



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 15

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

459^a seduta (pomeridiana): martedì 4 dicembre 2012

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(3585 e 3585-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2013 e bilancio pluriennale per il triennio 2013-2015 e relativa Nota di variazioni, approvato dalla Camera dei deputati

– **(Tabelle 10 e 10-bis)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2013 e per il triennio 2013-2015 *(limitatamente alle parti di competenza)*

– **(Tabelle 3 e 3-bis)** Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2013 e per il triennio 2013-2015 *(limitatamente alle parti di competenza)*

(3584) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013), approvato dalla Camera dei deputati

(Esame congiunto e rinvio)

* PRESIDENTE	Pag. 3, 11
FILIPPI Marco (PD), relatore sulle tabelle 10 e 10-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità	4, 5
IMPROTA, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti	5

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

Segle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale (Grande Sud-Sì Sindaci-Popolari d'Italia Domani-Il Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; 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-FLL; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-Diritti e libertà: Misto-DL; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Movimento dei Socialisti Autonomisti: Misto-MSA; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.; Misto-SIAMO GENTE COMUNE Movimento Territoriale: Misto-SGCMT.

Interviene il sottosegretario per le infrastrutture e per i trasporti Improta.

I lavori hanno inizio alle ore 15,35.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(3585 e 3585-bis) *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2013 e bilancio pluriennale per il triennio 2013-2015 e relativa Nota di variazioni*, approvato dalla Camera dei deputati

– **(Tabelle 10 e 10-bis)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2013 e per il triennio 2013-2015 *(limitatamente alle parti di competenza)*

– **(Tabelle 3 e 3-bis)** Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2013 e per il triennio 2013-2015 *(limitatamente alle parti di competenza)*

(3584) *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013)*, approvato dalla Camera dei deputati

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 3585 e 3585-bis (tabelle 10 e 10-bis e 3 e 3-bis, limitatamente alle parti di competenza) e 3584, già approvati dalla Camera dei deputati.

L'esame in sede consultiva dei documenti di bilancio, per le parti di competenza, dovrà concludersi entro le ore 13 di giovedì 6 dicembre, termine entro il quale dovranno essere trasmessi alla 5^a Commissione i due rapporti riguardanti, rispettivamente, lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (tabella 10) e le connesse parti del disegno di legge di stabilità, nonché, per quanto riguarda il settore delle comunicazioni, lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico (tabella 3) e le connesse parti del disegno di legge di stabilità. Entro lo stesso termine dovranno essere inviati alla Commissione bilancio gli eventuali rapporti di minoranza.

Propongo pertanto di fissare alle ore 13 di domani, mercoledì 5 dicembre, il termine per la presentazione degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti alle tabelle di competenza del disegno di legge di bilancio, nonché per la presentazione degli ordini del giorno riferiti alle parti di competenza del disegno di legge di stabilità. Poiché non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Prego il relatore Marco Filippi di riferire sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.

FILIPPI Marco, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Signor Presidente, mi limiterei ad esporre, nella maniera più sintetica possibile (magari facendo anche qualche commento in chiosa), la pregevole nota predisposta dagli uffici, che sostanzialmente rappresenta la questione suddividendola in quattro parti. C'è una prima parte di inquadramento generale, in cui sostanzialmente si fa riferimento al fatto che la legge di stabilità, con la riforma dell'ordinamento di contabilità pubblica, di fatto sostituisce la vecchia legge finanziaria e si fa riferimento alla parte di contabilità vera e propria, cioè al disegno di legge di bilancio. Si fa riferimento inoltre alle cinque tabelle allegate (sostanzialmente la prima parte spiega un po' le regole del gioco): le Tabelle A e B riguardano gli importi dei fondi speciali per la copertura dei nuovi provvedimenti legislativi (rispettivamente di parte corrente e in conto capitale), la Tabella C reca gli stanziamenti autorizzati in relazione a disposizioni di legge la cui quantificazione annua è demandata alla legge di stabilità, la Tabella D riporta i defianziamenti delle autorizzazioni legislative di spesa della sola parte corrente che erano indicati nella previgente Tabella E. La Tabella E, infine, accorpa i contenuti delle previgenti Tabelle D, E (parte capitale) ed F per le spese in conto capitale.

Inquadrato il tema, le altre tre parti riguardano il disegno di legge di stabilità, alcuni approfondimenti opportuni sulle tabelle e le caratteristiche del disegno di legge di bilancio.

L'esame del disegno di legge di stabilità focalizza l'attenzione sulle riduzioni di spesa. La nota segnala, molto opportunamente, i commi 4 e 5 dell'articolo 1, che fanno riferimento alle disposizioni di defianziamento previste dal decreto, poi convertito in legge, sulla *spending review*, in riferimento alle riduzioni di spesa corrente e in conto capitale. Il comma 4 riguarda le spese rimodulabili, mentre il comma 5 reca le indicazioni degli interventi correttivi per quanto riguarda le spese non rimodulabili (previste con intervento legislativo). Alle riduzioni della spesa del Ministero delle infrastrutture concorrono anche i commi da 48 a 56, che non sono stati modificati durante l'esame da parte della Camera dei deputati. Richiamo quindi l'attenzione sui commi da 48 a 56, che riguardano le questioni maggiormente rilevanti e che cercherò di tratteggiare in maniera molto sintetica.

Il comma 49 riduce l'autorizzazione di spesa relativa al contributo quindicennale per il completamento della pedemontana di Formia. Tale riduzione viene quantificata in 5 milioni di euro per il 2013, in 3 milioni di euro per il 2014 e in 2 milioni di euro a decorrere dal 2015.

Il comma 50 prevede la riduzione di circa 24 milioni di euro dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 2, comma 3, della legge n. 910 del 1986, che fa riferimento al fondo per gli investimenti nel trasporto pubblico locale. In base alla relazione tecnica, la riduzione è riconducibile al previsto completamento dei progetti di investimenti già avviati. Lo stato di previsione del Ministero precisa che la riduzione proposta è conseguente alla disposizione che prevede la compensazione delle minori en-

trate derivanti dall'istituzione del fondo per il finanziamento degli investimenti delle autorità portuali. Quindi con il comma 50, sostanzialmente, si dà copertura all'autonomia finanziaria delle autorità portuali.

Il comma 51 riduce di 45 milioni di euro il finanziamento degli interventi previsti dalla legge n. 211 del 1992. Tale definanziamento riguarda sostanzialmente gli interventi di sostegno del trasporto rapido di massa (le tranvie veloci e il trasporto pubblico locale a guida vincolata in sede propria). La relazione tecnica precisa che la riduzione è stata resa possibile considerando che la prosecuzione del programma di sviluppo del settore riguarda interventi già in avanzato stato di realizzazione. Su questo punto, signor Presidente, credo che sarebbe interessante capire qual è lo stato dell'arte, perché è vero che la misura delle tranvie riguarda una stagione sicuramente passata rispetto a quelle che abbiamo recentemente conosciuto, però probabilmente sarebbe auspicabile capire quali effetti determina di fatto questa riduzione del finanziamento di 45 milioni di euro. È vero che è una misura minima, ma siccome anche in precedenza si sono registrate situazioni di definanziamento abbastanza discutibili...

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Secondo me riguarda CIVIS Bologna; poi verificherò.

FILIPPI Marco, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità*. Siccome su alcune operazioni manca il nome e il cognome, probabilmente sarebbe interessante poterli conoscere.

Il comma 52 riduce di 7 milioni di euro per il 2013, di 8,4 milioni per il 2014 e di 8,9 milioni per il 2015 gli interventi per la gestione e lo sviluppo dei sistemi informativi automatizzati del Ministero. Questo provvedimento, abbastanza generico, in realtà era finalizzato a promuovere i sistemi informativi automatizzati e la realizzazione di un programma di sperimentazione di sistemi innovativi di rilevazione e controllo dei percorsi effettuati in aree urbane ed extraurbane dai veicoli che trasportano merci pericolose. Sicuramente l'operazione è stata ritenuta opportuna ed è assolutamente legittima; segnalo che le risorse recuperate ammontano a 27,2 milioni di euro nel triennio, a fronte di una precedente allocazione per questa finalità di 30,1 milioni di euro. Si tratterebbe di capire cosa sostanzialmente è stato realizzato in questi anni, in ragione di programmi che hanno una loro delicatezza; si parla di un sistema di monitoraggio che riguarda il trasporto, specialmente in aree urbane. Non c'è bisogno di ricordare, in questa Commissione, la tragedia di Viareggio; è stato sicuramente un tema particolarmente sensibile. Essendo il risparmio abbastanza consistente rispetto all'iniziale allocazione (stiamo parlando di 27 milioni su 30), sarebbe opportuno capire, in ragione delle motivazioni che sono state addotte, cosa effettivamente è stato fatto con i 3 milioni stanziati per questa finalità (lo segnalo come elemento di ragionamento). La relazione tecnica ascrive gli effetti del risparmio al sistema integrato di

controllo del traffico marittimo, al fine di una rimodulazione delle prestazioni del sistema di controllo di questi traffici.

Il comma 53 riduce gli stanziamenti che l'articolo 585 del codice dell'ordinamento militare pone a carico del Ministero, relativi agli oneri attinenti alle consistenze di ciascuna categoria di volontari di truppa del Corpo delle Capitanerie di porto. Sostanzialmente con il comma 53 si vanno a ridurre, in maniera abbastanza significativa ed importante, gli organici delle Capitanerie di porto. Si prevede il non arruolamento, per l'anno 2013, di 146 volontari in ferma prefissata, con un risparmio di 3.196.670 euro, e si prevede di non concedere sempre nell'anno 2013, il periodo di rafferma annuale a 300 volontari. Anche qui sarebbe interessante conoscere le dotazioni organiche e le allocazioni, le funzioni e gli obiettivi perseguiti fin qui ottenuti, anche solo per avere un raffronto rispetto ai risparmi prodotti. Si tratta di una valutazione probabilmente giusta, che però vorremmo capire meglio.

Il comma 54 è un intervento analogo al comma 53 e ridetermina il numero massimo degli ufficiali in ferma prefissata del Corpo delle capitanerie di porto da mantenere in servizio come forza media in 210, per l'anno 2013, e in 200 a decorrere dall'anno 2014. Secondo la relazione tecnica, la disposizione in esame comporta la riduzione del numero massimo di ufficiali in ferma prefissata del Corpo delle capitanerie di porto da mantenere in servizio di 40 unità per il 2013 e di 50 per il 2014. Si tratta di riduzioni abbastanza consistenti, con un risparmio di 2 milioni di euro per il 2013 e 2,5 milioni per il 2014. Fuori dai termini diplomatici, io credo che queste riduzioni siano consistenti; c'è da capire allora se gli organici delle Capitanerie di porto in questi anni sono stati eccessivi – ecco perché parlavo di allocazioni improprie rispetto alle funzioni delle Capitanerie – o se invece ci siamo tenuti sulla scure. Credo che sia un argomento sensibile, perché le funzioni delle Capitanerie di porto, che a me piacerebbe chiamare «Guardie costiere» (secondo un disegno di legge di riforma poi abortito), hanno conosciuto in questi anni un incremento estremamente significativo. Ora si comincia a ridurre; ma sarebbe importante capire qual è stato il lavoro prodotto in questi anni da questi organici e se vi è stata corrispondenza in termini di risorse e di obiettivi da perseguire. Segnalo che questo obiettivo non è *una tantum*, ma sembra in qualche modo strutturale, perché il comma 55 interviene rideterminando le unità degli allievi del Corpo delle capitanerie di porto in seno alla frequenza dei corsi presso l'Accademia navale, con una riduzione di 136 unità. Anche qui i risparmi sono abbastanza ingenti, considerate le dimensioni del Corpo delle capitanerie.

Vi sono poi altri commi, oltre a questi, che hanno conosciuto una modifica da parte della Camera. Quelli cui ho accennato (dal 48 al 55) sono commi contenuti nella manovra di stabilità che non hanno conosciuto nessuna variazione nel corso della lettura alla Camera dei deputati. Questi che vi segnalerò ora hanno invece conosciuto degli interventi di modifica (alcuni più significativi, altri meno) da parte della Camera dei deputati. I commi da 116 a 119 dell'articolo 1 vanno sostanzialmente a disporre la

soppressione dell'Autorità marittima della navigazione dello Stretto di Messina. È una soppressione abbastanza ridicola - se mi consentite - perché era sicuramente molto più forte nelle intenzioni iniziali del Governo; con la modifica che tale provvedimento ha subito alla Camera si ripristina, almeno dal punto di vista nominale, l'Autorità marittima della navigazione dello Stretto di Messina, che viene accorpata, come autorità, alla Capitaneria di porto di Messina. Quindi, sia dal punto di vista nominale che dal punto di vista della funzione, l'Autorità viene sostanzialmente mantenuta.

Per quanto riguarda i commi dell'articolo 2, si segnala innanzitutto il comma 3, dove vi è un'autorizzazione di spesa di 300 milioni di euro per l'anno 2013 per assicurare la continuità dei lavori di manutenzione straordinaria della rete ferroviaria previsti dal contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI. Anche qui - usando un gergo abbastanza in uso nei lavori pubblici - questi 300 milioni possono essere congrui o non congrui; sarebbe opportuno, visto che si tratta di manutenzione straordinaria, avere un loro «battesimo» e capire sostanzialmente a quali interventi sono finalizzati. Non si tratta ovviamente di avere una risposta in questa sede; ma sarebbe opportuno che RFI, nell'ambito della manutenzione straordinaria (i cui fondi hanno una dimensione sicuramente più ampia di 300 milioni), indicasse, per correttezza e rispetto del Governo e del Parlamento, dove li intende allocare. Lo stesso discorso vale per il comma 4, laddove, oltre che di manutenzione straordinaria, si parla di interventi, con un'autorizzazione di spesa di 600 milioni di euro, sicuramente minimi rispetto alla portata del contratto di programma. Ma vi sono elementi aggiuntivi per cui si richiede un'indicazione dell'allocazione delle risorse: si prevede infatti che buona parte di questi interventi siano finalizzati alla realizzazione di lotti costruttivi non funzionali. Non ripeto le stesse considerazioni che ho già fatto prima; però, signor Presidente, a fronte di un grande intervento, da un lato c'è un apprezzamento, perché comunque c'è una continuità di risorse destinate ad un intervento che non è funzionale e che probabilmente è strategico ed importante (stiamo parlando dei valichi del Brennero). Tuttavia, avere contezza dello stato di avanzamento dei lavori e della registrazione delle spese è un fatto che non può essere considerato trascurabile, perché attiene ai principi di buona, sana e corretta amministrazione. Un lotto funzionale è immediatamente avvertito, spendibile ed utilizzabile; con un lotto non funzionale, invece, si può generare di tutto. Per cui, da questo punto di vista, sui 600 milioni indicati per il 2013 e sui 50 milioni indicati per il 2014 e per il 2015 avremmo piacere di avere qualche nota di dettaglio in più, anche successiva.

Analogo discorso vale per il comma 5, anche se riguarda l'ANAS. Devo dire, da recenti approfondimenti che questa Commissione ha svolto per quanto riguarda le manutenzioni straordinarie, che i 300 milioni destinati all'ANAS rappresentano una stima congrua in sé, come necessità di risorse annuali. Le obiezioni sono riferite all'effettiva spendibilità di queste risorse, perché, in una recente audizione dei dirigenti di ANAS, ci è stato detto che sostanzialmente i trasferimenti dello Stato ad ANAS, in ra-

gione degli interventi da effettuare in termini di manutenzione straordinaria, costituivano il saldo di anni pregressi e non gli stanziamenti per l'anno in corso. Allora a che punto siamo? Con le risorse allocate per il 2012 e per il 2013 a quale anno siamo? Al 2010, al 2011? Vorrei capire, insomma, lo stato di avanzamento di un programma particolarmente importante, perché si tratta di manutenzione straordinaria, cioè di interventi a seguito di crolli e di frane; probabilmente, avere un elemento di disanima nel dettaglio da parte di ANAS non guasterebbe alla conoscenza del Parlamento.

Richiamo l'attenzione di tutta la Commissione, e in particolar modo del Presidente, sul comma 6 e ancor più sul comma 8 dell'articolo 2. Si tratta sostanzialmente di un definanziamento delle risorse allocate per il MO.S.E.; le risorse sottratte vengono di fatto assegnate all'Autorità portuale di Venezia, per consentire le attività finalizzate alla realizzazione di una piattaforma d'altura, il cosiddetto «porto *off-shore*» di Venezia. Io considero questo provvedimento inaccettabile sotto diversi profili e sotto diversi punti di vista, dalla genesi a com'è stato determinato in Commissione bilancio alla Camera, al rischio degli effetti che può produrre questo tipo di azione, che sicuramente non è conforme al contenuto tipico della legge di stabilità, che non dovrebbe contenere interventi settoriali o particolaristici. Richiamando le considerazioni svolte in premessa, ricordo che la legge di stabilità non dovrebbe contenere norme di delega o di carattere ordinamentale o organizzatorio, né interventi di natura localistica o microsettoriale. In questo caso, devo dire che si tratta di un intervento molto settoriale e molto localistico. Soprattutto, esso mette in discussione una figura come quella del presidente dell'Autorità portuale di Venezia, che è anche consulente del Governo; si mira sostanzialmente a scardinare la condivisione di tutta l'Autorità portuale rispetto alle risorse ad essa destinate. Annuncio che sono stati presentati diversi emendamenti su questo punto, alcuni anche soppressivi; nessuno vuole togliere le risorse destinate a Venezia, ma nemmeno si possono prendere le risorse del MO.S.E. ed allocarle per la realizzazione di un progetto estremamente discutibile, che non ha avuto il vaglio in nessuno dei documenti di programmazione. Soprattutto, questa è un'operazione che, così com'è stata concepita, trovo che abbia degli elementi assolutamente inaccettabili.

Il comma 9, introdotto alla Camera dei deputati, modifica la denominazione del Fondo per le infrastrutture ferroviarie, stradali e relative ad opere di interesse strategico, al fine di ricomprendere anche gli interventi di cui all'articolo 6 della legge n. 798 del 1984, vale a dire gli interventi di competenza dei Comuni di Venezia e Chioggia. Il comma 10 quantifica in 50 milioni di euro la quota del Fondo di cui al comma precedente destinata al finanziamento degli interventi di competenza dei Comuni di Venezia e di Chioggia.

Segnalo anche il comma 11 dell'articolo 2, che autorizza la spesa di 60 milioni di euro per il 2013, di 100 milioni per il 2014 e di 530 milioni per il 2015 per il finanziamento di studi, progetti, lavori preliminari e definitivi connessi alla nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Qui risparmio

ogni considerazione di carattere politico; ovviamente la questione riguarda da un lato la necessità di corrispondere ad impegni politici e diplomatici (proprio in questi giorni sono stati ratificati degli accordi internazionali), ma dall'altro bisogna considerare che si tratta di elementi che costituiscono sempre meno una priorità nel momento di particolare difficoltà che lo stato realizzativo delle infrastrutture conosce.

Il comma 12 dell'articolo 2 riguarda la società Stretto di Messina SpA. Ricordo che inizialmente erano stati stanziati 300 milioni di euro, destinati essenzialmente alla previsione delle penali contrattuali. Rispetto alla previsione iniziale sono stati poi sottratti 50 milioni di euro; i restanti 250 milioni vengono genericamente destinati agli oneri derivanti da transazioni relative alla realizzazione di opere pubbliche di interesse nazionale. Si tratterebbe di capire bene dove il Governo intenda destinare queste risorse nell'arco dei prossimi due anni. Dei 50 milioni di euro di riduzione, 10 milioni vengono destinati alle zone colpite dal terremoto del Belice, anche al fine di definire i contenziosi in atto; i restanti 40 milioni sono destinati al Fondo per la protezione civile, per interventi da realizzare in determinati territori colpiti da eccezionali avversità atmosferiche e dagli eventi alluvionali recentemente registrati.

Il comma 43 dell'articolo 2 prevede l'istituzione di un fondo nazionale per il concorso al finanziamento del trasporto pubblico locale. Viene prevista una maggiorazione di 465 milioni di euro per l'anno 2013, di 443 milioni per l'anno 2014 e di 507 milioni a decorrere dal 2015. Questa segnalazione, concludendo la seconda parte della relazione, mi consente di svolgere una riflessione sempre più opportuna sul trasporto pubblico locale. Noi sappiamo che, con la riforma del Titolo V, questa materia è diventata di competenza delle Regioni; credo però che negli anni il trasporto pubblico locale abbia sempre più costituito un vaso di coccio tra vasi di ferro. Da un lato vi sono stati dei trasferimenti «impropri» da parte del Governo, perché di fatto era la Regione che avrebbe dovuto corrispondere, con proprie risorse, questi finanziamenti; ma indubbiamente il trasporto pubblico locale ha costituito – come dicevo – il soggetto debole rispetto ai costi che si sono registrati sul territorio, soprattutto per quanto riguarda la sanità. Ferma restando la competenza delle Regioni, io credo che una forma di ancoraggio, di certezza delle risorse destinate al trasporto pubblico locale ed anche una sua riprofilatura rispetto a servizi che siano maggiormente strutturati sui bisogni dei cittadini piuttosto che sul dimensionamento dell'azienda di trasporto pubblico locale si impongano con forza. Voglio riprendere una segnalazione accorata dell'allora ministro dei trasporti e delle infrastrutture Altero Matteoli, che condividemmo tutti, sul fatto che probabilmente il trasporto pubblico locale rappresenterà nei prossimi anni sempre più un'emergenza dal punto di vista del trasporto. Riterrei sempre più opportuna anche una rilettura dal punto di vista normativo e dell'inquadramento legislativo, altrimenti c'è il rischio di realizzare solo interventi *spot*, necessitati da un quadro sempre più emergenziale (in questo senso è stato apprezzabile l'intervento del Governo), ma non organico rispetto ad un inquadramento opportuno della materia.

La terza parte della nota segnala e dà la dimensione del quadro del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in ragione delle tabelle allegate. Segnalo che, per quanto riguarda la tabella A, non vi sono allocazioni rientranti nella competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Per quanto riguarda la tabella B (relativa agli oneri in conto capitale) vengono stimati circa 400 milioni di euro per il 2015; la relazione illustrativa indica che questi stanziamenti sono finalizzati alla realizzazione di opere infrastrutturali. Qui si tratterebbe di entrare un po' più nel merito della tabella B, cosa che non si registra. Nella tabella C lo stanziamento più significativo è quello che riguarda il finanziamento dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), pari ad 8,5 milioni di euro per il 2013, a 8,4 milioni per il 2014 e a 8,3 milioni per il 2015. Colgo al volo l'occasione per chiedere quanto prima un'audizione dell'ENAC e del Governo, che sarebbe molto opportuna in relazione alla situazione di grave criticità che caratterizza il trasporto aereo sia dal punto di vista dello stato dell'arte per quanto riguarda le principali compagnie di volo, sia in ragione dello stato di difficoltà che attraversano alcune importanti società di gestione degli scali. Nella tabella E sostanzialmente si dà conto delle rimodulazioni più consistenti, soprattutto all'interno della missione 13 (Diritto alla mobilità), con un contributo in conto impianti alle Ferrovie dello Stato che passa da 2.083 a 1.961 milioni di euro nel 2013 e da 1.837 a 1.697 milioni nel 2014. Si tratta quindi di un consistente segno negativo. Analogamente avviene per quanto riguarda la missione 14 (Infrastrutture pubbliche e logistica). Purtroppo sono previsioni linea con il quadro economico di riferimento.

L'ultima parte della nota riguarda il disegno di legge di bilancio. Anche qui vi è una prima considerazione del tutto espositiva, volta a precisare la modifica della struttura del bilancio che è stata impostata con la riforma dell'ordinamento della contabilità pubblica. Si tratta di una struttura contabile organizzata per missioni e programmi. Nelle missioni - come sappiamo - vengono rappresentate le funzioni principali della spesa pubblica e ne vengono delineati gli obiettivi strategici; i programmi, invece, rappresentano l'articolazione delle missioni stesse e gli aggregati omogenei di attività svolte all'interno di ogni singolo Ministero. I programmi, inoltre, costituiscono le nuove unità di voto a livello parlamentare. In termini complessivi, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reca un bilancio di competenza di 7.464,3 milioni di euro; 5,5 miliardi di euro sono sostanzialmente spese in conto capitale e poco meno di 2 miliardi di euro è la spesa di parte corrente. Rispetto al 2012 si assiste ad una contrazione di circa il 5,29 per cento, con una riduzione di circa 395 milioni di euro. La nota di variazioni approvata dalla Camera dei deputati ha previsto un aumento di circa 4.843 milioni di euro, quasi tutti ricollegabili allo sviluppo e alla sicurezza della mobilità locale. Immagino quindi che si tratti soprattutto di interventi per il trasporto pubblico locale. Vengono segnalate inoltre le missioni 14 (Infrastrutture pubbliche e logistica) e 13 (Diritto alla mobilità), che sono quelle che prevalentemente interessano per competenza la nostra Commissione. All'interno di queste missioni, si segnala il programma relativo ad «Opere

strategiche, edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche calamità», che ha conosciuto, per i motivi di cui parlavo prima, un apporto significativo, e il programma relativo a «Sistemi stradali, autostradali, ferroviari e intermodali». Per quanto riguarda la missione 13, ricordo ancora la variazione in aumento apportata dalla Camera pari a 4.867 milioni di euro, prevalentemente finalizzata al trasporto pubblico locale. Nella nota si fa riferimento anche ad altre missioni di non stretta competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma che comunque hanno una parte rilevante in esso; mi riferisco in particolar modo, all'interno della missione «Ordine pubblico e sicurezza», al programma relativo a «Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste» e, all'interno della missione «Ricerca e innovazione», al programma relativo a «Ricerca nel settore dei trasporti» (interamente iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

Questa è la nota, molto articolata, molto puntuale e molto ben fatta dagli uffici, utile anche a trovare quei punti che in qualche modo riguardano i temi di nostro interesse nella vasta articolazione del bilancio. Mi permetto di fare una considerazione, in conclusione. Probabilmente altre sono le emergenze e le priorità che questa manovra finanziaria di assestamento e di stabilizzazione della finanza pubblica avrà nella discussione in Aula. Segnalo in particolar modo alcune emergenze di carattere sociale, che probabilmente il Parlamento sarà chiamato ad affrontare. Si tratta di temi che non ci riguardano da vicino come Commissione, ma su cui l'intervento probabilmente non è tanto di aggiustamento di qualche decina di milioni di euro, perché riguardano milioni di cittadini che rischiano di trovarsi in difficoltà, o per la scadenza dei contratti a tempo determinato nella pubblica amministrazione o per la questione degli esodati (un brutto termine, ma che indica purtroppo una condizione reale di vita dei cittadini) o per situazioni di non rifinanziamento della cassa integrazione nell'ordine di qualche centinaia di milioni di euro. Credo che questi temi costituiscano l'emergenza vera del Paese, pur in una condizione – che avvertiamo tutti – di chiusura della legislatura. Ho cercato di fare una presentazione ampia e di dettaglio rispetto alle questioni che ci riguardano; vorrei però che non ci sfuggisse che siamo in una fase di passaggio particolarmente delicata, dove ovviamente sono in gioco, oltre che i destini delle varie forze politiche, anche le esistenze di milioni di persone e di milioni di famiglie, cui credo dovremmo rivolgere la nostra principale attenzione. Parlando di questo, so che non sono in gioco decine di milioni, ma centinaia di miliardi di euro.

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

I lavori terminano alle ore 16,10.

