto la televisione. In questo momento, proprio per i drammatici avvenimenti di ieri (non vi erano mai state svalutazioni delle banche di queste dimensioni), il Governo è in riunione per decidere cosa fare, perché domani il Presidente del Consiglio si recherà a Cannes, con gli altri Presidenti.

In base a quanto ho sentito dire, il Governo ha due possibilità: presentare un maxiemendamento al disegno di legge di stabilità, inserendo le necessarie riforme strutturali (che, secondo me, devono essere assolutamente fatte, ma adesso non entro nel merito), oppure varare un apposito decreto-legge. A mio avviso, sarebbe preferibile la seconda possibilità, perché il decreto-legge entrerebbe subito in vigore, mentre per far approvare il disegno di legge di stabilità da entrambi i rami del Parlamento occorrerebbe un mese di tempo.

Se dunque è vero, senatore Ranucci, che siamo in attesa della decisione del Governo, è altrettanto vero che, a prescindere da quello che accadrà (ho letto poco fa su alcune agenzie di stampa che Casini e Bersani sarebbero stati convocati al Quirinale), dobbiamo procedere all'approvazione del disegno di legge di stabilità e di quello di bilancio. La situazione non è diversa da quella che si è determinata il 31 ottobre del 1992 quando, per la prima volta nella storia del Paese, la Banca d'Italia rifiutò di fare anticipazioni di cassa allo Stato italiano: siamo tornati a quel tempo. Dunque, che Dio ce la mandi buona! Intanto, però, dobbiamo fare la nostra parte.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, desidero aggiungere alcune considerazioni al dibattito che si è tenuto nei giorni scorsi sui contenuti del disegno di legge di stabilità, soffermandomi in particolare sul diritto alla mobilità.

In queste ore, a fronte dei pesanti tagli che il disegno di legge di stabilità intende operare alle risorse destinate alla mobilità, le famiglie, i lavoratori e gli studenti stanno manifestando in tutte le Regioni – proprio questa mattina, ad esempio, c'è stata una manifestazione davanti alla sede della regione Veneto – perché si sta infliggendo un duro colpo proprio a quanti utilizzano maggiormente il trasporto pubblico, contribuendo in tal modo a ridurre gli spostamenti individuali. Si tenga conto, tra l'altro, che anche rispetto al trasporto su gomma si stanno registrando aumenti delle tariffe autostradali e delle accise sul carburante.

I tagli sono piuttosto pesanti – rispetto alle previsioni assestate nel 2011, per il 2012 sono previsti tagli per ulteriori 500 milioni di euro – e non riguardano soltanto l'esercizio, ma anche gli investimenti in conto capitale. Si è ipotizzata, ad esempio, una riduzione di 150 milioni di euro dei contributi in conto impianti da corrispondere a Ferrovie dello Stato Spa per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie. Questa è una di quelle voci da collocare sotto il titolo «sviluppo», se si considera che gli investimenti in conto capitale dovrebbero essere funzionali a promuovere e a sostenere lo sviluppo, anche in termini di produttività degli investi-

menti stessi. In questo modo si finisce per colpire la reale possibilità di fare investimenti in conto capitale e di sostenere la crescita del Paese, che dovrebbe essere uno degli impegni assunti dal Presidente del Consiglio nella famosa lettera all'Unione europea di cui tutti parlano – c'è chi l'ha vista e chi no – come di una specie di araba fenice.

Il *budget* destinato al trasporto pubblico locale, ed in particolare a quello ferroviario regionale, è ampiamente insufficiente e tale da non garantire una funzionalità contestuale all'aumento del costo stesso della mobilità stradale (come dicevo prima, aumento delle tariffe autostradali, delle accise ed introduzione di nuovi pedaggi). Peraltro, ogni volta che il territorio del nostro Paese viene investito da una calamità naturale si introduce una tassa in più: ad esempio, sul costo della benzina – uno dei più alti in Europa – grava tutta una serie di accise originariamente introdotte a seguito di grandi devastazioni del nostro territorio, delle quali in alcuni casi si è persa addirittura memoria.

Dunque, non sarebbe sbagliato riconsiderare la pressione fiscale sulla benzina e sui mezzi di trasporto a fronte di un'ondata «riformista» che sembra ormai catturare ogni cosa. Tengo a precisare che quando si vuole massacrare qualcuno (specialmente i più deboli) si afferma di essere riformisti; quando si tratta invece di toccare i più forti (penso alla patrimoniale, che abbiamo sostenuto) si è conservatori perché si evocano le tasse, come se le accise non fossero tali!

Vi è una evidente schizofrenia nel modo con cui si affrontano certe questioni. Ritengo che nei momenti di difficoltà debba contribuire chi ha di più ed, invece, chi ha meno debba essere chiamato a farlo in misura inferiore, fermo restando che occorre colpire le persone che ne approfittano. Nel nostro Paese la situazione è capovolta: si è riformisti quando si massacrano quelli che hanno meno.

Non possiamo cavarcela con la proposta delle gabbie previdenziali, sapendo che il nostro è un sistema previdenziale a ripartizione: si tratta solo di sviare l'attenzione, perché non è questo il problema.

Come ho già evidenziato, si interviene sulle tariffe, sugli investimenti in conto capitale (materiale rotabile, costruzione di reti) e sull'efficienza del servizio pubblico. In particolare, i tagli incideranno sulla domanda interna e sulle imprese del settore, alimentando la crisi della Federmeccanica, dell'AnsaldoBreda e dell'Irisbus. Tuttavia, quando sparisce la domanda interna, le imprese pagano le conseguenze e si determina così un circolo vizioso che porterà alla depressione; quando si riducono gli investimenti in conto capitale si destina il Paese ad arretrare dal punto di vista della crescita economica.

I tagli sono consistenti, come sostengono soprattutto le Regioni le quali in un documento evidenziano l'impatto negativo che le enormi criticità determinatesi nel settore del trasporto ferroviario hanno avuto anche sul trasporto su gomma, non potendo più essere assicurato il trasferimento delle risorse reali agli Enti locali. La situazione che si prospetta per il 2012 è ancora più drammatica, con il taglio dei trasferimenti previsti dalla cosiddetta legge Bassanini, su cui si erano assestati i contratti di servizio.

Le Regioni – parlo per il Veneto, che conosco meglio – hanno cercato di fare fronte alle difficoltà con le loro risorse, anticipando i soldi a Trenitalia, ma hanno dovuto tagliare da qualche altra parte: sulla sanità, ad esempio, e sui servizi essenziali. Voglio sperare che nessuno abbia il coraggio di dire che siamo solo di fronte a sprechi, perché in realtà si stanno toccando le persone più deboli, quelle che saranno più colpite dalla manovra.

Penso allora che il taglio complessivo dei trasferimenti destinati al trasporto pubblico locale, previsto per il 2012 (che ammonta a 1.665 milioni e va ad incidere sul bilancio assestato del 2011), sia veramente inaccettabile. Vengono tagliati i cosiddetti trasferimenti Bassanini, vale a dire quelli legati alla regionalizzazione di alcune funzioni. Sono d'accordo sull'attribuzione alle Regioni della competenza in materia di sanità e trasporto pubblico locale, ma il patto a suo tempo stretto con le Regioni si basava su altre condizioni. Adesso si continuano a tagliare i trasferimenti dello Stato ad Enti locali e Regioni, che non so come potranno continuare a garantire i servizi essenziali come quelli che ho citato. Tra l'altro, le Regioni sono già state costrette ad operare una serie di tagli, che hanno colpito in particolare i servizi del trasporto pubblico locale del *weekend*, del mattino presto e della sera tardi, con tutte le conseguenze che ciò può avere in termini di sicurezza personale. Infatti, il tram, l'autobus, il treno regionale hanno sempre rappresentato un elemento di sicurezza per le persone che si muovono ad una certa ora, perché ad esempio sono turnisti negli ospedali o pendolari quindi soggetti che utilizzano i mezzi pubblici perché svolgono un determinato lavoro e non certamente perché vanno a ballare in discoteca.

D'altro canto, alle Regioni è rimasta solo la possibilità di tagliare i servizi ed azzerare gli investimenti, provocando ricadute sull'occupazione. Infatti, sono stati chiesti l'aumento delle ore lavorate e la riduzione delle pause in un settore in cui non c'è un solo ammortizzatore sociale, neanche temporaneo, che possa attutire l'impatto di queste misure sugli addetti in tali servizi.

Credo che il taglio dei servizi ferroviari (viene tagliata una corsa su due) e l'incremento delle tariffe siano misure che si renderanno inevitabilmente necessarie e graveranno, come dicevo all'inizio, sull'utenza più debole, su quella che non usa la macchina personale per andare a svolgere il proprio lavoro.

Nel 2011, le Regioni, con pesi diversi, hanno ridotto gli effetti dei tagli operati dal Governo alle risorse destinate al trasporto pubblico locale, facendo ricorso a fondi regionali. Parlo, ad esempio, per il Veneto, che conosco piuttosto bene, avendo parlato anche in questi giorni con i consiglieri regionali. Faccio presente, tra l'altro, che la giunta si è sottratta alla presentazione dell'assestamento di bilancio, rinviando la comunicazione di 15 giorni, nonostante la gente stia manifestando sotto la sede della Regione perché vuole sapere come andrà a finire la vicenda. È infatti necessario un assestamento del bilancio, nonostante questo sia stato appena approvato; quindi, la giunta deve chiarire come intende muoversi, visto che

finora si è fatto fronte alle necessità solo con le risorse regionali, oltre che con il taglio delle corse, con l'aumento del 15 per cento medio delle tariffe, con recuperi di produttività nelle aziende.

Nonostante tutto ciò, nel 2011 le aziende chiuderanno i loro bilanci con perdite economiche, che magari saranno contenute, ma dovranno pur sempre essere ripianate. Ovviamente dovranno intervenire i soci di quelle aziende. Anche in questo caso, come ho sottolineato all'inizio del mio intervento, il «cane si morde la coda».

Nel 2012 non si potrà continuare all'infinito ad usare la leva attivata nel 2011: i recuperi di produttività sono già stati raggiunti, attraverso l'allungamento dei nastri lavorativi, l'aumento quotidiano delle ore di guida e la riduzione delle pause dei lavoratori. Alle difficoltà si è fatto fronte in questo modo. Posso essere anche d'accordo sul fatto che evidentemente vi erano margini di produttività da recuperare, ma certamente non si può andare oltre, perché il trasporto locale è uno di quei settori in cui le Regioni si giocano la possibilità di offrire un servizio ai loro cittadini. Nel Veneto sono state adottate proprio le misure che ho descritto.

Non c'è molto da dire sul modo in cui si potrebbe ovviare a questa situazione: come è scritto nello schema di rapporto di minoranza, occorre «ripristinare i tagli che sono stati imposti alla missione "Diritto alla mobilità" ed in particolare al servizio pubblico locale», perché quanto avvenuto negli anni 2010 e 2011 non consentirà di fornire ai cittadini, il prossimo anno, un servizio di trasporto pubblico in sede locale in grado di dare risposte all'utenza più debole, che maggiormente utilizza i mezzi pubblici. Stiamo parlando di milioni di persone: solo nel Veneto, vi sono 130.000 persone che ogni giorno utilizzano il trasporto pubblico ferroviario, 6 milioni all'anno.

Ritengo che si debbano fare manovre di assestamento senza però incidere sulla carne viva delle famiglie e dell'utenza più debole. Pertanto, sarebbe bene che le richieste avanzate nel nostro rapporto di minoranza suscitassero un ripensamento del Governo.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione congiunta.

Onorevoli colleghi, sono stato informato che questa sera è stato convocato il Consiglio dei ministri: ho quindi motivo di ritenere che si farà ricorso al decreto-legge, piuttosto che ad un maxiemendamento.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Credo sia giusto dare risposta alle domande puntuali che sono state formulate nel corso della discussione ed esprimere qualche considerazione sulle osservazioni della senatrice Donaggio, senza fare un convegno sul trasporto pubblico locale.

Il senatore Ranucci ha accennato al fondo per gli interventi infrastrutturali di politica economica: anche se è questa la denominazione, il fondo – che ha effettivamente subito un decremento – è allocato presso la Presidenza del Consiglio dei ministri; quindi, la riduzione dello stanziamento

non dovrebbe avere conseguenze negative sul settore delle infrastrutture e dei trasporti.

Condivido pienamente le affermazioni svolte dal presidente Grillo: a prescindere da ciò che vorrà fare il Governo nei prossimi giorni, è evidente che dobbiamo comunque approvare questo testo, che codifica dal punto di vista contabile le decisioni assunte precedentemente, soprattutto con le due manovre estive. Successivamente prenderemo atto di ciò che il Consiglio dei ministri dovrà affrontare. D'altro canto, è prassi abbastanza comune che siano presentati emendamenti anche corposi al disegno di legge di stabilità; quindi, è possibile che ciò accada, ma al momento non sono in grado di anticipare alcunché. Il cosiddetto decreto sviluppo dovrebbe essere a buon punto: vedremo come il Governo vorrà articolarlo; adesso non sono in grado di dire se intenderà presentare un decreto autonomo.

Desidero tranquillizzare il senatore Marco Filippi, il quale ha posto il problema del trasporto merci, sul fatto che i due commi dell'articolo 4 che prevedono una diversa struttura di finanziamento riguardano soltanto una questione di copertura: i 400 milioni che sono stati destinati al trasporto merci restano dove sono ed il settore è coperto.

Non mi soffermo sulle questioni di natura generale. Conosciamo tutti la situazione finanziaria e sappiamo che dobbiamo uscirne al più presto: siamo pericolosamente vicini al tasso di rendimento del 7 per cento che viene considerato dagli esperti come il punto di non ritorno; pertanto, dovremo mettere in atto tutte le misure che ci siamo proposti affinché ciò non avvenga.

Quello del trasporto pubblico locale è sicuramente uno dei problemi più delicati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, perché coinvolge un numero enorme di persone. Per ragioni di carattere storico, ci siamo ritrovati con un settore arretrato rispetto alle effettive esigenze, tenuto conto anche del fatto che negli ultimi anni fortunatamente vi è stata un'esplosione della domanda alla quale non eravamo preparati.

A mio avviso, non bisogna fermarsi soltanto all'ultimo provvedimento, ma occorre guardare a quanto è stato fatto nel corso dell'ultimo triennio: infatti, il Governo è intervenuto immediatamente in questo settore. A tale proposito, consentitemi innanzi tutto di ricordare i 1.400 milioni che già nel 2008 sono stati stanziati a favore del trasporto pubblico locale per l'acquisto di nuovo materiale rotabile. Qualche risultato è già arrivato ed io lo posso testimoniare, perché ho avuto la fortuna di tagliare qualche nastro in occasione dell'inaugurazione di nuovi treni.

Abbiamo adottato una serie di misure anche dal punto di vista normativo, con l'allungamento dei periodi di contratto di servizio con gli aggiudicatari – finora i contratti sono stati aggiudicati da Ferrovie dello Stato – in modo da rendere bancabili i contratti ed avere quindi immediatamente a disposizione le risorse: so che questa norma è stata fortemente criticata dall'Antitrust, ma ritengo che in questo momento fosse necessaria.

Abbiamo inoltre posto in essere una serie di azioni, tra cui, ad esempio, la costituzione in Lombardia di una *joint venture* tra ferrovie locali e

Ferrovie dello Stato per razionalizzare il servizio: si tratta di un esperimento che potrebbe magari essere anche ripetuto, là dove possibile.

Ora si parla soltanto del taglio dei fondi. Si sta studiando il modo per reperire qualche risorsa così da ridurre i tagli (vedremo se sarà possibile), ma bisogna comunque intendersi sul da farsi perché abbiamo un problema fondamentale. L'obiettivo del pareggio di bilancio - mi scuso se dico un'ovvietà - si raggiunge attraverso due vie: aumentando ancora le tasse, e sappiamo che non è possibile, oppure eliminando le spese. La nostra intenzione è quella di ridurre le spese e non di aumentare le tasse.

In questa prospettiva bisogna cominciare a cambiare quel modo di pensare e quell'impostazione culturale per cui ogni taglio proposto non va bene perché vi è sempre un'altra spesa da tagliare prima. Conosco alcuni augusti personaggi che, quando parlano nelle università, sostengono che bisogna tagliare tutte le spese tranne quelle dell'università, così come quando partecipano all'inaugurazione di un ospedale affermano che bisogna tagliare tutte le spese tranne quelle per la sanità; allo stesso modo, poi, quando vanno ad inaugurare un teatro annunciano che bisogna tagliare tutte le spese tranne quelle per la cultura o lo spettacolo.

Bisogna innanzi tutto individuare il settore in cui vi sono gli sprechi: in particolare, dobbiamo chiederci se vi siano sprechi nel settore del trasporto pubblico locale. Noi riteniamo di sì, e ve lo dimostro con un esempio molto semplice: in Italia vi sono società che ogni 100 euro spesi riescono a coprire i costi per 40 euro (che è il massimo che si riesce ad avere nel conto economico), ma ve sono tantissime altre che si fermano a 20 euro ogni 100 euro spesi. Assodato che è impossibile arrivare al 100 per cento - come invece dovrebbe avvenire in un'azienda sana - bisogna capire come mai si determina questo tipo di situazione. Siamo consapevoli che esiste un problema di natura sociale e che non è possibile scaricare sulle tariffe gli interi costi, ma se alcune società riescono ad arrivare al 40 per cento, non si capisce perché altre debbano fermarsi al 20 per cento.

Allora, per costringere le aziende e le Regioni ad assumere atteggiamenti virtuosi, in primo luogo dobbiamo uscire dalla logica per cui nel momento in cui le Regioni non ce la fanno paga lo Stato centrale, perché sappiamo che lo Stato non può più pagare.

Sono andato a vedere i bilanci di alcune importanti aziende (non mi sembra il caso di citarne i nomi) da cui risulta, ad esempio, che con il cambio di amministrazione gli alti dirigenti sono passati da 90 a 120 ed i dirigenti intermedi da 900 a 1.150 e sono aumentati anche gli impiegati: certamente è stata incrementata l'occupazione, e non c'è il minimo dubbio che si tratti di un atteggiamento assolutamente virtuoso; peccato che adesso l'azienda stia per portare i libri in tribunale!

È inutile dire che verrà decrementato in qualche modo il servizio. Vogliamo finalmente diventare un Paese in cui tutti riescono a garantire un certo servizio a determinati costi? Questa è la domanda che dobbiamo porci. Non è assolutamente una questione di destra o di sinistra, anche se la sinistra - lo dico senza alcuna polemica - aveva una logica diversa. Ricordo che quando sono entrato in Parlamento, nel 1992, lo Stato centrale

doveva garantire oltre 1.000 miliardi all'anno per il ripianamento dei debiti, mentre in una città come Bologna, ad esempio, si viaggiava gratis. Queste cose non possono più accadere: dal 2010 non è più possibile viaggiare gratis sui mezzi pubblici. Il tema delle tariffe - che è fondamentale per lo Stato italiano - deve essere affrontato per quel che esse valgono.

Il presidente Grillo ha evocato la questione del *project financing*. Noi sappiamo che dovremo pagare i pedaggi, com'è stato ricordato anche dall'Unione europea, che ha privilegiato nel grande piano della rete TEN-T quelle infrastrutture che verranno realizzate con un partenariato pubblico-privato. Scusate se torno sul tema, ma mi è molto caro: dobbiamo uscire dalla logica per la quale, quando le cose sono dello Stato, non sono di nessuno e quindi non paga nessuno; non è così. Le opere pubbliche si fanno e qualcuno le paga. Sta a noi decidere chi le paghi, se cioè le paghi il pubblico, il privato o gli stranieri. Voi pensate che gli stranieri possano venire ad investire in Italia grandi fondi, se leggono sul giornale che qui non si vogliono pagare i pedaggi? Sicuramente a quel punto si chiederanno chi pagherà le loro opere.

Sottolineo che con l'attuale situazione il problema non è più se debba pagare il pubblico o il privato, ma se l'opera si faccia o no, perché i pochi fondi messi a disposizione dal pubblico - che poi tanto pochi non sono - serviranno per le ferrovie, e questa è una scelta ineludibile. Come noto, le ferrovie sono opere «fredde», che si possono finanziare solo in parte con l'intervento dei privati, per cui una via obbligata per il Governo sarà di destinare le risorse alle grandi opere ferroviarie ed infrastrutturali che oggi sono sul tappeto.

Ciò significa che tutte le altre opere dovranno essere fatte in *project financing*, con l'apporto di capitali privati, il che implicherà inevitabilmente tariffe e pedaggi. È una strada assolutamente obbligata, che in questo momento dobbiamo seguire, perché l'alternativa è non realizzare alcuna opera pubblica.

Lo stesso discorso vale per il trasporto pubblico locale. Se non incrementiamo in maniera significativa l'efficienza delle aziende di trasporto pubblico locale, abbiamo di fronte due scelte: o paga lo Stato oppure si riduce il servizio, *tertium non datur*. Anche in questo caso non si tratta di una questione politica, ma di un problema di natura puramente oggettiva.

È vero, quindi, che abbiamo tagliato i fondi, come risulta evidente dai dati. Forse bisognerà agire in modo progressivo, perché in questo momento le aziende non sono assolutamente in grado di affrontare *ex abrupto* questo tema. Ricordiamo, però, che abbiamo le tariffe più basse d'Europa, sia per il trasporto ferroviario che per quello pubblico locale.

Bisogna quindi valutare se i servizi debbano essere pagati dall'utenza o dalla contabilità generale dello Stato: questa è una scelta politica. Stiamo cercando di fare in modo che l'utenza paghi almeno parte del costo, che esiste ed è importante, data la rilevanza del trasporto pubblico locale.

Sottolineo che il Ministero delle infrastrutture è stato trattato abbastanza bene, perché per diverse voci ha registrato addirittura un aumento rispetto al bilancio del 2010, e nel momento attuale questo è un dato eclatante. Abbiamo salvato i 4 miliardi circa stanziati con il decreto-legge n. 98 del 2011 per le grandi opere infrastrutturali, con cui è stata rifinanziata la legge obiettivo. Ricordo inoltre l'esito positivo dei negoziati svolti nell'ambito della Commissione europea a proposito della grande rete TEN-T, la rete transeuropea dei trasporti, da completare entro il 2030, che è di grandissimo interesse e porterà notevoli vantaggi.

È stata posta la questione del rilancio dei porti ed il Governo è in sintonia con questa posizione: l'Italia è il Paese che ha più porti di tutta l'Unione europea, ben 12, che sono finanziabili a fondo perduto, *free grant*, dall'Unione europea.

Stiamo facendo uno sforzo per salvare e rilanciare le infrastrutture, malgrado il momento sia così difficile. C'è un quadro di luci ed ombre, ma in un panorama che attualmente - consentitemi l'espressione - è «di sola ombra» non soltanto per l'Italia, ma per tutta l'Europa. Quindi, se abbiamo conservato «un po' di luce» per il nostro Ministero, credo che abbiamo fatto uno sforzo apprezzabile.

GALLO, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. È opportuno svolgere una breve replica per concludere l'ampia discussione svolta, dopo aver ringraziato il vice ministro Castelli ed il sottosegretario Mantovani per la loro presenza e l'attenzione che hanno prestato ai tanti interventi, che testimoniano la partecipazione di tutta la Commissione, sia della maggioranza che della minoranza, al dibattito sul tema infrastrutturale e anche politico che si sta articolando.

Quando si parla di legge di stabilità, si presenta sempre il solito inconveniente: il linguaggio delle cifre è asfittico per cui, in una sorta di gioco delle parti, vi è chi dice che si parla solo di numeri, che i fondi sono insufficienti, che bisogna inserire o eliminare un determinato importo. In realtà, i fondi a disposizione sono sempre quelli: dato il saldo di bilancio, possiamo parlare a lungo senza trovare un'intesa perché, se si può dire molto sulle cifre, si può anche replicare sul piano politico.

Vorrei allora replicare ad alcuni colleghi, in particolare a quelli che hanno criticato l'efficacia e l'efficienza dell'azione del Governo addebitando al nostro Presidente del Consiglio e a tutta la compagine governativa l'accusa di navigare a vista: rilevando la necessità di un cambio di rotta, sostengono l'esigenza di affidare la guida politica ad un Governo diverso, perché quello attuale sarebbe incapace di governare una fase economica difficile a livello internazionale.

Questo ragionamento, però, non è in linea con l'appello che anche oggi, per l'ennesima volta, il Capo dello Stato ha rivolto alle forze politiche, per richiamare tutti ad un senso di responsabilità «estremo», come lo ha definito stavolta. La maggioranza farà certamente il suo compito, come ha sempre fatto; quindi, credo che l'appello sia rivolto principalmente alle forze di minoranza, che cercano di strumentalizzare la crisi economica per

causarne una politica, assumendo atteggiamenti ostili nei confronti di alcuni provvedimenti da adottare con urgenza. Bisognerebbe invece essere coscienti della realtà che stiamo vivendo, consapevoli che la stabilità – come più volte ha ribadito il presidente Grillo – è la preconditione per puntare allo sviluppo.

Forse questa può essere l'occasione per chiedere che, contestualmente al disegno di legge di stabilità, sia avviata la discussione di provvedimenti per lo sviluppo, che sono in cantiere e che verranno presentati tra pochi giorni al G20. Già oggi, del resto, in tale direzione potrebbe essere presentato un primo maxiemendamento da parte del Governo, che è sensibile al problema ed è conscio della propria responsabilità per superare la crisi.

Credo tuttavia che le forze politiche debbano essere coinvolte sul piano delle responsabilità politiche, per dimostrare quella credibilità di cui ci viene rinfacciata la mancanza. Pur nella differenziazione dei ruoli, ritengo che possa esserci una coesione per compiere uno sforzo unitario e cercare di uscire dalla crisi. Sappiamo tutti, infatti, che è ormai indifferibile l'adozione di provvedimenti durissimi. Non abbiamo tempo e, quindi, non capisco come si possa cercare di rallentare l'azione del Governo o addirittura pensare di sfruttare l'occasione per dargli la spallata finale.

Accogliamo, dunque, l'appello del Capo dello Stato e lo ricordiamo a tutte le forze politiche, affinché la manovra di bilancio possa essere approvata in tempi brevissimi. Occorre fare ancora molto: le riforme strutturali, gli interventi su incentivi, investimenti e defiscalizzazioni, le misure per l'impiego delle risorse, la flessibilità del lavoro, la previdenza e la sburocratizzazione. Sono tanti gli argomenti da trattare e solo in questo modo potremo affrontare con serenità il futuro.

Il metodo di lavoro instaurato nelle Conferenze Stato-Regioni dal ministro Fitto, con i presidenti delle Regioni, per l'utilizzo delle risorse contrasta forse con l'esigenza di centralizzare e riprogrammare i fondi. Penso, però, che si stia lavorando bene, dal momento che il confronto e la coesione tra Regioni, comprese quelle meridionali, per l'utilizzo dei fondi strutturali, hanno portato ad impegnare 7,5 miliardi di euro per il Mezzogiorno entro il mese di agosto e 1,2 miliardi per l'università e la ricerca nel mese successivo. Sono stati fatti quindi importanti passi in avanti, di fronte all'esigenza di ricollocare altri 8 miliardi per il Mezzogiorno. È perciò importante che si prosegua in questo modo, per costruire un percorso virtuoso, positivo, con il coinvolgimento di diversi livelli di responsabilità: ciò determinerà un'adesione massiccia da parte di tutte le Regioni.

Queste premesse mi sembrano necessarie, prima di esprimere un parere sullo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture, benché si corra il rischio di essere ripetitivi. È urgente adottare alcuni provvedimenti, su cui la politica è chiamata a non scontrarsi, nella consapevolezza che chiunque fosse al Governo, in questo momento, dovrebbe adottare queste stesse misure. Siamo tenuti a varare tali provvedimenti: non è una scelta e non è neanche un'imposizione, perché non siamo commissariati; tuttavia sono politiche necessarie per la tenuta dell'Europa.

Di fronte ad una situazione di questo tipo, noi facciamo il nostro dovere. Credo che anche le minoranze debbano farlo, per superare questa fase delicatissima, in cui è messa a rischio la credibilità della classe politica nel suo insieme (non di una sola parte o di un Governo), che è chiamata a rappresentare gli interessi di tutti gli italiani.

Ringrazio di nuovo tutti i colleghi per i loro interessanti interventi.

MURA, *relatore sulla tabella 3, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Signor Presidente, vorrei ringraziare anche io i rappresentanti del Governo per la presenza ed in particolare il vice ministro Castelli per la replica estremamente ampia. Ringrazio anche tutti i colleghi della Commissione, poiché il dibattito è stato ampio ed importante per arrivare al risultato finale di trasmettere alla Commissione bilancio un rapporto che rispecchi le diverse sensibilità intorno ai disegni di legge all'ordine del giorno della nostra Commissione.

Anche la replica del collega Gallo è stata ampia ed approfondita dal punto di vista politico. Desidero solo sottolineare, rispetto all'intervento del collega Ranucci, che oggi non possiamo lavorare in funzione di quello che scriveranno domani i giornali, anche ben informati. Oggi siamo qui per esaminare il disegno di legge di stabilità e dobbiamo andare avanti fino alla fine, perché questo è il compito che ci è stato assegnato. Quello che sarà domani dipenderà dagli sviluppi della crisi e dalle decisioni del Governo.

Per quanto riguarda le disposizioni concernenti specificamente il settore delle telecomunicazioni, di cui mi sono occupato in qualità di relatore, credo che durante il dibattito - come risulta peraltro evidente anche dagli ordini del giorno presentati - si sia arrivati a condividere ampiamente la necessità di garantire che una parte delle maggiori entrate derivanti dalle gare di assegnazione delle frequenze venga destinata al Ministero dello sviluppo economico per interventi a sostegno del settore delle comunicazioni, al fine di dare nuovo slancio alle nostre aziende, sia per renderle competitive a livello internazionale, sia per assicurare alle emittenti televisive locali misure economiche compensative più congrue all'ammontare dell'incasso e della gara appena conclusa.

Come relatore ho cercato di sintetizzare nello schema di rapporto che ho predisposto quanto è emerso al riguardo in discussione generale e vorrei sin d'ora ringraziare tutti i colleghi, sia di maggioranza che di opposizione, per il contributo offerto in questa direzione.

GALLO, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Signor Presidente, chiedo che il sottosegretario Mantovani ci informi più dettagliatamente sul piano casa del Governo.

La nostra Commissione si è sempre qualificata per aver condiviso le responsabilità, ricercato le sollecitazioni ed i contributi *bipartisan* e reperito risorse al di fuori dei binari delle finanze statali, rivolgendo quindi l'attenzione all'inserimento dei capitali privati e alla facilitazione delle

procedure. A tale proposito, il presidente Grillo ha sempre fornito un contributo eccezionale. Anche nello schema di rapporto proposto ci si muove nella logica di salvaguardare gli stanziamenti già impegnati, di offrire sicurezza e garanzie ai cantieri avviati, in modo che non subiscano incidenti di percorso e sanzioni.

Proponiamo pertanto uno schema di rapporto favorevole con alcune osservazioni.

In primo luogo, si deve tenere conto che «l'articolo 5, comma 3, assegna al Fondo per lo sviluppo e la coesione una dotazione finanziaria di 2.800 milioni di euro per il solo anno 2015»: resterebbero quindi scoperti gli anni precedenti. Il Governo dovrebbe perciò «garantire la disponibilità di competenza e cassa anche per il periodo decorrente dal 2012».

In secondo luogo «è opportuno che, pur in presenza di risorse limitate ed alla luce dei vincoli che il Governo si è dato per raggiungere in tempi brevi l'equilibrio del bilancio pubblico, il Governo proceda a verificare: gli interventi che hanno già visto l'assunzione di obblighi verso terzi (ad esempio gare aggiudicate e lotti appaltati); il danno che la mancata continuità operativa degli impegni assunti può comportare in termini di contenzioso; nonché la congruità del rapporto tra il quadro delle esigenze finanziarie generato dalle varie opere già appaltate e la dimensione del Fondo previsto dal disegno di legge di stabilità».

Inoltre, «considerato che negli ultimi anni si è registrato un notevole aumento del ricorso al *project financing* e al fine di favorire la realizzazione di opere pubbliche infrastrutturali con tale sistema, azzerando o riducendo l'ammontare del contributo a fondo perduto, i proventi generati dalle società di progetto costituite ai sensi dell'articolo 156 del decreto legislativo n. 163 del 2006 dovrebbero essere esentati totalmente o parzialmente dall'imposizione fiscale diretta». Sappiamo che il Governo si sta interessando a questo aspetto.

«Sempre al fine di agevolare significativi investimenti privati nella realizzazione di lavori pubblici, l'articolo 143 del decreto legislativo n. 163 del 2006, in materia di concessioni di lavori pubblici, dovrebbe essere modificato al fine di chiarire che le amministrazioni aggiudicatrici possono prevedere nel piano economico-finanziario e nella convenzione, a titolo di prezzo, la cessione in proprietà o in diritto di godimento di beni immobili nella loro disponibilità o allo scopo espropriati, la cui utilizzazione ovvero valorizzazione sia necessaria all'equilibrio economico-finanziario della concessione».

Ancora, «al fine di consentire all'esecutore di reperire più agevolmente e con costi inferiori le risorse occorrenti al completamento dell'opera e al suo successivo utilizzo, dovrebbe essere consentita la conversione di un contratto di appalto o di affidamento a contraente generale in un contratto di concessione, a lavori parzialmente realizzati»: si offrirebbe così la possibilità di recuperare in questo rapporto ulteriori energie.

Pertanto, le nostre osservazioni sono finalizzate sostanzialmente a consentire un legame sempre più forte tra pubblico e privato.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, colgo l'occasione dell'illustrazione di uno schema di rapporto alternativo di segno contrario per esprimere un giudizio sullo svolgimento dei lavori della Commissione, anche al fine di offrire una diversa valutazione rispetto a quanto ho testé ascoltato dall'autorevole voce del vice ministro Castelli.

Riguardo all'andamento complessivo dei lavori della Commissione sullo specifico provvedimento al nostro esame non possiamo non registrare una certa delusione - lo dico sinceramente - anche al netto di una situazione drammatica, come è quella determinatasi nelle ultime ore. Sin dal nostro primo intervento abbiamo detto che avremmo affrontato questo appuntamento con la massima e la debita serietà, fornendo elementi oggettivi sulla situazione, anche per eliminare quei veli che in molti casi vengono calati su una situazione che sembra sfuggire nella sua dimensione oggettiva.

Nel nostro schema di rapporto abbiamo indicato una serie di dati macroeconomici difficilmente controvertibili e non si è trattato soltanto della denuncia di uno stato di particolare gravità. In verità, quello che era richiesto ai relatori e soprattutto all'esponente di Governo era non tanto di fare propaganda, ma di farci sinceramente capire, a fronte di tagli e di riduzioni consistenti, il complessivo assestamento degli ultimi tre anni. In effetti, anche laddove vi sono state missioni che hanno avuto nell'ultimo anno un incremento, se si guarda al tendenziale complessivo degli ultimi tre anni il peggioramento è consistente e preoccupante. Si registra, ad esempio, in corrispondenza della missione 13 una riduzione delle risorse stanziata sul diritto alla mobilità nell'ordine di oltre 3 miliardi!

Nel caso specifico, il vice ministro Castelli - di cui in alcuni casi apprezzo la sagacia, in altri la competenza - ha dimostrato di voler fare una propaganda assolutamente inutile. Nessuno nega i problemi che investono le aziende di trasporto, per carità! Bisognerebbe capire, però, se si tratti di uno stato diffuso in tutto il Paese oppure se i tagli operati sulle risorse destinate alla mobilità possano mettere in seria difficoltà le aziende e conseguentemente i servizi che devono essere garantiti ai cittadini, in particolare ai lavoratori e agli studenti, cioè a coloro che sono chiamati a produrre e che rappresentano sostanzialmente un investimento per il futuro del Paese.

Per quanto riguarda le aziende di trasporto, i costi riguardano per il 30 per cento il carburante, mentre il restante 70 per cento si riferisce al personale e i tagli imposti non saranno minimamente compensati, né con la riduzione del personale, né con l'incremento delle tariffe. Per essere chiari, noi abbiamo auspicato tariffe intelligenti e siamo favorevoli al fatto che i servizi debbano essere pagati purché essi abbiano un minimo di decenza! I servizi per i pendolari del trasporto regionale sono infatti giunti ad un livello pietoso.

Ricordo che il ministro Tremonti fece uno *spot* significativo, che colpì molto l'immaginario: compiendo un viaggio verso il Sud dell'Italia disse che era rimasto impressionato dal fatto che - immagine efficacissima - non c'erano moscerini sul vetro. C'è da dire che a volte non vi sono

neppure i treni in questo Paese: basta andare in Sardegna, senza spingersi troppo lontano!

Non voglio fare facile polemica, ma siamo di fronte ad un definanziamento degli investimenti finalizzati alle infrastrutture e ai lavori pubblici nell'ordine di 15 miliardi: non lo diciamo noi, perché sarebbe un'opinione di parte, ma lo ha dichiarato prima e meglio di noi l'ANCE - che non è proprio un'associazione di sinistra ed è sempre puntuale su certe questioni - e lo ha confermato il centro studi della Banca d'Italia. Anche in questo caso c'è poco da speculare: si tratta di ragionare per capire qual è la curvatura delle politiche di Governo a fronte di questa riduzione di risorse. Si tratta solo di tagli? Come si alimenta nuovamente la crescita nel nostro Paese?

Questo è il vero problema sul quale siamo chiamati a confrontarci e spero davvero che il Governo prenda atto della sua inadeguatezza - lo dico senza alcuna acrimonia - e lasci la guida del Paese per due circostanze che sono a mio avviso oggettivamente incontrovertibili, anche se mi sembra di capire che vi sia invece un'ostinata resistenza.

La prima consiste nel fatto che ormai il Governo ha perso totalmente credibilità sul piano internazionale. Si rischia di intervenire ogni volta con nuovi tagli o nuove tasse, perché il Governo non è in grado di fare riforme strutturali. Le annuncia, come nel caso del cosiddetto decreto sviluppo.

Segnalo che il Presidente ha richiamato le due recenti manovre finanziarie derubricando il decreto sviluppo già emanato, perché oggettivamente è stato assolutamente ininfluenza; è stato annunciato il prossimo, ma lo attendiamo ormai da mesi. Crediamo che dovremo aspettare il prossimo Governo perché sia effettivamente approvato.

La seconda circostanza è che il Governo è privo della necessaria autorevolezza sul piano interno. La situazione è drammatica, occorrono scelte impopolari e l'Esecutivo non ha la credibilità per farle, imponendo sacrifici agli italiani in maniera più equa.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Insomma, dobbiamo andare via!

FILIPPI Marco (*PD*). Sì, dovete andare via. La situazione è davvero drammatica e occorre pensare seriamente ad un Governo tecnico, di salute nazionale, che abbassi il livello dello scontro e cerchi di capire cosa sia possibile fare per il Paese. Siamo sull'orlo del baratro e bisogna purtroppo assumere scelte impopolari, che non è in grado di fare una sola parte. Penso non vi siano le condizioni politiche per chiedere a noi di sostenervi a scatola chiusa, considerato il vostro operato negli ultimi tre anni.

Non mi dilungo neppure sulle questioni che sono state menzionate dal Vice Ministro, a partire dalla legge obiettivo: avevamo detto subito - non lo ripetiamo neanche più - che era un provvedimento destinato a fallire. Ora lo sostengono tutti, perché si è riconosciuto che quella legge è sostanzialmente fallita: non ha selezionato priorità per il Paese, le procedure attivate hanno richiesto tempi di realizzazione maggiori rispetto

alla situazione precedente e non vi è stata alcuna certezza neppure sulle risorse assegnate. Alcune opere dovrebbero essere finanziate dal Cipe, ma questo ormai è diventato un organismo fantomatico: si convoca l'organismo interministeriale per la programmazione economica, si odono fanfare e rulli di tamburi; poi le riunioni vengono sconvocate e nuovamente convocate, si ripete la fanfara e così via. In questo modo bisogna aspettare anche un anno prima che siano emesse le delibere, che peraltro vi invito a leggere.

Questo è il quadro davanti al quale ci troviamo. Non credo si possa continuare a dire che vada tutto bene: sono convinto che sia arrivato il momento di prendere seriamente atto della drammaticità della situazione.

Anche sui corridoi TEN, riguardo ai porti, non prendiamoci in giro: il Governo italiano si è distinto per la sua assenza nella discussione per l'indicazione delle priorità. È intervenuto solo a margine, perché venissero riconsiderate alcune situazioni clamorosamente rimaste escluse, in una prima fase, dall'indicazione del *core network* comunitario. Bisogna ricordare che è prevista una spesa dell'ordine di 300 miliardi e, per i corridoi TEN, di 600 miliardi. Ad oggi l'Unione europea, se conferma gli stanziamenti previsti, dispone di 8 miliardi, per cui a fondo perduto potranno essere finanziati solo gli interventi di collegamento tra i vari Stati. Mi riferisco in particolare alla TAV: avevate garantito che avreste inviato le ruspe, avevate proclamato di essere un Governo che decide; eppure in Val di Susa la situazione è immutata. Poi si dà la colpa a noi che non vi sosteniamo a sufficienza! Questo è il quadro del Paese.

Spero davvero che i temi che dovremo affrontare nei prossimi giorni e mesi siano discussi con un nuovo Esecutivo, perché con quello attuale oggettivamente non esistono margini per avviare un confronto serio e autorevole, visto che insiste nel fare decreti sviluppo a costo zero, che è impossibile. Non è come rievocare la storia del calabrone che non può volare ma, battendo le ali, riesce lo stesso; i decreti sviluppo non si possono fare se non si stanziavano risorse adeguate. Quindi, è chiaro che bisogna reperirle, drenarle, imponendo sacrifici.

Occorre però anche avere la capacità di innescare gli interventi, cosa che nessun privato oggi vuole fare, perché non ha soldi, oppure perché le regole non consentono di investire, o ancora perché la capacità decisoria non è adeguata al dinamismo che il Paese richiede.

Dobbiamo capire come l'Italia possa rimettersi in piedi, senza raccontare fandonie, rimboccandoci le maniche e cercando di lasciare da parte i principi ideologici: con molta umiltà, dovremmo partire da una forte riduzione dei costi della politica e proporre un comportamento più etico di quello che stiamo offrendo all'opinione pubblica.

Per questi motivi, come potete immaginare, il nostro Gruppo voterà contro gli schemi di rapporto proposti dai relatori.

DE TONI (*IdV*). Signor Presidente, nel corso della discussione ho già avuto modo di richiamare alla memoria la leggenda del Piave. Oggi, 2 novembre, mi sovviene di più il Foscolo e mi pare che né «l'ombra dei ci-

pressi», né «il conforto del pianto» possano rendere meno duro il giudizio nei confronti di questo Governo.

Lo schema di rapporto alternativo, che ho avuto l'onore di sottoscrivere insieme al collega Marco Filippi (è la prima volta che lo faccio), si sofferma in modo esaustivo sui singoli punti e passaggi delle scelte proposte dal Governo.

In questa sede mi interessa innanzi tutto respingere la proposta del relatore Gallo: ritengo che il suo invito a lavorare insieme sia un atto pericoloso ed indecente; mi chiedo su cosa dovremmo ragionare insieme ed in cos'altro ci vogliate coinvolgere. Rispetto al fallimento totale al quale stiamo assistendo, lasciateci almeno la speranza ed il sogno di un cambiamento molto vicino.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, passiamo ora all'esame degli ordini del giorno e degli emendamenti presentati alla tabella 10 del disegno di legge di bilancio.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, gli ordini del giorno riferiti alla tabella 10 del disegno di legge n. 2969, da noi presentati, fanno riferimento a quelli che, a nostro avviso, sono i principali problemi determinatisi in questi anni.

Il riferimento è *in primis* al trasporto pubblico locale che – come ho evidenziato anche nell'illustrazione dello schema di rapporto da noi predisposto – ha visto una contrazione tra l'asestato dell'anno finanziario 2008 (pari a 8,851 miliardi) e quello del 2012 (5,094 miliardi): è evidente che una contrazione di quasi 4 miliardi su 9 diventa particolarmente gravosa.

Paradossalmente sarebbe meglio che l'ordine del giorno G/2969/1/8/Tab.10 non fosse condiviso dalla maggioranza in questa sede, in modo tale da poterlo ripresentare in Aula. Il problema del trasporto pubblico locale è veramente serio e temo che non ce la caveremo limitandoci ad indicare i problemi di inefficienza, che pur esistono nelle aziende di trasporto pubblico locale. La questione è seria e credo occorra trovare il modo per avviare una riforma strutturale in un servizio essenziale per la collettività.

L'ordine del giorno G/2969/2/8/Tab.10 riguarda, più in generale, le questioni legate alle infrastrutture. In questa Commissione ci siamo particolarmente esercitati nel trovare le migliori soluzioni nella ristrettezza delle risorse a disposizione ed abbiamo indicato al Governo gli impegni che, a nostro avviso, sono prioritari: occorre intervenire, innanzi tutto, sulle infrastrutture di collegamento sui nodi, tra i porti e gli aeroporti, con arterie ferroviarie e stradali principali, poiché sono le nostre porte d'accesso per le merci ed i passeggeri. È inaccettabile, infatti, che ancora oggi vi sia un deserto dal punto di vista infrastrutturale!

Come per l'ordine del giorno precedente, invito il Governo a non accoglierlo, affinché possa essere ripresentato in Aula e discusso insieme ai colleghi delle altre Commissioni.

PRESIDENTE. Gli emendamenti presentati alla tabella 10 del disegno di legge n. 2969 si intendono illustrati.

GALLO, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno presentati, anche se ritengo che si potrebbe predisporre un ordine del giorno unico, dal momento che il problema del trasporto pubblico locale è sempre al centro dell'attenzione della nostra Commissione.

Esprimo invece parere contrario sugli emendamenti 10.Tab.10.1.8, 10.Tab.10.2.8 e 10.Tab.10.3.8.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie gli ordini del giorno G/2969/1/8/Tab.10 e G/2969/2/8/Tab.10.

Come ho già detto, il Governo ha riconosciuto il grande taglio effettuato e quindi si è impegnato a recuperare qualche ulteriore risorsa.

Mi scusi, senatore Marco Filippi, ma lei ha mal disposto la Commissione perché, dopo avere imputato al Governo di fare propaganda, ha fatto un vero comizio.

Nelle premesse degli ordini del giorno sono riportati dati incontrovertibili, che risultano dagli atti e che, in quanto tali, non possono essere disattesi; oltretutto bisogna anche riconoscere che vi sono molti aumenti. Il Governo ovviamente non può affermare di essere in disaccordo, perché si tratta di dati precisi.

Quanto al dispositivo, gli impegni sono gli stessi che il Governo sta cercando di attuare, soprattutto per quanto riguarda il rilancio del trasporto pubblico locale. Posso affermare che garantiremo la piena funzionalità e lo sviluppo del settore del trasporto, aereo, marittimo e terrestre.

Non vorrei dispiacere nessuno, ma mi viene in mente la famosa storiella in cui il masochista dice al sadico «fammi male» ed il sadico risponde di no. Forse si può dire la stessa cosa anche rispetto all'invito del senatore Marco Filippi a respingere gli ordini del giorno in esame; credo, però, che il Governo sia costretto comunque ad accoglierli perché, se le premesse rispecchiano la situazione reale, gli impegni sono quelli che l'Esecutivo sta cercando di perseguire.

Il Governo dunque accoglie gli ordini del giorno, anche se forse in modo non del tutto entusiastico; esprime invece parere contrario sugli emendamenti: non è possibile accettare ulteriori tagli, perché si rischia di minare gravemente la funzionalità degli uffici che vengono colpiti.

PRESIDENTE. Poiché gli ordini del giorno sono stati accolti dai rappresentanti del Governo, non saranno posti in votazione.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

(*Posti separatamente ai voti, sono respinti gli emendamenti 10.Tab.10.1.8, 10.Tab.2.8 e 10.Tab.10.3.8*).

PRESIDENTE. L'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno presentati sulla tabella 10 è così esaurito.

Resta ora da votare il rapporto alla 5^a Commissione.

Prima che si passi alla votazione, vorrei svolgere alcune considerazioni. All'inizio della seduta ho richiamato la vostra attenzione su tre documenti, uno dei quali è semplicemente lo sviluppo contabile della legge obiettivo: da esso emerge che qualcosa ha funzionato, ma ora non stiamo discutendo di questo argomento. Nello schema di rapporto presentato dalla minoranza si fa esplicito riferimento ad un taglio di risorse a carico del Ministero delle infrastrutture nel triennio, ma in realtà – come ha giustamente osservato il Vice Ministro – in alcune missioni, rispetto allo scorso anno, vi è stato addirittura un incremento.

Desidero ricordare un altro aspetto, perché purtroppo in questa Commissione dimentichiamo spesso di valorizzare le iniziative che realizziamo. Nel 2002, proprio questa Commissione ha varato la prima norma sul *project financing*. I tecnici affermano che in Italia, dal 1948 al 2001, tutte le opere pubbliche sono sempre state eseguite con denaro pubblico; nel 2002, invece, abbiamo cominciato a normare in maniera differente (ripeto, proprio grazie al lavoro di questa Commissione) ed è stata varata la legge 1^o agosto 2002, n. 166, sul *project financing*, argomento su cui devo ammettere di essere un po' fissato, anche se credo con qualche ragione.

Ho partecipato ad un convegno qualificato sul *project financing*, organizzato dalle camere di commercio con l'Unità tecnica finanza di progetto di Palazzo Chigi, nel quale sono emersi i dati che abbiamo riportato nel grafico illustrato di uno dei tre documenti che ho citato: risulta che in Italia sono state realizzate in *project financing* 339 opere pubbliche, per un valore di 1,45 miliardi di euro nel 2002, e 2.979 opere pubbliche, per circa 10 miliardi nel 2010.

Prima di parlare della dimensione dei tagli (2 miliardi nel triennio tra il 2008 ed il 2011, come è stato denunciato dalla minoranza), bisogna allora considerare il fatto che in Italia il valore complessivo delle opere pubbliche – decise da Comuni, Province, Regioni e Stato – ammonta a non più di 35 miliardi. Si deve quindi prendere atto che in questo Paese nel 2010 sono state avviate opere per un valore di 10 miliardi grazie all'iniziativa dei privati, che hanno consentito la costruzione di parcheggi e porticioli. Si tratta certamente di opere calde, come diceva il vice ministro Castelli; non siamo ancora pronti per l'esecuzione di opere fredde, però – a mio avviso – ci stiamo arrivando.

Quindi, è vero che a seguito della più grave crisi internazionale mai verificatasi negli ultimi 100 anni il Governo si è trovato costretto a rivedere l'impostazione di finanza pubblica, per cui dal 2008 ha dovuto fare tutto il possibile per mettere in ordine i conti. D'altro canto – come ho detto a più riprese – è incontestabile che tra il 2008 e il 2009 il Governo Berlusconi

abbia agito tempestivamente e coerentemente, favorito anche dal fatto (lo ripeto ancora, perché si tratta di concetti che bisogna ribadire fino alla noia) che l'Italia ha dimostrato di avere il sistema bancario più forte d'Europa, anzi del mondo, visto che quello americano è fallito. Il nostro, infatti, è l'unico Paese che non sia stato costretto a dare un euro al sistema bancario, a differenza di tedeschi, francesi, svizzeri e britannici, i quali hanno nazionalizzato sei banche. Ricordo che la ABN AMRO, che ha assorbito Antonveneta, è fallita, e che i britannici sono stati costretti a nazionalizzare la Royal bank of Scotland, che era la seconda banca d'Europa.

Il nostro problema non è rappresentato dal patrimonio, visto che il nostro Paese patrimonialmente è forte: abbiamo 1.915 miliardi di debito pubblico, ma abbiamo 1.800 miliardi di attivo, consistente in immobili e mobili. Di questo sono al corrente anche gli speculatori internazionali, che ci colpiscono perché il nostro vero punto debole è rappresentato dal conto economico (l'altro aspetto da prendere in considerazione in un'azienda, insieme allo stato patrimoniale), che non funziona, perché il sistema Paese non riesce più a guadagnare e a crescere da dieci anni.

A questo punto, vorrei riproporre un'osservazione che ho sentito fare da un collega: in 15 anni, dal 1996 al 2011, il centro-destra ed il centro-sinistra hanno governato circa otto anni ciascuno; eppure nessuno dei due schieramenti è riuscito a risolvere il problema.

Abbiamo un terribile difetto culturale: abbiamo festeggiato - con Prodi e Rutelli in Campidoglio - quando siamo entrati nell'euro, ma abbiamo cominciato a sbagliare sin da allora, perché non abbiamo avuto la capacità di spiegare che l'euro sarebbe state il nostro inferno e purgatorio; noi, invece, abbiamo pensato di essere in paradiso. Le nostre difficoltà iniziano da allora. Siamo entrati nell'euro perché la Banca d'Italia ha garantito che le cose andavano bene; invece la cultura non è cambiata, perché abbiamo continuato ad operare come se fossimo nell'economia della lira. Ora la svalutazione competitiva della lira non è più possibile.

La Banca d'Italia ha realizzato uno studio pregevolissimo sull'indice di produttività (se ne è occupato il nuovo Governatore nella sua qualità di capo del Servizio studi) che evidenzia la necessità per l'Italia di tornare a crescere e a produrre reddito. Il Paese ha certamente le potenzialità, ma non bisogna applicare i soliti riti un po' consumati: la politica di rigore, come abbiamo detto tre anni fa, era la preconditione per tornare a crescere e, quindi, abbiamo fatto bene ad attuarla; adesso, però, stiamo indulgendo troppo nell'adottare le misure per la crescita. Speriamo che questa sera il Consiglio dei ministri riesca a varare queste misure, che dobbiamo assolutamente mettere in campo perché soltanto se torniamo a produrre reddito e quindi a crescere possiamo sconfiggere la speculazione. Gli speculatori, infatti, riconoscono che abbiamo il patrimonio forte, ma anche che non siamo in grado di pagare il debito contratto con i terzi se non torniamo a guadagnare.

Vorrei rispondere ora ad un'osservazione del rappresentante del Governo sulla questione del differenziale tra Btp e Bund tedeschi. Oggi siamo su una soglia critica, ma ricordo che nel 1997 eravamo all'8,6.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Allora, però, non c'era l'euro!

PRESIDENTE. Sì, d'accordo, ma non condivido gli annunci catastrofici, perché il Paese è molto forte: l'Italia non può fallire!

Dobbiamo, però, dimostrare di saper utilizzare tutte le nostre potenzialità e mettere in campo la giusta politica. Ovviamente difendo la maggioranza e sostengo che il Governo abbia agito bene, anche se oggi dovrebbe fare di più e mostrarsi più coraggioso nel porre mano alle necessarie riforme strutturali, soprattutto a quelle che non costano. A mio avviso la minoranza dovrebbe abbandonare l'atteggiamento per cui è sbagliato tutto ciò che propone la maggioranza, perché siamo davvero in una situazione drammatica.

Vi ho già parlato della denuncia del presidente di Banca Intesa, Giovanni Bazoli, secondo cui si starebbero attaccando violentemente le nostre banche, che sono la nostra «gioielleria»: a mio avviso, ciò è da ricondurre al fatto che abbiamo le banche più forti d'Europa. Vi pare possibile che Monte dei Paschi, Banca Intesa o Unicredit valgano il listino di oggi? Non lo è!

L'Europa ha le sue responsabilità, ma forse il nostro Presidente del Consiglio dovrebbe chiarire la situazione.

Da tempo si è deciso di istituire il fondo salva-Stati, che però ancora non funziona, perché manca il regolamento. Le decisioni vengono assunte dai «grandi d'Europa», nell'ambito dell'asse Merkel-Sarkozy: a mio avviso, si tratta di un vero disastro! In ogni caso, se si è deciso di salvare i Paesi deboli, prevedendo il fondo salva-Stati: perché esso non è ancora operativo? Perché abbiamo dovuto aspettare il sostegno della BCE? La risposta è che manca un regolamento.

VIMERCATI (*PD*). Signor Presidente, è sempre colpa degli altri?

PRESIDENTE. No, non è sempre colpa degli altri. Voglio sottolineare, però, che anche l'Europa ha dei limiti. In questo momento, come sistema Paese paghiamo un prezzo più elevato di quello che dovremmo pagare. A livello europeo forse ci dovrebbero rispettare un po' di più e al riguardo sarebbe necessario che anche gli altri Paesi facessero la loro parte.

La stessa vicenda della Grecia è scandalosa: se fallisse la Grecia, l'euro non salterebbe per cui probabilmente, se lasciassimo andare la Grecia, forse per quel Paese sarebbe meglio. Per la verità, l'economia della Grecia, in termini di prodotto interno lordo, vale un po' meno dell'economia del Piemonte: perché allora i francesi e i tedeschi indulgiano? Perché le banche francesi hanno 39 miliardi di credito e quelle tedesche 41 miliardi, per cui se la Grecia fallisse si trascinerrebbe il fallimento delle più importanti banche francesi e tedesche. Dall'altro lato, invece, le banche italiane devono essere penalizzate e colpite, ma secondo me non è corretto.

Per concludere, credo che la nostra discussione debba essere aggiornata, in attesa delle decisioni che mi auguro il Governo prenda oggi stesso, perché ormai siamo davvero «in zona Cesarini» e non c'è più tempo di indugiare in personalismi ed opposte correnti.

Sono convinto peraltro che, ove oggi il Governo assumesse delle decisioni, saremmo ancora nelle condizioni per «raddrizzare la baracca»: ripeto che il problema non è rappresentato dalla situazione patrimoniale del Paese Italia, ma dalla necessità di riprendere il cammino della crescita e mostrare maggiore competitività.

Oggi un deputato europeo mi ha riferito che il Portogallo ha approvato per legge l'aumento di mezz'ora dell'orario di lavoro giornaliero: pensate a cosa accadrebbe se in un momento di crisi drammatica si proponesse in Italia qualcosa di simile!

VIMERCATI (*PD*). Sarebbero tutti contenti, se avessero il lavoro!

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, spero che il Paese sia ormai vicino ad una svolta.

Metto ai voti la proposta di rapporto favorevole, con osservazioni, avanzata dal senatore Gallo sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.

È approvata.

Conseguentemente, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, primo periodo, del Regolamento, unitamente al rapporto favorevole testé approvato, verrà trasmesso alla Commissione bilancio anche il rapporto di minoranza, presentato dal senatore Marco Filippi e da altri senatori.

Onorevoli colleghi, passiamo ora all'esame degli ordini del giorno presentati alla tabella 3, limitatamente alle parti di competenza, del disegno di legge di bilancio e sulle disposizioni corrispondenti del disegno di legge di stabilità, che si intendono illustrati.

MURA, *relatore sulla tabella 3, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Signor Presidente, anche se rapidamente, illustro lo schema di rapporto sulla tabella relativa al comparto comunicazioni.

Tralasciando una serie di premesse, la Commissione formula un rapporto favorevole, con la seguente condizione: «nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, occorre valutare l'opportunità di garantire, così come previsto dalla legge di stabilità n. 220 del 2010, come modificata dalla legge n. 111 del 2011, che una parte delle maggiori entrate derivanti dalla gara di assegnazione delle frequenze sia destinata al Ministero per lo sviluppo economico per interventi a sostegno del settore delle telecomunicazioni, sia a livello infrastrutturale per dare nuovo slancio alle nostre aziende, rendendole competitive a livello internazionale, sia a livello locale, per definire un compenso per la cessione delle risorse frequenziali più congruo agli introiti ottenuti».

Invito i presentatori a ritirare gli ordini del giorno, considerato il fatto che vanno tutti nella direzione indicata nello schema di rapporto.

VIMERCATI (*PD*). Signor Presidente, non intendiamo accogliere l'invito del collega Mura ed insistiamo invece per la votazione degli ordini del giorno presentati dal Gruppo del Partito Democratico.

Pur condividendo la condizione posta dal senatore Mura, che tiene conto del dibattito svolto e delle proposte formulate negli ordini del giorno, nutriamo una riserva politica di fondo nei confronti del disegno di legge di stabilità in esame: non riteniamo, infatti, che l'attuale Governo e il presente Presidente del Consiglio siano in grado di risolvere i gravi problemi del Paese; siamo anzi convinti che il Presidente del Consiglio ed il Governo siano parte fondamentale dei problemi del Paese.

Voteremo quindi contro lo schema di rapporto proposto dal collega Mura.

DE TONI (*IdV*). Signor Presidente, intervengo per confermare il voto contrario del Gruppo Italia dei Valori sullo schema di rapporto proposto dal senatore Mura e per insistere sulla votazione dell'ordine del giorno G/2968/4/8, presentato dal mio Gruppo.

MURA, *relatore sulla tabella 3. limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Signor Presidente, per venire incontro alle richieste dei colleghi dell'opposizione, esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno presentati al disegno di legge n. 2968, a condizione che essi vengano riformulati premettendo alla parte dispositiva le parole «nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, a valutare l'opportunità di». Pertanto, nella loro parte dispositiva rispettivamente prima dei verbi «garantire», «individuare», «destinare» e «reperire», si dovrebbero inserire le parole «a valutare l'opportunità di» e le parole «nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica». In sostanza - ripeto - propongo di inserire, all'inizio della parte relativa agli impegni, l'espressione «valutare l'opportunità» ed il riferimento importante al «rispetto degli equilibri di finanza pubblica».

Prima di procedere, è quindi essenziale capire se i colleghi Butti, Vimercati, De Toni e Stiffoni siano disponibili ad accogliere questa proposta di riformulazione dei rispettivi ordini del giorno.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo esprime parere conforme a quello del relatore.

BUTTI (*PdL*). Presidente, apprezzo il lavoro svolto dal relatore nella stesura dello schema di rapporto e non ho difficoltà ad accettare la riformulazione proposta dell'ordine del giorno G/2968/1/8, perché il problema da me sollevato è reale ed investe 5.400 addetti del comparto dell'emittenza locale, televisiva e radiofonica e, quindi, il doppio di quanti venivano impiegati nel 1999.

Sono certo che il Governo abbia contezza di quanto sta accadendo. C'è stata la soppressione delle provvidenze destinate all'editoria, alle radio e alle televisioni per le utenze telefoniche ed elettriche e per il costo delle agenzie.

In secondo luogo, abbiamo chiesto di assegnare il 10 per cento dell'extraggettito all'emittenza locale, per i canali da 61 a 69, ma capisco che il Governo si trovi in una posizione complessa, perché in questa fase anche i comparti della sicurezza sono in difficoltà.

Ricordo infine che, per la legge n. 448 del 1998 (lei, Presidente, sa benissimo a cosa mi riferisco), voluta dal centro-destra per rimpinguare i fondi destinati all'emittenza locale, nel 2011 è previsto circa un terzo dei fondi destinati nel 1998.

Bisogna quindi risolvere questi tre problemi seri. Mi auguro che il Governo intervenga, anche accogliendo l'ordine del giorno da me presentato, e lo faccia rapidamente.

PRESIDENTE. Sono sempre stato e continuerò ad essere un difensore della realtà delle televisioni locali, perché garantisce un pluralismo informativo democratico essenziale.

STIFFONI (*LNP*). Accetto la riformulazione proposta dal relatore Mura dell'ordine del giorno G/2968/5/8.

VIMERCATI (*PD*). Insisto per la votazione degli ordini del giorno G/2968/2/8 e G/2968/3/8, nella stesura originaria.

DE TONI (*IdV*). Il Gruppo Italia dei Valori conferma il testo originario dell'ordine del giorno G/2968/4/8 ed insiste per la votazione.

PRESIDENTE. Poiché sono stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno G/2968/1/8 (testo 2) e G/2968/5/8 (testo 2) non verranno posti in votazione.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale. Posti separatamente ai voti, sono respinti gli ordini del giorno da G/2968/2/8, G/2968/3/8 e G/2968/4/8).

L'esame degli ordini del giorno è così esaurito.

Metto ai voti la proposta di rapporto favorevole, con condizione, sulla tabella 3, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità, avanzata dal senatore Mura.

È approvata.

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

I lavori terminano alle ore 16,15.

ALLEGATO

RAPPORTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PER L'ANNO FINANZIARIO 2012 E PER IL TRIENNIO 2012-2014 (DISEGNO DI LEGGE N. 2969 - TABELLA 10) E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 2968

La 8^a Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2012 e per il triennio 2012-2014, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità, premesso che:

– il DPCM del 28 settembre 2011, bloccando le risorse legate ai fondi FAS per circa 6,7 miliardi di euro destinati alla continuità del programma infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443 del 2001 ed iscritti nel bilancio del Ministero dello sviluppo economico, mette in crisi la continuità operativa di interventi fondamentali del programma investimenti strategici, interventi già approvati e deliberati dal CIPE, già appaltati ed in molti casi già cantierati;

– l'articolo 5, comma 3, del disegno di legge di stabilità, con l'individuazione di un fondo di 2.800 milioni di euro destinati prioritariamente ad interventi indifferibili pertinenti alla continuità del programma di interventi delle opere strategiche, dovrebbe consentire parzialmente il mantenimento degli investimenti in corso;

– il reale avvio dei lavori e la continuità dei cantieri aperti è condizione fondamentale per la crescita e lo sviluppo;

formula un rapporto favorevole

con le seguenti osservazioni:

– tenuto conto che l'articolo 5, comma 3, assegna al fondo per lo sviluppo e la coesione, una dotazione finanziaria di 2.800 milioni di euro per il solo anno 2015, è necessario garantire la disponibilità di competenza e cassa anche per il periodo decorrente dal 2012;

– è opportuno, che pur in presenza di risorse limitate ed alla luce dei vincoli che il Governo si è dato per raggiungere in tempi brevi l'equilibrio del bilancio pubblico, il Governo proceda a verificare: gli interventi che hanno già visto l'assunzione di obblighi verso terzi (ad esempio gare aggiudicate, lotti appaltati); il danno che la mancata continuità operativa degli impegni assunti può comportare in termini di contenzioso; nonché la congruità del rapporto tra il quadro delle esigenze finanziarie generato

dalle varie opere già appaltate e la dimensione del Fondo previsto dal disegno di legge di stabilità;

– considerato che negli ultimi anni si è registrato un notevole aumento del ricorso al *project financing* e al fine di favorire la realizzazione di opere pubbliche infrastrutturali con tale sistema, azzerando o riducendo l'ammontare del contributo a fondo perduto, i proventi generati dalle società di progetto costituite ai sensi dell'articolo 156 del decreto legislativo n. 163 del 2006 dovrebbero essere esentati totalmente o parzialmente dall'imposizione fiscale diretta;

– sempre al fine di agevolare significativi investimenti privati nella realizzazione di lavori pubblici, l'articolo 143 del decreto legislativo n. 163 del 2006, in materia di concessioni di lavori pubblici, dovrebbe essere modificato al fine di chiarire che le amministrazioni aggiudicatrici possono prevedere nel piano economico finanziario e nella convenzione, a titolo di prezzo, la cessione in proprietà o in diritto di godimento di beni immobili nella loro disponibilità o allo scopo espropriati, la cui utilizzazione ovvero valorizzazione sia necessaria all'equilibrio economico-finanziario della concessione;

– al fine di consentire all'esecutore di reperire più agevolmente e con costi inferiori le risorse occorrenti al completamento dell'opera e al suo successivo utilizzo, dovrebbe essere consentita la conversione di un contratto di appalto o di affidamento a contraente generale in un contratto di concessione, a lavori già parzialmente realizzati.

RAPPORTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO PER L'ANNO FINANZIARIO 2012 E PER IL TRIENNIO 2012-2014 (DISEGNO DI LEGGE N. 2969 – TABELLA 3), LIMITATAMENTE ALLE PARTI DI COMPETENZA, E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 2968

La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2012 e per il triennio 2012-2014, limitatamente alle parti di competenza, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità,

premessi che:

– la legge 13 dicembre 2010, n. 220 (legge di stabilità 2011) ha previsto l'assegnazione di diritti d'uso di frequenze radioelettriche da destinare a servizi di comunicazione elettronica mobili in larga banda con l'utilizzo della banda 790-862 MHz e di altre risorse eventualmente disponibili;

– la medesima legge ha stimato, al comma 13 dell'articolo 1, proventi derivanti dalle procedure di assegnazione delle frequenze non inferiori a 2.400 milioni di euro, prevedendo che le eventuali maggiori entrate fossero riassegnate nello stesso anno al Ministro per lo sviluppo economico per misure a sostegno del settore, anche come misure compensative alle tv locali;

– la quantificazione delle misure economiche di natura compensativa, di cui al comma 9 dell'articolo 1 della legge 13 dicembre 2010 n. 220, destinate alle tv locali che esercitano le frequenze che dovranno essere rese disponibili a favore degli operatori dei servizi mobili in larga banda da giugno 2012, non sembra essere proporzionata agli introiti derivanti dalla gara di cui al comma 8 della medesima legge;

– la gara per l'assegnazione delle frequenze si è recentemente conclusa e i proventi sono di circa 4 miliardi di euro, quindi 1,6 miliardi in più della stima iniziale;

– in questo particolare e delicato contesto economico, il nostro Paese necessita di politiche volte a potenziare la competitività e l'innovazione, anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture tecnologiche affinché le nostre imprese possano contare su telecomunicazioni all'altezza del resto del mondo;

– tuttavia, l'articolo 5, comma 7, del disegno di legge di stabilità 2012 modifica l'articolo 1, comma 13, della legge di stabilità 2011, prevedendo che le maggiori entrate derivanti dalla gara di assegnazione delle frequenze siano destinate per il 50 per cento all'ammortamento dei titoli di stato e per il 50 per cento ai vari Ministeri;

– in particolare, al Ministero per lo Sviluppo economico sono destinati 100 milioni di euro per il finanziamento del fondo di garanzia per le Pmi, e nessun tipo di intervento è previsto per opere di modernizzazione delle infrastrutture, che porterebbe invece a ritorni rapidi in termini di spinte verso la crescita del Paese,

formula un rapporto favorevole, con la seguente condizione:

nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, occorre valutare l'opportunità di garantire, così come previsto dalla legge di stabilità n. 220 del 2010, come modificata dalla legge n. 111 del 2011, che una parte delle maggiori entrate derivanti dalla gara di assegnazione delle frequenze sia destinata al Ministero per lo sviluppo economico per interventi a sostegno del settore delle telecomunicazioni, sia a livello infrastrutturale per dare nuovo slancio alle nostre aziende, rendendole competitive a livello internazionale, sia a livello locale, per definire un compenso per la cessione delle risorse frequenziali più congruo agli introiti ottenuti.

SCHEMA DI RAPPORTO PROPOSTO DAI SENATORI Marco FILIPPI, DE TONI, DONAGGIO, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, SIRCANA E VIMERCATI SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PER L'ANNO FINANZIARIO 2012 E PER IL TRIENNIO 2012-2014 (DISEGNO DI LEGGE N. 2969 - TABELLA N. 10), E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 2968

La 8^a Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2012 e per il triennio 2012-2014, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità,

premessi che,

la situazione economica e finanziaria del nostro Paese è molto preoccupante e le iniziative finora assunte dal Governo hanno rappresentato una risposta debole e del tutto inadeguata alle aspettative dell'intero tessuto sociale e produttivo del Paese;

gli indicatori macro e microeconomici evidenziano, per il nostro Paese, un andamento negativo in rapporto al resto dei Paesi maggiormente sviluppati. Dal punto di vista della crescita economica, i nostri principali *competitors* internazionali durante la crisi hanno registrato una minore riduzione percentuale del PIL e nell'attuale fase registrano tassi di crescita molto superiori al nostro. Sulla base dei dati del FMI, la crescita mondiale è prevista al 4 per cento nel 2011 e nel 2012, per crescere al 4,5 per cento nel 2013 e al 4,7 per cento nel 2014. Gli Stati Uniti crescono del 1,5 per cento nel 2011, mentre le stime prevedono una crescita del 1,8 per cento nel 2012, del 2,5 per cento nel 2013 e del 3,1 per cento nel 2014. Per l'area euro la crescita del 2011 è pari in media al 1,6 per cento, mentre per il 2012 si prevede una crescita del 1,1 per cento, per crescere ad una media del 1,6 per cento nel biennio successivo. Secondo le previsioni del Governo, l'Italia è ferma, purtroppo allo 0,7 per cento nel 2011 e allo 0,6 per cento nel 2012, per crescere poi dello 0,9 per cento nel 2013 e del 1,2 per cento nel 2014, e tali dati, tra l'altro, come affermato da più parti appaiono estremamente ottimistici;

in coincidenza con la bassa crescita, l'economia nazionale sconta, poi, una generale perdita di competitività. Da grande Paese industrializzato stiamo inesorabilmente scivolando nelle graduatorie internazionali di competitività;

nella classifica dei Paesi a più alta competitività, redatta dal *World Economic Forum* nel «*Global competitiveness Report 2010-2011*», l'Italia si attesta solo al 48° posto, superati da numerosi paesi in via di sviluppo e

lontanissimi dai maggiori concorrenti europei (la Germania è 5^a, la Gran Bretagna 12^a e la Francia 15^a) e a distanza anche dall'Irlanda (29^a) e dalla Spagna (42^a), che pure registrano una forte caduta del loro prodotto interno lordo;

nella classifica «Global 500» redatta annualmente da *Fortune*, tenendo conto del valore complessivo della produzione di ciascuna impresa, nessuna impresa industriale italiana è presente tra le prime 15 imprese leader mondiali. Solo quattro imprese italiane (Generali 19^a, Eni 24^a, Enel 60^a e Fiat 85^a) figurano tra le prime 100 del mondo e soltanto altre tre (Unicredit Group 102^a, Intesa San Paolo 151^a e Telecom 181^a) tra le prime 200. Di queste una soltanto produce beni di natura industriale. Solo per fare un sintetico raffronto gli Usa hanno 31 imprese tra le prime 100; la Germania ha 11 imprese fra le prime 100 e 17 tra le prime 200; la Francia 11 imprese tra le prime 100; la Gran Bretagna 10 fra le prime 100, così come il Giappone. In tale classifica siamo stati recentemente raggiunti da Cina e Corea del Sud ed altri Paesi si apprestano a superarci;

come evidenziato dal recente rapporto annuale dell'Istat, le imprese italiane registrano un forte arretramento nei principali settori competitivi (agricoltura, manifatturiero, servizi) in rapporto alle corrispondenti imprese del resto dei paesi dell'Unione europea; dato questo che si è fortemente ampliato nel periodo 2008-2009 in rapporto all'andamento medio registrato negli anni 2001-2007. Tale situazione evidenzia le difficoltà delle imprese italiane a reagire agli effetti della crisi;

particolarmente preoccupante è il dato sulla produttività totale dei fattori. Fatta 100 la produttività del settore manifatturiero nel 1995, l'Italia si attesta oggi al 94,8, perdendo più di 5 punti. La Germania ne guadagna 30, salendo al 130,3, mentre la Francia sale al 126,3. Nei 10 anni compresi tra il 1994 ed il 2005 il prodotto per ora lavorata ha avuto un incremento dello 0,5 per cento, rispetto alla crescita del 2,1 per cento che aveva caratterizzato il decennio precedente. In generale, nel periodo 1995-2008 il contributo dato alla crescita dall'incremento di produttività è stato appena dell'11 per cento, rispetto ad una media del 46,3 dei Paesi dell'area dell'euro. Rispetto ai nostri principali partner europei, tra il 1998 e il 2008, il costo del lavoro per unità di prodotto nel settore privato è aumentato del 24 per cento in Italia, del 15 in Francia, mentre in Germania è diminuito. Tali divari riflettono soprattutto i diversi andamenti della produttività del lavoro: nel decennio 1998-2008, secondo i dati della Banca d'Italia, la produttività del fattore lavoro è aumentata del 22 per cento in Germania, del 18 per cento in Francia e solo del 3 per cento in Italia. Nello stesso periodo il costo nominale di un'ora lavorata è cresciuto in Italia del 29 per cento, del 20 per cento in Germania e meno che in Francia (37 per cento);

altro indicatore particolarmente indicativo della competitività complessiva di un sistema è rappresentato dall'andamento dello stock di investimenti diretti esteri (IDE) da e verso l'estero. Il nostro Paese registra un generale arretramento dei flussi di investimento diretto di imprese estere nel nostro territorio nel corso dell'ultimo decennio per le note ragioni di

chiusura dei mercati, del peso fiscale e dell'arretratezza infrastrutturale. Tale dato evidenzia che nel nostro Paese non è stato costruito un ambiente favorevole alle imprese e fa comprendere le motivazioni delle crescenti difficoltà denunciate dalle grandi imprese internazionali nel mantenere in funzione gli stabilimenti produttivi esistenti. Al contempo, i dati sullo *stock* i IDE in uscita evidenziano la ridotta capacità delle imprese italiane nell'investimento attività all'estero per gli altrettanto noti deficit dimensionali e patrimoniali;

la dimensione media delle imprese italiane rimane ridotta nel confronto internazionale. In passato, quando l'innovazione era prevalentemente di processo, la piccola dimensione d'impresa poteva dare flessibilità al sistema produttivo, meglio se attraverso un'aggregazione in distretti. Oggi l'innovazione riguarda principalmente i prodotti e la loro diversificazione e per le imprese più piccole è sempre più difficile sfruttare le economie di scala e competere con successo nel mercato globale. Per effetto di tali mutamenti di mercato, nel corso degli ultimi anni sono scomparsi alcuni distretti produttivi che hanno rappresentato, in passato, l'eccellenza della produzione manifatturiera italiana nei mercati internazionali. In tale ambito, sono del tutto esemplificativi gli andamenti dei vari distretti del tessile-calzaturiero, degli elettrodomestici e dell'elettronica dove il Paese ha perso un numero consistente di imprese e di addetti. In tali ambiti, nel breve volgere di pochi anni, da Paese esportatore ci siamo trasformati in un Paese importatore. Tale *trend* si sta oggi diffondendo in altri distretti produttivi di eccellenza, tanto che persino quello della meccanica inizia a perdere ingenti commesse, ed interessa anche l'area del nord est dove migliaia d'imprese chiudono o delocalizzano le proprie attività;

la perdita di competitività complessiva del Paese è riflessa anche da un altro dato. La bilancia dei pagamenti è in costante perdita nel corso degli ultimi anni. Nel 1996 la bilancia dei pagamenti registrava un dato positivo del 3,2 per cento in rapporto al PIL, gradualmente eroso nel corso degli anni fino a registrare un dato negativo pari al 3,2 per cento del PIL nel 2009. A tale *performance* ha fortemente contribuito l'andamento del segmento dell'import e dell'export di merci, ovvero la bilancia commerciale. L'Eurostat ha certificato che l'Italia presenta una bilancia commerciale in progressivo peggioramento: nel 2010 si è registrato un deficit di 21,2 miliardi. Nel medesimo periodo, la Germania ha registrato un surplus di 127,6 miliardi, seguita dall'Irlanda con 36,2 miliardi, dai Paesi Bassi con 34 miliardi e dal Belgio con 15,5 miliardi di euro;

l'incapacità di mantenere alti livelli di competitività e la mancanza di attrazione del mercato interno si sta inesorabilmente riflettendo sull'andamento del mercato del lavoro, che presenta una situazione molto preoccupante: secondo recenti rilevazioni Istat (*Statistiche flash*, 30 settembre 2011), il tasso di disoccupazione si attesterebbe nel secondo trimestre del 2011 al 7,8 per cento. Tale dato apparentemente positivo nel contesto europeo, ad una più approfondita analisi evidenzia un fattore di forte squilibrio generazionale. La disoccupazione colpisce in particolare i giovani 27,4 per cento, con una punta del 39,2 per cento nel Mezzogiorno. Nella

stessa rilevazione emergono in tutta evidenza le difficoltà occupazionali delle donne che registrano un tasso di disoccupazione pari al 9 per cento (6,9 per cento per i maschi), con punte del 15,6 per cento nel Mezzogiorno. Fra le giovani del Mezzogiorno il tasso di disoccupazione raggiunge il 44 per cento. Ma ciò che più preoccupa è l'andamento del tasso di inattività che cresce e compensa l'andamento apparentemente positivo del tasso di disoccupazione. Nel primo trimestre 2011 il tasso di inattività complessivo si attesta al 37,9 per cento (+0,4 per cento rispetto all'anno precedente). Il risultato deriva dall'aumento dell'indicatore per gli uomini (27 per cento) e per le donne (48,6 per cento). Nel nord l'indicatore si attesta al 31,1 per cento; nel Centro raggiunge il 33,7 per cento e nel Mezzogiorno, raggiunge il 48,8 per cento. Il tasso di inattività della popolazione tra 15 e 64 anni sale dal 73,8 per cento (+2,2 per cento rispetto all'anno precedente). La crescita è diffusa nell'insieme del territorio nazionale, soprattutto tra gli uomini;

un contributo significativo all'andamento del sistema Paese è dato, poi, dall'accentuazione degli squilibri territoriali e dai cronici problemi del Mezzogiorno che dopo anni di costante riduzione del gap con le altre aree territoriali del Paese è tornato ora a regredire in tutti i fondamentali macroeconomici;

in sintesi, l'analisi del quadro macroeconomico attuale segnala una perdita strutturale di capacità competitiva del Paese, non interpretabile soltanto come un fatto ciclico ma al contrario come un deterioramento progressivo del capitale fisico imprese, del capitale sociale, dell'adeguatezza delle infrastrutture, del fattore lavoro e della mobilità sociale;

in parallelo all'andamento certamente non positivo dei fondamentali macroeconomici, la situazione della finanza pubblica presenta un quadro apparentemente migliore, ma che in realtà nasconde numerose problematiche;

in presenza di una situazione di forte instabilità sui mercati finanziari e delle conseguenti tensioni sui differenziali di rendimento dei titoli del debito pubblico nazionale rispetto ad altri paesi europei, il Governo è stato costretto a varare due manovre correttive di importo complessivo a regime di 59,8 miliardi di euro (pari a 3,5 per cento di Pil) con l'obiettivo di anticipare il pareggio di bilancio al 2013;

tali manovre hanno comportato la correzione dei fondamentali di finanza pubblica rispetto alle stime formulate nel DEF 2011. In particolare:

– l'indebitamento netto è previsto scendere a -1,6 per cento nel 2012 per attestarsi al -0,1 per cento del PIL nel 2013. Nel 2014 si registrerebbe un saldo positivo di bilancio pari allo 0,2 per cento;

– l'avanzo primario è previsto in progressivo aumento dallo 0,9 per cento del PIL stimato per l'anno in corso al 5,7 per cento nel 2014;

– la spesa per interessi mantiene un profilo di crescita nel periodo sostanzialmente analogo a quanto già previsto ad aprile;

– per quanto concerne il rapporto debito pubblico/PIL, il nuovo quadro indica, in presenza di una revisione al ribasso del PIL, una evoluzione dell'andamento del debito pubblico molto simile a quanto stimato nel DEF. Ora viene stimato per il 2011 al 120 per cento del Pil (contro il precedente 120,6 per cento), per il 2012 al 119,4 (contro il precedente 119,5 per cento). La diminuzione nei due anni successivi peggiora rispetto alle stime del DEF 2011, attestandosi al 116,9 nel 2013 (contro il precedente 116,4 per cento) e al 112,8 per cento nel 2014 (contro il precedente 112,6 per cento). Tali dati evidenziano l'assoluta inadeguatezza delle iniziative finora adottate per il progressivo rientro del debito pubblico e il ritardo accumulato dal nostro Paese alla luce delle recenti decisioni assunte in sede europea proprio in tema di rientro dei debiti sovrani;

Tuttavia, tali correzioni comportano:

– un consistente aumento delle entrate finali (che passano dal 46,6 per cento del PIL del 2010 al 47,8 per cento del 2014), dato determinato dall'incremento (+2,6 per cento) delle entrate tributarie, riconducibile principalmente all'aumento delle imposte indirette (+4 per cento), ovvero all'aumento dell'IVA al 21 per cento, dell'imposta di bollo sui depositi di titoli e sull'aliquota Irap per banche ed assicurazioni e delle imposte dirette (+2,1 per cento), ovvero all'aumento del prelievo sulle rendite finanziarie, all'incremento dell'addizionale IRES sulle imprese energetiche, all'incremento delle addizionali comunali e provinciali e alla modifica delle norme relative alla formazione del reddito imponibile per le società cooperative. Tali incrementi, come da più parti sostenuto, graveranno in via diretta o in via indiretta sui cittadini ed in particolare sulle fasce di reddito medio basse, ovvero sulle famiglie;

– una consistente riduzione della spesa in conto capitale che diminuisce del 5 per cento (da 47,9 miliardi di euro a 40,9 miliardi di euro nel periodo 2011-2012, fino a raggiungere 40,3 miliardi di euro nel 2014). La riduzione della spesa in conto capitale è un colpo decisivo inferto al potenziale di crescita del Paese. In un momento di crisi economica di dimensioni internazionali, come quello che stiamo attualmente vivendo, la previsione di maggiori spese per interventi pubblici, potrebbe rappresentare uno dei fattori in grado di ridare slancio e respiro al nostro sistema economico;

– la pressione fiscale, al netto degli effetti delle riduzioni delle agevolazioni fiscali (20 miliardi di euro), aumenta sino ad attestarsi al 43,7 per cento nel 2014. Nell'ipotesi in cui trovassero applicazione le predette riduzioni, la pressione fiscale complessiva raggiungerebbe il 44,1 per cento nel 2012 e al 44,8 per cento nel 2013 e il 44,9 per cento nel 2014. Tali dati sono tra i più alti registrati nel corso della storia della Repubblica;

tale situazione richiama evidenti responsabilità politiche e in tal senso non si può negare che nel corso degli ultimi anni ben poco è stato fatto. Quindici anni di produttività stagnante sono indice inequivocabile di fisco troppo pesante sul lavoro e sull'impresa, infrastrutture materiali e immateriali carenti, pubblica amministrazione inefficiente. Negli ultimi

dieci anni, tale consapevolezza non si è tradotta né in un discorso di verità al Paese, per suscitare l'impegno e la riscossa, né in una coerente strategia di riforme strutturali;

considerato che,

le nuove procedure europee, nel quadro della Strategia Europa 2020, hanno previsto un coordinamento dei diversi momenti di definizione programmatica per i Paesi membri attraverso l'introduzione del «Semestre europeo» a decorrere dall'anno 2011;

secondo il nuovo modello, la pianificazione strategica nazionale è iniziata a metà aprile, con la presentazione contestuale dei Piani nazionali di riforma (PNR) e dei Programmi di stabilità (PS), tenendo conto delle linee guida dettate dal Consiglio europeo nei mesi precedenti;

quello del Semestre europeo non è l'unico ambito verso cui si sono indirizzate le istituzioni europee in materia di *governance*. Gli altri riguardano l'applicazione più rigorosa del Patto di stabilità e crescita (PSC); la creazione di una più forte sorveglianza macroeconomica sugli squilibri di competitività e crescita; l'introduzione di requisiti comuni per i quadri nazionali di bilancio; l'istituzione di un meccanismo permanente per la stabilità finanziaria della zona euro; il Patto Europlus che impegna gli stati membri a porre in essere interventi in materia di crescita, occupazione, sostenibilità delle finanze pubbliche, competitività e coordinamento delle politiche fiscali;

lo scorso 28 settembre 2011, il Parlamento europeo ha approvato le 6 proposte legislative (5 di regolamento ed 1 di direttiva) presentate dalla Commissione europea al fine di dare attuazione alle linee di rafforzamento della *governance* economica già concordate a giugno 2010 dal Consiglio europeo. Le proposte sono state adottate in via definitiva dal Consiglio Ecofin del 4 ottobre 2011. Relativamente al PSC, la proposta legislativa prevede: l'obbligo per gli Stati di convergere verso l'obiettivo del pareggio di bilancio con un miglioramento annuale dei saldi strutturali pari ad almeno lo 0,5 per cento; l'obbligo per gli Stati con un debito superiore al 60 per cento del PIL di ridurlo di almeno 1/20 della differenza rispetto alla soglia del 60 per cento calcolata nel corso degli ultimi tre anni; nuove sanzioni finanziarie a carico degli Stati che non rispettino la parte preventiva o correttiva del PSC, con obbligo di costituire un deposito fruttifero dello 0,2 per cento a garanzia del raggiungimento dell'obiettivo del pareggio di bilancio, nonché di un deposito non fruttifero dello 0,2 per cento, in caso di disavanzo eccessivo, che viene convertito in ammenda in caso di inosservanza della raccomandazione di correzione; l'adozione di sanzioni su proposta della Commissione;

le altre proposte approvate stabiliscono i requisiti comuni per i quadri di bilancio nazionali, imponendo agli Stati membri di assicurare la corrispondenza tra i sistemi contabili nazionali ed il sistema europeo dei conti nazionali e regionali; l'introduzione di regole di bilancio e parametri numerici che recepiscano i valori di riferimento previsti a livello europeo, nonché una pianificazione pluriennale (almeno triennale) del bilan-

cio nazionale; la previsione nel quadro di bilancio nazionale dell'intero sistema di finanza pubblica, assegnando chiaramente le responsabilità di bilancio tra i diversi livelli di governo e stabilendo adeguate procedure di controllo. Infine, un'altra serie di misure legislative sono finalizzate ad introdurre meccanismi per la prevenzione e la correzione degli squilibri macroeconomici;

su tali misure, che pure stanno cambiando il volto e i meccanismi di funzionamento dell'Unione europea e che avranno ricadute dirette sulle decisioni che dovranno essere adottate dal nostro Paese nel prossimo futuro, il Governo ha finora omesso di comunicare ai cittadini e al Parlamento gli scenari a medio termine della politica economica e di bilancio e per coinvolgere il Parlamento e i cittadini ad una discussione pubblica trasparente e responsabile su tali impegnativi scenari;

nella riunione del Consiglio europeo del 23 ottobre 2011, è stato richiesto con decisione al Governo italiano di rafforzare le misure di stabilizzazione dei conti pubblici, di adottare riforme strutturali e misure per lo sviluppo. Tali richieste difficilmente potranno essere soddisfatte dai documenti al nostro esame e che altre iniziative devono essere pertanto assunte dall'esecutivo;

rilevato che,

la Nota di aggiornamento al DEF 2011 ha evidenziato un dato particolarmente significativo: la consistente riduzione della spesa in conto capitale che si riduce del 5 per cento (da 47,9 miliardi di euro a 40,9 miliardi di euro nel periodo 2011-2012, fino a raggiungere 40,3 miliardi di euro nel 2014);

la predetta riduzione della spesa in conto capitale è un colpo decisivo inferto al potenziale di crescita del Paese. In un momento di instabilità ed incertezza economica come quello che stiamo attualmente vivendo, la previsione di maggiori spese per interventi pubblici, potrebbe rappresentare uno dei fattori in grado di ridare slancio e respiro al nostro sistema economico. E' a tutti nota, infatti, la stretta correlazione esistente tra crescita dell'offerta infrastrutturale e crescita dell'economia, suffragata da tutte le rilevazioni statistiche che dimostrano come i programmi di ampliamento del patrimonio di infrastrutture producano ovunque un'accelerazione della crescita sia in termini di PIL sia in termini occupazionali. La scelta adottata dal Governo e certificata nella Nota di aggiornamento e nei provvedimenti in esame va esattamente in direzione opposta;

per quanto riguarda le parti di competenza dell'8^a Commissione:

in via generale:

il Bilancio di previsione e la tabella n. 10 non consente ancora al Parlamento di svolgere adeguatamente un approfondito esame e una corretta valutazione degli obiettivi correlati a tutte le missioni e i programmi del bilancio dello Stato, dei relativi indicatori di performance e degli analoghi indicatori previsti per il raggiungimento dei risultati. Le informazioni fornite nei suddetti documenti non sono dettagliate e in alcuni casi

del tutto assenti e ciò in palese contrasto con quanto espressamente previsto dalla legge di contabilità;

l'articolo 01 del decreto legge n. 138 del 2011, relativo alla revisione integrale della spesa pubblica (*spending review*), non ha trovato applicazione concreta nel Bilancio di previsione e nella Tabella n. 3, e ciò a significare che il Governo non sembra credere alle potenzialità insite nell'attuazione di tale disposizione. Le misure di attuazione della revisione integrale della spesa pubblica e di ristrutturazione della PA necessarie per ridurre costantemente la spesa corrente primaria, con relativa indicazione di precisi e predefiniti obiettivi annuali di riduzione, e di concorrere alla creazione di un significativo avanzo primario, pertanto, sono state rinviate al futuro. Analogamente, non si riscontrano tracce di un Piano industriale della pubblica amministrazione che prefiguri una situazione di maggiore efficienza e risparmio di risorse da parte della PA;

nel merito:

– le risorse finanziarie complessive a disposizione del Ministero delle infrastrutture e trasporti sono state sensibilmente ridotte nel periodo 2008-2012. Esse, infatti, passano da 10,015 miliardi di euro dell'assestato 2008 a 8,032 miliardi di euro nel 2012. Un taglio che risulta inaccettabile, in quanto gran parte posto a carico degli investimenti in opere e infrastrutture pubbliche necessarie al rilancio e allo sviluppo del Paese;

– lo stanziamento complessivo della missione 14 (*Infrastrutture pubbliche e logistica*) registra per l'anno 2012 un incremento di 846 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate 2011. Tuttavia, se si confronta la serie storica dal 2008 al 2011 degli stanziamenti previsti per la missione 14, che costituiscono la parte principale della politica infrastrutturale di competenza dell'8^a Commissione, emerge che le risorse disponibili si sono ridotte drasticamente passando da 4,368 miliardi delle previsioni assestate del 2008 a 3,595 miliardi di euro per il 2012;

– la missione 13 *Diritto alla mobilità* subisce una serie di tagli in termini di competenza (495,58 milioni di euro complessivi nel solo anno 2012) rispetto alle previsioni assestate 2011, di cui 43,5 milioni al programma sviluppo e sicurezza della mobilità stradale, 13,2 milioni di euro al programma sviluppo e sicurezza del trasporto aereo, 186,5 milioni di euro al programma autotrasporto ed intermodalità, 285 milioni di euro al programma sviluppo e sicurezza della mobilità locale. Solo il programma sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne registra un incremento di 31,74 milioni di euro. Osservando la serie storica 2008-2012, la missione in esame passa da una previsione assestate per l'anno finanziario 2008 pari a 3,683 miliardi di euro a 2,76 miliardi di euro per l'anno 2012;

– la missione 19 (*Casa e assetto urbanistico*) reca previsioni di spesa per complessivi 220,269 milioni di euro per l'anno 2012, con un decremento, rispetto alle previsioni assestate 2011 di 20,9 milioni di euro, tutti a carico del programma Politiche abitative, urbane e territoriali. Anche nel caso della missione 19, la serie storica evidenzia un forte calo di

risorse nel periodo 2008-2012 (1,032 miliardi nelle previsioni assestate del 2008 a fronte dei 220 milioni di euro del 2012);

nel complesso, l'effettiva capacità di spesa del Ministero, rispetto alle previsioni assestate 2011, è peggiorata sensibilmente rispetto alle previsioni assestate del 2008 e leggermente migliorata rispetto all'asestato 2011: non è aumentato in misura apprezzabile il livello delle spese effettuate rispetto ai precedenti esercizi finanziari, né è cresciuto il volume dei pagamenti;

ulteriori spunti critici possono essere rilevati dall'esame della tabella n. 2. In particolare:

– gli stanziamenti della missione 14 *Infrastrutture pubbliche e logistica*, programma 14.8 (*opere pubbliche e infrastrutture*) inseriti nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) registrano un miglioramento rispetto alle previsioni assestate del 2011 (+ 312 milioni di euro) e, tuttavia, anche in questo caso, il confronto rispetto al 2008 dimostra un percorso inverso. Nell'asestato 2008, lo stanziamento relativo alla missione in esame era di 792 milioni di euro, mentre nel 2012 è pari a 535 milioni di euro;

– il dato veramente eclatante riguarda la missione *Diritto alla mobilità*, che passa da una previsione assestate per l'anno finanziario 2008 di 8,851 miliardi di euro a soli 5,094 miliardi di euro nel 2012. Dato quest'ultimo in netto peggioramento (- 495 milioni di euro) anche rispetto alle previsioni assestate del 2011.

Per quanto di competenza, relativamente al disegno di legge di stabilità per l'anno 2012,

l'articolo 3 della legge di stabilità reca una riduzione delle dotazioni finanziarie rimodulabili del Ministero delle infrastrutture e trasporti per un ammontare complessivo pari a 191 milioni di euro nel 2012, a 63,1 milioni di euro nel 2013 e a 92,9 milioni di euro nel 2014;

gran parte di tale riduzione – 76 milioni nel 2012, 24,4 milioni di euro nel 2013 e 37,4 milioni di euro nel 2014 – è posta a carico della missione *Diritto alla mobilità* ed in particolare del programma Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo;

il taglio delle dotazioni finanziarie previsto alla missione Infrastrutture pubbliche e logistica (pari a 39,4 milioni di euro nel solo anno 2012,) è adottato proprio nel momento in cui le istituzioni internazionali ed europee, le imprese, le parti sociali e i cittadini richiedono all'esecutivo uno sforzo indirizzato al rilancio dell'economia e al sostegno delle sistema produttivo. La riduzione a tale tipologia di spesa è un colpo decisivo inferto al potenziale di crescita del Paese. In un momento di instabilità ed incertezza economica come quello che stiamo attualmente vivendo, la previsione di maggiori spese per interventi infrastrutturali pubblici, potrebbe rappresentare uno dei fattori in grado di ridare slancio e respiro al nostro sistema economico. E' a tutti nota, infatti, la stretta correlazione esistente tra crescita dell'offerta infrastrutturale e crescita dell'economia, suffragata da tutte le rilevazioni statistiche che dimostrano come i programmi di am-

pliamento del patrimonio di infrastrutture producano ovunque un'accelerazione della crescita sia in termini di PIL sia in termini occupazionali. La scelta adottata dal Governo va esattamente in direzione opposta;

la legge di stabilità non sembra francamente rispondere alle esigenze primarie del nostro Paese, e lascia disattesi i grandi progetti di sviluppo infrastrutturale del Paese, a partire da quelle per il Mezzogiorno, ma anche taluni servizi indispensabili per la cittadinanza, quali il diritto alla mobilità. Una situazione francamente intollerabile per chiunque abbia a cuore il futuro del Paese e il suo ammodernamento;

il *budget* destinato al trasporto pubblico locale (in particolare il trasporto ferroviario regionale) è ampiamente insufficiente e tale da non garantire la piena funzionalità, e ciò avviene contestualmente all'aumento del costo della mobilità stradale tramite l'incremento delle tariffe autostradali e l'introduzione di nuovi pedaggi. Con tali misure, si sottraggono risorse essenziali alla vita quotidiana dei cittadini, in particolare di quelli che ogni giorno vivono il disagio e i costi della distanza tra l'abitazione e il luogo di lavoro o di studio;

nelle politiche del Governo sono del tutto assenti le necessarie misure di sostegno economico ai pendolari: secondo i dati CENSIS, i pendolari in Italia sono oltre 13 milioni (pari al 22,2 per cento della popolazione residente); di questi il 14,8 per cento – circa due milioni di persone – utilizza normalmente il treno, come unico mezzo di trasporto o in combinazione con altri mezzi, per spostarsi in ambito locale e metropolitano;

gli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale, in gran parte, rappresentano quella fascia di cittadinanza che più delle altre risente degli effetti della crisi economica; anche nella manovra 2012 non è prevista alcuna agevolazione fiscale per l'acquisto di abbonamenti mensili ed annuali ai servizi di trasporto pubblico urbano e ferroviario;

nella tabella C della legge di stabilità, la missione 19 (*Casa e assetto urbanistico*), non è previsto alcun rifinanziamento del Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione di cui all'articolo 11, comma 1, della legge n. 431 del 1998. Tale Fondo, è il principale strumento previsto dalla normativa nazionale in materia di agevolazioni alle locazioni, in quanto le sue risorse sono utilizzate per la concessione di contributi integrativi a favore dei conduttori appartenenti alle fasce di reddito più basse per il pagamento dei canoni di locazione, e per questo la dotazione del Fondo dovrebbe essere integrata ogni anno dalla legge finanziaria. Se si considera la serie storica degli stanziamenti disposti dalle leggi finanziarie negli anni dal 2001 al 2010, relativi al cosiddetto «Fondo affitti» emerge che tale fondo, che aveva una «dote» di oltre 335 milioni nel 2001, si è ridotto nel 2010, a meno della metà, con poco più di 143 milioni di euro; la legge di stabilità 2011, aveva ridotto tali stanziamenti a 33,55 milioni di euro e ora con la legge di stabilità 2012 sono stati azzerati;

Tutto ciò premesso e attesa la necessità di:

– definire con urgenza le priorità di intervento sull'infrastrutturazione materiale e immateriale del Paese, anche col concorso di capitali

privati, che si intendono realizzare nei prossimi anni, con particolare riferimento al Mezzogiorno;

– ripristinare i tagli alla missione Diritto alla mobilità e in particolare al servizio di trasporto pubblico locale, nonché di contenere il costo che grava sulle famiglie in relazione a tale servizio pubblico essenziale;

– adottare specifici interventi per lo sviluppo sia dei sistemi portuali sia di quelli aeroportuali italiani, che rispetto ai principali sistemi concorrenti in Europa e nel mondo, accusano un forte ritardo competitivo;

– disporre sufficienti misure per il riequilibrio modale del trasporto merci, tenuto conto che il trasporto ferroviario di merci può vantare il più alto valore in termini di compatibilità ambientale sia nei confronti del trasporto aereo, sia del trasporto su gomma;

– adeguare la viabilità ordinaria alle necessità di sviluppo e di potenziamento infrastrutturale delle aree a forte concentrazione di attività economiche, soprattutto per le piccole e medie imprese e per le aziende artigianali, nonché la sicurezza di tratti stradali di particolare pericolosità, che costituiscono un fattore di arretratezza infrastrutturale del Paese;

– rafforzare gli interventi per lo sviluppo dell'infrastrutturazione in banda larga del Paese, per la lotta al «*digital divide*» e lo sviluppo delle nuove reti tecnologiche;

– rifinanziare adeguatamente il Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione;

DELIBERA DI ESPRIMERE UN RAPPORTO CONTRARIO

ORDINI DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE N. 2968

G/2968/1/8/Testo 2

BUTTI

L'8^a Commissione permanente del Senato,
in sede di esame del disegno di legge di stabilità 2012,

premesso che:

la legge 13 dicembre 2010, n. 220 (legge di stabilità 2011), ha previsto l'assegnazione di diritti d'uso di frequenze radioelettriche da destinare a servizi di comunicazione elettronica mobili in larga banda con l'utilizzo della banda 790-862 *megahertz* e di altre risorse eventualmente disponibili;

secondo la legge di stabilità 2011 i proventi derivanti dalle procedure di assegnazione delle di frequenze non sarebbero stati inferiori a 2,4 miliardi di euro; inoltre le eventuali maggiori entrate sarebbero state riassegnate nello stesso anno al Ministero dello sviluppo economico per misure a sostegno del settore, anche come misure compensative alle tv locali;

l'asta della vendita alle compagnie telefoniche delle frequenze attualmente in uso alle televisioni locali si è conclusa con un *surplus* di circa 1,6 miliardi di euro rispetto alle previsioni iniziali che erano stimate in 2,4 miliardi di euro;

in data 14 ottobre 2011 il Consiglio dei Ministri ha approvato il disegno di legge «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2012)»; nel provvedimento si destinano le maggiori entrate derivanti dalla gara di assegnazione delle frequenze per il 50 per cento all'ammortamento dei titoli di stato e per il 50 per cento ai vari Ministeri;

secondo quanto previsto nello specifico dal disegno di legge di stabilità 2012, al Ministero dello sviluppo economico sarebbero destinati 100 milioni di euro per il finanziamento del fondo di garanzia per le piccole e medie imprese; nessun intervento sarebbe previsto per opere di modernizzazione delle infrastrutture, che costituirebbe un importante stimolo per la ripresa del settore;

impegna il Governo:

nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, a valutare l'opportunità di garantire, così come previsto dalla legge di stabilità 2011 (legge

13 dicembre 2010, n. 220), che una parte delle maggiori entrate derivanti dalla gara di assegnazione delle frequenze sia destinata al Ministero dello sviluppo economico per interventi a sostegno del settore delle telecomunicazioni, sia a livello infrastrutturale sia a livello locale, per definire un compenso per la cessione delle risorse frequenziali più congruo agli introiti ottenuti, nonché di risarcire parzialmente le tv locali che, a causa dell'esproprio delle frequenze, saranno costrette a cessare l'attività e a rifondere le aziende degli ingenti investimenti effettuati per adeguare gli impianti di trasmissione nelle aree passate al digitale terrestre.

G/2968/1/8

BUTTI

L'8^a Commissione permanente del Senato,
in sede di esame del disegno di legge di stabilità 2012,
premessò che:

la legge 13 dicembre 2010, n. 220 (legge di stabilità 2011), ha previsto l'assegnazione di diritti d'uso di frequenze radioelettriche da destinare a servizi di comunicazione elettronica mobili in larga banda con l'utilizzo della banda 790-862 *megahertz* e di altre risorse eventualmente disponibili;

secondo la legge di stabilità 2011 i proventi derivanti dalle procedure di assegnazione delle di frequenze non sarebbero stati inferiori a 2,4 miliardi di euro; inoltre le eventuali maggiori entrate sarebbero state riassegnate nello stesso anno al Ministero dello sviluppo economico per misure a sostegno del settore, anche come misure compensative alle tv locali;

l'asta della vendita alle compagnie telefoniche delle frequenze attualmente in uso alle televisioni locali si è conclusa con un *surplus* di circa 1,6 miliardi di euro rispetto alle previsioni iniziali che erano stimate in 2,4 miliardi di euro;

in data 14 ottobre 2011 il Consiglio dei Ministri ha approvato il disegno di legge «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2012)»; nel provvedimento si destinano le maggiori entrate derivanti dalla gara di assegnazione delle frequenze per il 50 per cento all'ammortamento dei titoli di stato e per il 50 per cento ai vari Ministeri;

secondo quanto previsto nello specifico dal disegno di legge di stabilità 2012, al Ministero dello sviluppo economico sarebbero destinati 100 milioni di euro per il finanziamento del fondo di garanzia per le piccole e medie imprese; nessun intervento sarebbe previsto per opere di modernizzazione delle infrastrutture, che costituirebbe un importante stimolo per la ripresa del settore;

impegna il Governo:

a garantire, così come previsto dalla legge di stabilità 2011 (legge 13 dicembre 2010, n. 220), che una parte delle maggiori entrate derivanti dalla gara di assegnazione delle frequenze sia destinata al Ministero dello sviluppo economico per interventi a sostegno del settore delle telecomunicazioni, sia a livello infrastrutturale sia a livello locale, per definire un compenso per la cessione delle risorse frequenziali più congruo agli introiti ottenuti; a risarcire parzialmente le tv locali che, a causa dell'esproprio delle frequenze, saranno costrette a cessare l'attività nonché a rifondere le aziende degli ingenti investimenti effettuati per adeguare gli impianti di trasmissione nelle aree passate al digitale terrestre.

G/2968/2/8

VIMERCATI, MARCO FILIPPI, RANUCCI, DONAGGIO, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA

L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame del disegno di legge stabilità 2012,

premessi che:

il settore dell'emittenza televisiva locale è stato oggetto di tagli ingenti, tanto negli anni passati quanto in tempi recenti, e ha dovuto affrontare i costi del passaggio dall'analogico al digitale sobbarcandosi le spese di riconversione dei propri impianti di trasmissione;

per via del costo degli impianti e della dispersione dell'*audience* generata dall'esponentiale aumento dei canali, tale passaggio ha penalizzato le TV locali, che hanno visto ridursi drasticamente le risorse da dedicare agli investimenti in produzione e acquisto di programmi, perdendo ulteriormente terreno nei confronti delle emittenti nazionali in termini di *appeal* per gli inserzionisti pubblicitari;

la legge di stabilità 2011 ha messo all'asta le frequenze del dividendo digitale – la porzione di spettro che si è liberata nel passaggio del sistema televisivo dalla trasmissione analogica alla trasmissione digitale – includendo nella gara anche le risorse frequenziali già assegnate alle emittenti locali e prevedendo un indennizzo per le stesse pari a 240 milioni, equivalenti al 10 per cento dei proventi dell'asta, stimati in 2,4 miliardi;

la stessa legge di stabilità prevedeva di riassegnare al Ministero dello sviluppo economico il 50 per cento delle eventuali maggiori entrate accertate rispetto alla stima di 2,4 miliardi di euro, riservando alle tv locali «una quota del 10 per cento delle predette maggiori entrate maggiori»;

nonostante i proventi dell'asta in questione abbiano superato i 3,9 miliardi di euro, circa 1,5 miliardi in più rispetto a quanto preventivamente stimato dal Ministero dell'economia, il disegno di legge stabilità

2012 ha eliminato tale riserva, non prevedendo l'assegnazione di alcuna risorsa aggiuntiva per le emittenti locali;

premessi inoltre che:

le misure a sostegno del settore previste dall'articolo 10 della legge n. 422 del 1993 sono state tagliate dalla finanziaria 2009 di circa 10 milioni per il 2010 e di 96 milioni per il 2011 e 66,3 milioni a decorrere dal 2012;

pur fronteggiando numerose difficoltà, le emittenti locali hanno dato e continuano a dare il proprio fondamentale contributo per il assicurare il pluralismo dell'informazione e garantire la tutela delle specialità culturali ed identitarie delle regioni e dei territori italiani;

impegna il Governo:

a individuare all'interno del ricavato dell'asta per l'assegnazione dei diritti d'uso della radiofrequenze le risorse per le misure compensative a favore delle emittenti radiotelevisive locali.

G/2968/3/8

VIMERCATI, MARCO FILIPPI, DONAGGIO, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, SIRCANA

L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame del disegno di legge stabilità 2012,

premessi che:

la Commissione Europea ha lanciato nel marzo 2010 la strategia Europa 2020 con l'intento di uscire dalla crisi e di preparare l'economia della UE per le sfide del prossimo decennio;

l'agenda digitale europea è una delle sette iniziative faro della strategia Europa 2020 e mira a stabilire il ruolo chiave delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. Scopo dell'agenda è tracciare la strada per sfruttare al meglio il potenziale sociale ed economico delle TIC e in particolare di *internet*, che costituisce il supporto essenziale per le attività socioeconomiche;

il settore delle TIC genera direttamente il 5 per cento del Pii europeo e rappresenta un valore di mercato di 660 miliardi l'anno, contribuendo alla crescita complessiva della produttività in misura del 20 per cento del Pii per ciò che concerne la produttività diretta e del 30 per cento per quanto riguarda gli investimenti generati;

la strategia Europa 2020 ha sottolineato l'importanza della diffusione della banda larga per promuovere l'inclusione sociale e la competitività nella UE, ribadendo l'obiettivo di portare a tutti gli europei una con-

nessione superiore ai 30 Mb/s entro il 2020, e al 50 per cento della famiglia una connessione con capacità pari ad almeno 100 Mb/s;

una maggiore diffusione e un uso più efficace delle nuove tecnologie permettono di offrire alle Amministrazioni servizi sanitari migliori, trasporti più efficienti, ambiente più pulito, nuove possibilità di comunicazione e un accesso più agevole ai servizi pubblici e ai contenuti culturali;

l'Italia presenta tassi di diffusione della banda larga tra i più bassi in Europa, e circa l'8 per cento della popolazione versa ancora in condizioni di *digital divide*, ovvero risiede in aree non raggiunte dai servizi di connessione a banda larga. Le zone ancora non coperte da servizi a banda larga sono aree a fallimento di mercato, in cui gli operatori non sono incentivati ad investire per via della scarsa remuneratività dovuta agli alti costi di copertura e agli scarsi ritorni economici;

gli investimenti nella banda larga in Italia sono in una fase di stallo, il Rapporto Caio commissionato dal Governo è rimasto sino ad ora inascoltato e il piano del Ministro dello sviluppo economico Romani di portare in tutte le case italiane la banda larga a 20 Mb/s è stato pesantemente depotenziato dal blocco dei fondi già approvati dal Cipe;

impegna il Governo:

a destinare una quota delle risorse ricavate dall'assegnazione dei diritti d'uso delle radiofrequenze al finanziamento del piano nazionale banda larga in coerenza con l'Agenda Digitale Europea 2020.

G/2968/4/8

DE TONI

L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame del disegno di legge stabilità 2012,

premesso che:

il comma 7 dell'articolo 5 del disegno di legge in esame modifica il comma 13 dell'articolo 1 della legge n. 220 del 2010 (legge di stabilità per il 2011), nella parte relativa alla destinazione delle maggiori entrate, rispetto alla stima di 2,4 miliardi di euro, derivanti dall'asta per la vendita dei diritti d'uso di frequenze radioelettriche. L'articolo 25 del decreto-legge n. 98 del 2011 ha modificato la disciplina recata dalla legge di stabilità per il 2011. Le norme contenute nella manovra prevedono che una quota, non superiore al 50 per cento, delle eventuali maggiori entrate accertate rispetto alla stima di 2.400 milioni di euro, sia riassegnata nello stesso anno al Ministero dello sviluppo economico per misure di sostegno da destinare a servizi di comunicazione elettronica mobili in larga banda, da definire con apposito decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si dispone inoltre

che una quota del 10 per cento delle predette maggiori entrate possa essere anche utilizzata per il sostegno ai soggetti che abbiano volontariamente liberato le frequenze;

le maggiori entrate derivanti dall'asta ammontano a circa 1.545 milioni di euro. Il provvedimento in esame prevede invece che il 50 per cento delle maggiori entrate sarà destinato al fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato e per il restante 50 per cento alle seguenti finalità:

– 200 milioni di euro al Ministero della difesa per il potenziamento ed il finanziamento di oneri indifferibili;

– 220 milioni di euro al Ministero dell'interno per il potenziamento ed il finanziamento di oneri indifferibili della Polizia di Stato, dell'Arma dei Carabinieri e dei Vigili del fuoco;

– 30 milioni di euro al Corpo della guardia di finanza per il potenziamento ed il finanziamento di oneri indifferibili;

– 100 milioni di euro al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca per la messa in sicurezza degli edifici scolastici;

– 100 milioni di euro al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per interventi in materia di difesa del suolo ed altri interventi urgenti;

– 100 milioni di euro al Ministero dello sviluppo economico per il finanziamento del fondo di garanzia per le piccole e medie imprese;

considerato che:

l'adozione delle tecnologie a banda larga e ultralarga esercita un impatto molto marcato nel tessuto economico di un Paese. La ricaduta di tali tecnologie sull'economia è stata analizzata, sotto diversi profili, dai principali enti di ricerca a livello mondiale, che hanno contribuito a produrre numerose evidenze empiriche che dimostrano che un elevato tasso di penetrazione della banda larga è legato positivamente non solo al tasso di crescita, ma anche alla produttività, all'occupazione e all'innovazione;

un'indagine econometrica condotta dalla Banca Mondiale nel 2009 mostra la presenza di una forte e significativa correlazione tra il tasso di crescita di una nazione e il tasso di penetrazione della banda larga;

a simili evidenze giungono anche altri studi. In particolare, la società di consulenza *McKinsey & Company* ha stimato che ad un aumento del 10 per cento del tasso di penetrazione della banda larga nelle famiglie corrispondono incrementi del prodotto interno lordo di una nazione compresi tra 0,1 e 1,4 punti percentuali;

la Commissione Europea ha recentemente ribadito la rilevanza di tali effetti positivi per l'economia in più occasioni. La Comunicazione della Commissione sul tema della banda larga del 20 settembre 2010 ha sottolineato il «ruolo cruciale che la rete svolgerà nella ripresa economica, in quanto piattaforma di sostegno all'innovazione in tutti i settori econo-

mici». L'Agenda Digitale Europea si prefigge di tracciare la strada per sfruttare al meglio il potenziale sociale ed economico delle telecomunicazioni, in particolare di *internet*, che costituisce il supporto essenziale delle attività socioeconomiche;

i più recenti discorsi del Commissario europeo Neelie Kroes hanno similmente individuato nello sviluppo delle infrastrutture di rete la chiave per il raggiungimento degli importanti traguardi che l'Europa si prefigge nell'orizzonte del 2020;

stimolare nuovi investimenti in infrastrutture a banda larga comporta la creazione di progetti ad alta intensità di lavoro, in grado di generare, almeno nel breve periodo, un impatto positivo sui livelli occupazionali attesi. Aumentare la spesa pubblica per la creazione di infrastrutture può dunque agire come leva fiscale per la creazione di nuovi posti di lavoro, mitigando gli effetti della crisi finanziaria. Non a caso molti paesi, fra i quali ad esempio Germania, Irlanda, Corea, Spagna e Stati Uniti, hanno specificamente menzionato la creazione di posti di lavoro tra i benefici attesi dai loro piani di risposta alla crisi;

la Danimarca è il paese «campione» in Europa sia per livello di copertura sia per il tasso di penetrazione della banda larga nella popolazione. Già dal 2006 aveva infatti coperto il 100 per cento della popolazione attraverso connessioni fisse registrando da sempre i più alti tassi di penetrazione della banda larga. Ha inoltre raggiunto pienamente l'obiettivo di abbattimento del *Digital divide*, dal momento che la copertura DSL, è totale anche nelle zone rurali. Il Governo danese ha enfatizzato molto il ruolo del settore pubblico nello sviluppo della banda larga;

considerate le risorse sottratte dal disegno di legge di stabilità per il 2012, il Governo, per favorire lo sviluppo della banda larga, ha sinora approvato solo il decreto legge n. 40 del 2010 recante misure di sostegno all'attività produttiva e ai consumi. Fra i complessivi 300 milioni di euro che sono ricaduti a pioggia su vari settori ritenuti strategici per l'economia, solo 20 milioni sono stati destinati alla banda larga. Tale intervento, tra l'altro, si è dimostrato da subito un sistema di incentivazione economica largamente insufficiente per agire da stimolo reale alla domanda. In particolare, va criticata la scarsa consistenza dell'incentivo, sia in termini monetari, sia in termini di utenti raggiunti,

impegna il Governo:

a reperire urgentemente le risorse indispensabili per lo sviluppo della banda larga in coerenza con quanto previsto dall'Agenda Digitale Europea 2020, tenuto conto dell'insieme degli effetti positivi che la banda larga esercita per l'economia nel suo complesso.

G/2968/5/8/Testo 2

STIFFONI, MURA

L'8^a Commissione permanente del Senato,
in sede di esame del disegno di legge di stabilità 2012,
premessò che:

la legge 13 dicembre 2010, n. 220 (legge di stabilità 2011), ha previsto l'assegnazione di diritti d'uso di frequenze radioelettriche da destinare a servizi di comunicazione elettronica mobili in larga banda con l'utilizzo, fra l'altro, della banda 790-862 MHz;

la medesima legge ha stimato, al comma 13 dell'articolo 1, proventi derivanti dalle procedure di assegnazione delle frequenze non inferiori a 2.400 milioni di euro, garantendo una percentuale pari al 10 per cento delle risorse, nel limite di 240 milioni di euro, a titolo di indennizzo in favore delle tv locali precedentemente assegnatarie di tali frequenze;

l'articolo 25 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, così come convertito dalla legge 111 del 2011, intervenendo sul comma 13 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2011, ha previsto che una quota fino al 50 per cento delle eventuali maggiori entrate, fosse riassegnata nello stesso anno al Ministro per lo sviluppo economico per misure a sostegno del settore, e che una quota fino al 10 per cento fosse destinata a misure compensative per le tv locali, superando quindi il limite di 240 milioni di euro;

la gara per l'assegnazione delle frequenze si è recentemente conclusa e i proventi sono di circa 4 miliardi di euro, quindi 1,6 miliardi in più della stima iniziale;

il comma 7 dell'articolo 5 del provvedimento in esame interviene sulla legge di stabilità 2011, prevedendo che le maggiori entrate derivanti dalla gara di assegnazione delle frequenze siano assegnate per il 50 per cento all'ammortamento dei titoli di stato e per il 50 per cento ai vari ministeri;

in particolare, al Ministero per lo sviluppo economico vengono destinati 100 milioni di euro per il finanziamento del fondo di garanzia per le piccole e medie imprese, e nessun tipo di intervento è previsto per opere di modernizzazione delle infrastrutture, che porterebbe invece a ritorni rapidi in termini di spinte verso la crescita del Paese;

in questo particolare e delicato contesto economico, il nostro Paese necessita di politiche volte a potenziare la competitività e l'innovazione, anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture tecnologiche affinché le nostre imprese possano contare su telecomunicazioni all'altezza del resto del mondo;

le previsioni contenute nel provvedimento in esame assegnano alle emittenti locali, come misure di natura compensativa per la liberazione delle frequenze, risorse nel limite di 240 milioni. Tali risorse appaiono totalmente insufficienti per garantire la competitività ed il mantenimento degli attuali livelli di occupazione ad un comparto che ha garantito, con le

proprie frequenze, l'incasso di 4 miliardi di euro dalle compagnie telefoniche in favore dello Stato,

impegna il Governo:

nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, a valutare l'opportunità di garantire che una parte delle maggiori entrate derivanti dalla gara di assegnazione delle frequenze sia destinata al Ministero per lo sviluppo economico per interventi a sostegno del settore delle telecomunicazioni, sia a livello infrastrutturale per dare nuovo slancio alle nostre aziende, rendendole competitive a livello internazionale, sia a livello locale, per assicurare alle emittenti televisive locali misure economiche compensative più congrue all'ammontare dell'incasso della gara appena conclusa.

G/2968/5/8

STIFFONI, MURA

L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame del disegno di legge di stabilità 2012,

premessi che:

la legge 13 dicembre 2010, n. 220 (legge di stabilità 2011), ha previsto l'assegnazione di diritti d'uso di frequenze radioelettriche da destinare a servizi di comunicazione elettronica mobili in larga banda con l'utilizzo, fra l'altro, della banda 790-862 MHz;

la medesima legge ha stimato, al comma 13 dell'articolo 1, proventi derivanti dalle procedure di assegnazione delle frequenze non inferiori a 2.400 milioni di euro, garantendo una percentuale pari al 10 per cento delle risorse, nel limite di 240 milioni di euro, a titolo di indennizzo in favore delle tv locali precedentemente assegnatarie di tali frequenze;

l'articolo 25 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, così come convertito dalla legge 111 del 2011, intervenendo sul comma 13 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2011, ha previsto che una quota fino al 50 per cento delle eventuali maggiori entrate, fosse riassegnata nello stesso anno al Ministro per lo sviluppo economico per misure a sostegno del settore, e che una quota fino al 10 per cento fosse destinata a misure compensative per le tv locali, superando quindi il limite di 240 milioni di euro;

la gara per l'assegnazione delle frequenze si è recentemente conclusa e i proventi sono di circa 4 miliardi di euro, quindi 1,6 miliardi in più della stima iniziale;

il comma 7 dell'articolo 5 del provvedimento in esame interviene sulla legge di stabilità 2011, prevedendo che le maggiori entrate derivanti dalla gara di assegnazione delle frequenze siano assegnate per il 50 per

cento all'ammortamento dei titoli di stato e per il 50 per cento ai vari ministeri;

in particolare, al Ministero per lo sviluppo economico vengono destinati 100 milioni di euro per il finanziamento del fondo di garanzia per le piccole e medie imprese, e nessun tipo di intervento è previsto per opere di modernizzazione delle infrastrutture, che porterebbe invece a ritorni rapidi in termini di spinte verso la crescita del Paese;

in questo particolare e delicato contesto economico, il nostro Paese necessita di politiche volte a potenziare la competitività e l'innovazione, anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture tecnologiche affinché le nostre imprese possano contare su telecomunicazioni all'altezza del resto del mondo;

le previsioni contenute nel provvedimento in esame assegnano alle emittenti locali, come misure di natura compensativa per la liberazione delle frequenze, risorse nel limite di 240 milioni. Tali risorse appaiono totalmente insufficienti per garantire la competitività ed il mantenimento degli attuali livelli di occupazione ad un comparto che ha garantito, con le proprie frequenze, l'incasso di 4 miliardi di euro dalle compagnie telefoniche in favore dello Stato,

impegna il Governo:

a garantire che una parte delle maggiori entrate derivanti dalla gara di assegnazione delle frequenze sia destinata al Ministero per lo sviluppo economico per interventi a sostegno del settore delle telecomunicazioni, sia a livello infrastrutturale per dare nuovo slancio alle nostre aziende, rendendole competitive a livello internazionale, sia a livello locale, per assicurare alle emittenti televisive locali misure economiche compensative più congrue all'ammontare dell'incasso della gara appena conclusa.

ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE N. 2969

G/2969/1/8/Tab.10

Marco FILIPPI, DONAGGIO, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, SIRCANA, VIMERCATI

L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2012 e per il triennio 2012-2014 (Tabella n. 10);

premesso che:

nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, la missione 13 *Diritto alla mobilità* subisce una serie di tagli in termini di competenza (495,58 milioni di euro complessivi nel solo anno 2012) rispetto alle previsioni assestate 2011, di cui 43,5 milioni al programma sviluppo e sicurezza della mobilità stradale, 13,2 milioni di euro al programma sviluppo e sicurezza del trasporto aereo, 186,5 milioni di euro al programma autotrasporto ed intermodalità, 285 milioni di euro al programma sviluppo e sicurezza della mobilità locale. Solo il programma sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne registra un incremento di 31,74 milioni di euro. Osservando la serie storica 2008-2012, la missione in esame passa da una previsione assestate per l'anno finanziario 2008 pari a 3,683 miliardi di euro a 2,76 miliardi di euro per l'anno 2012;

nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, la missione 13 *Diritto alla mobilità* subisce un ulteriore drastico taglio. La missione passa da una previsione assestate per l'anno finanziario 2008 di 8,851 miliardi di euro a soli 5,094 miliardi di euro nel 2012. Dato quest'ultimo in netto peggioramento (- 495 milioni di euro) anche rispetto alle previsioni assestate del 2011,

impegna il Governo:

a reperire le risorse necessarie per realizzare il rilancio del trasporto pubblico locale e corrispondere alle esigenze ripetutamente manifestate dai cittadini ed in particolare dai pendolari;

a garantire, altresì, la piena funzionalità e lo sviluppo del settore dei trasporti per via aerea, marittima e terrestre e corrispondere alle esigenze ripetutamente manifestate in particolare dalle imprese e dai cittadini.

G/2969/2/8/Tab.10

Marco FILIPPI, DONAGGIO, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, SIRCANA, VIMERCATI

L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2012 e per il triennio 2012-2014 (Tabella n. 10);

premessi che:

nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, lo stanziamento complessivo della missione 14 (*Infrastrutture pubbliche e logistica*) registra per l'anno 2012 un incremento di 846 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate 2011. Tuttavia, se si confronta la serie storica dal 2008 al 2011 degli stanziamenti previsti per la missione 14, che costituiscono la parte principale della politica infrastrutturale di competenza dell'8 Commissione, emerge che le risorse disponibili si sono ridotte drasticamente passando da 4,368 miliardi delle previsioni assestate del 2008 a 3,595 miliardi di euro per il 2012;

nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, gli stanziamenti della missione 14 *Infrastrutture pubbliche e logistica*, programma 14.8 (*Opere pubbliche e infrastrutture*) registrano un miglioramento rispetto alle previsioni assestate del 2011 (+312 milioni di euro) e, tuttavia, anche in questo caso, il confronto rispetto al 2008 dimostra un percorso inverso. Nell'assestato 2008, lo stanziamento relativo alla missione in esame era di 792 milioni di euro, mentre nel 2012 è pari a 535 milioni di euro,

impegna il Governo:

a reperire le risorse necessarie, anche di provenienza comunitaria, da destinare al miglioramento e al potenziamento della dotazione infrastrutturale del Paese in termini di reti e nodi, di plurimodalità e di logistica, e soprattutto di grandi assi di collegamento;

ad adottare specifici interventi per lo sviluppo sia dei sistemi portuali sia di quelli aeroportuali italiani, che rispetto ai principali sistemi concorrenti in Europa e nel mondo, accusano un forte ritardo competitivo.

Art. 10.**10.Tab.10.1.8**

Marco FILIPPI, DONAGGIO, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI,
VIMERCATI

Alla Tabella n. 10, stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti missione: Fondi da ripartire programma: 7.1 Fondi da assegnare apportare le seguenti variazioni:

2012:

CP: - 20.000.000;

CS: - 20.000.000.

2013:

CP: - 20.000.000;

CP: - 20.000.000.

2014:

CP: - 20.000.000;

CP: - 20.000.000.

Conseguentemente, alla medesima Tabella n. 10, missione Diritto alla mobilità programma: 2.7 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale apportare le seguenti variazioni:

2012:

CP: + 20.000.000;

CS: + 20.000.000.

2013:

CP: + 20.000.000;

CS: + 20.000.000.

2014:

CP: + 20.000.000;

CS: + 20.000.000.

10.Tab.10.2.8

Marco FILIPPI, DONAGGIO, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, SIRCANA, VIMERCATI

Allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, missione: Fondi da ripartire, programma: 7.1 Fondi da assegnare, apportare le seguenti variazioni:

2012:

CP: - 15.000.000;

CP: - 15.000.000;

2013:

CP: - 15.000.000;

CP: - 15.000.000;

2014:

CP: - 15.000.000;

CP: - 15.000.000;

Conseguentemente, alla medesima Tabella n. 10, missione Infrastrutture pubbliche e logistica programma: 1.7 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità, apportare le seguenti variazioni:

2012:

CP: + 15.000.000;

CS: + 15.000.000.

2013:

CP: + 15.000.000;

CS: + 15.000.000.

2014:

CP: + 15.000.000;

CS: + 15.000.000.

10.Tab.10.3.8

Marco FILIPPI, DONAGGIO, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, SIRCANA, VIMERCATI

Alla Tabella n. 10, stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti missione: Fondi da ripartire programma: 7.1 Fondi da assegnare, apportare le seguenti variazioni:

2012:

CP: - 15.000.000;

CP: - 15.000.000;

2013:

CP: - 15.000.000;

CP: - 15.000.000;

2014:

CP: - 15.000.000;

CP: - 15.000.000;

Conseguentemente, alla medesima Tabella n. 10, missione Diritto alla mobilità programma: 2.6 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, apportare le seguenti variazioni:

2012:

CP: + 15.000.000;

CS: + 15.000.000.

2013:

CP: + 15.000.000;

CS: + 15.000.000.

2014:

CP: + 15.000.000;

CS: + 15.000.000.