



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 16

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

460^a seduta (antimeridiana): mercoledì 5 dicembre 2012

Presidenza del presidente GRILLO
indi del vice presidente RANUCCI

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

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE:

- * – GRILLO Pag. 3, 5, 6 e *passim*
- RANUCCI 5, 8, 9
- BUTTI (PdL), *relatore sulle tabelle 3 e 3-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità* 3
- FILIPPI Marco (PD) 8
- LADU (PdL) 8
- RANUCCI (PD) 5, 8
- VARI, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico* 9

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 (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-FLI; 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 di Stato per lo sviluppo economico Vari.

Presidenza del presidente GRILLO

I lavori hanno inizio alle ore 8,40.

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

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

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. 3585 e 3585-bis (tabelle 10 e 10-bis, 3 e 3-bis, limitatamente alle parti di competenza) e 3584, già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame dei disegni di legge in titolo, sospeso nella seduta pomeridiana di ieri.

Prego il relatore Butti di riferire sulle tabelle 3 e 3-bis e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.

BUTTI, *relatore sulle tabelle 3 e 3-bis, limitatamente alle parti di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità.* Presidente, sarò estremamente breve visto che non vi sono molte disposizioni per quanto riguarda le comunicazioni, sia nella legge di stabilità che nella legge di bilancio.

Nel disegno di legge di stabilità non sono contenute disposizioni specifiche che attengano al settore delle comunicazioni, anche se va onestamente detto che di misure in materia di digitale abbiamo discusso nel recente passato con l'Atto Senato 3533, di conversione del decreto-legge

n. 179 del 2012. Nonostante questo, le abbiamo riconosciute come non ancora sufficienti.

L'articolo 1, comma 4, dell'Atto Senato 3584 dispone la riduzione degli stanziamenti relativi alle spese rimodulabili dei programmi dei Ministeri, secondo gli importi indicati nell'elenco 1, allegato al disegno di legge. Ovviamente, l'elenco in questione reca delle riduzioni anche per quanto riguarda la missione «Comunicazioni».

Per quanto riguarda le tabelle allegate al disegno di legge di stabilità, l'unico stanziamento di interesse è relativo alla Tabella C, che indica gli stanziamenti autorizzati in relazioni a disposizioni di legge la cui quantificazione annua è demandata alla legge di stabilità.

Per quanto concerne il disegno di legge di bilancio, i principali interventi del Ministero dello sviluppo economico con riferimento agli ambiti di competenza del Dipartimento per le comunicazioni riguardano la missione relativa alle «Comunicazioni», recante uno stanziamento di 171,74 milioni di euro per il 2013, con un sostanziale decremento, anche in questo caso, rispetto alle previsioni assestate del 2012, pari a circa 12,74 milioni di euro.

La Nota di variazione ha poi apportato una riduzione di 11 milioni di euro, ascrivibili principalmente a una riduzione di analoga entità recata al programma relativo ai «Servizi di comunicazione elettronica e di radiodiffusione». Conseguentemente, lo stanziamento per la missione ammonta ora a circa 160 milioni. Da qui nasce il ragionamento che svolgevo all'inizio del mio intervento.

Le risorse sono destinate a realizzare i seguenti programmi: programma relativo alla «Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione», con 47,8 milioni di euro stanziati per il 2013 (meno cinque milioni rispetto all'assestato 2012); programma relativo alla «Regolamentazione e vigilanza del settore postale» (400.000 euro in meno rispetto all'assestato 2012); programma relativo ai «Servizi di comunicazione elettronica e di radiodiffusione» con una previsione di spesa di 120,33 milioni di euro per il 2013. Come è già stato anticipato, la Nota di variazione riduce lo stanziamento di 11 milioni di euro, portandolo a 109 milioni di euro.

Nell'ambito della missione relativa a «Ricerca e innovazione», con riferimento alla competenza del Dipartimento per le comunicazioni, è previsto uno stanziamento di circa 8,8 milioni di euro per il 2013 per il programma riguardante l'«Innovazione tecnologica e la ricerca per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione».

Segnaliamo, infine, che nell'ambito del Ministero dell'economia e delle finanze, riconducibile alla missione 15 (Comunicazioni), il programma 15.3, recante stanziamenti relativi ai servizi postali e telefonici, per il 2013, in termini di competenza, prevede 556,71 milioni di euro, con un aumento di 3,63 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate del 2012. La Nota di variazione ha ridotto lo stanziamento di circa 701.659 euro.

Approfitto della presenza del sottosegretario Vari per ricordare che al Governo è stato posto recentemente un quesito molto importante (su una materia alla quale so che anche lei è molto sensibile) relativamente alla defiscalizzazione e agli indennizzi delle emittenti private per quanto riguarda l'esproprio delle frequenze sui canali 61-69.

Signor Sottosegretario, questo è un problema serio. La legge prevede che ci possa essere una spalmatura in cinque anni di questo indennizzo, ma non abbiamo ancora ottenuto risposta ai quesiti estremamente chiari che abbiamo presentato al Ministero dell'economia e delle finanze e, nella fattispecie, al sottosegretario Polillo.

Sono quesiti molto chiari, che chiedono semplicemente una interpretazione. Molti dicono che gli indennizzi non possono essere tassati, e io sono tra questi. In ogni caso, che almeno si possa avere il beneficio della spalmatura nei cinque anni, sui cinque esercizi successivi, perché altrimenti il problema diventa serio.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale congiunta.

RANUCCI (PD). Presidente, vorrei soffermarmi su tre punti: uno molto particolare e due più generali. Innanzitutto, voglio ringraziare i relatori e gli uffici della Commissione, perché non è facile fare una relazione su questo provvedimento, che è molto complicato.

Concordo con la relazione del relatore, e desidero sottolineare tre punti. Il primo, puntuale, è che, per l'ennesima volta, al comma 49 dell'articolo 1 viene ridotta la spesa relativa alla Pedemontana di Formia.

Questo problema non riguarda soltanto una cittadina. Vorrei ricordare a tutti noi che, partendo da Livorno, per svolgere un ragionamento che coinvolga anche il mio capogruppo Filippi, e arrivando a Napoli (e, a questo punto, a Reggio Calabria) solo una cittadina è attraversata dal traffico di tutta la parte tirrenica. Questa cittadina si chiama Formia, e sfido tutti a verificare la mia affermazione su una carta geografica.

Io non chiedo soltanto di ripristinare i fondi, ma chiedo di risolvere una volta per tutte, definitivamente, questo problema. Non è soltanto un problema di traffico ma è un problema reale per la vita di una cittadina e per un vasto territorio, anche perché in quell'imbuto convergono i trasporti non autostradali di tutta la parte tirrenica del Lazio. Ormai è tutto messo a progetto e in finanziamento, tranne questo punto. Pertanto, chiedo fortemente al relatore di porre come punto focale quello per le infrastrutture.

Partendo da questa considerazione locale, vorrei poi fare un ragionamento sulle capitanerie di porto. Presidente, poiché la questione è stata già ampiamente trattata, non affronterò la questione dei vari tagli riguardanti gli ufficiali, le assunzioni e i finanziamenti delle capitanerie di porto. Chiedo, però, che venga finalmente svolto un definitivo ragionamento su chi ha le competenze in mare.

Per realizzare veri tagli e per risparmiare, ognuno deve svolgere il proprio compito. Bisogna ricondurre la capitaneria di porto alla Guardia

costiera e far sì che tutti abbiano una funzione. Qualcuno avrà la funzione di contrasto all'illegalità finanziaria e al contrabbando, e qualcuno dovrà essere in mare per far rispettare la legalità. Ma tutti non devono fare tutto. La richiesta forte che noi dovremmo avanzare è che, finalmente, la Guardia costiera abbia la forza per poter controllare le coste.

Il grande risparmio non si ottiene continuando a tagliare risorse alla guardia costiera, ma realizzando finalmente una razionalizzazione di tutto ciò che accade in mare.

Il terzo punto che volevo sottolineare è il seguente. Noi continuiamo a parlare di servizio pubblico locale e di trasporto pubblico locale, ma questo è un problema che noi dobbiamo affrontare nella sua generalità.

Ripeto che io non voglio parlare qui delle dimensioni dei tagli, ma è mio parere che il trasporto pubblico locale sia vitale perché, in un momento in cui il Paese è in crisi e i trasporti privati diventano sempre più cari, come stiamo osservando nelle nostre città, la sostituzione del mezzo privato con quello pubblico sta diventando una forma di economia e una forma di sopravvivenza.

Pertanto, noi dovremmo affrontare un piano strategico nazionale per il trasporto pubblico locale, e dovremmo affrontarlo al di là dei vari pezzi, richiedendo sempre maggiori finanziamenti, ma anche una vera e propria razionalizzazione, e chiedendo anche alle varie municipalizzate o ai vari servizi di trasporto regionale di realizzare accorpamenti e di fare risparmi.

Non è pensabile che in una stessa Regione esista il servizio di trasporto pubblico delle città, dell'area metropolitana, della Regione e delle Province. Questo aspetto va razionalizzato.

Da ultimo, bisogna chiarire con le Ferrovie come deve essere gestito il trasporto pubblico locale, soprattutto quello ferroviario: se dobbiamo riportarlo in capo a privati o in capo alle Ferrovie; e dobbiamo capire quale sia la divisione dei compiti tra Regioni e Ferrovie, perché questo è un punto fondamentale per la vita quotidiana dei nostri cittadini.

Io faccio di nuovo riferimento alle tratte della mia Regione. Noi sappiamo bene come si viaggia sulle linee Cassino-Roma o Viterbo-Roma la mattina. I cittadini soffrono moltissimo per questo tipo di trasporto, che non è adeguato. Io sono stato amministratore delegato di Trambus per un anno e mezzo e dico che, anche quando le risorse non ci sono, bisogna puntare a qualificare e migliorare il trasporto. Un autobus o la carrozza di un treno non possono non avere il riscaldamento in inverno e l'aria condizionata in estate.

Bisogna puntare alla qualità e all'efficienza, e questo deve essere veramente lo sforzo che il Governo, il prossimo Parlamento e tutti noi dobbiamo unirci per compiere, perché qui è in discussione la qualità della vita dei nostri cittadini.

PRESIDENTE. Colleghi, vorrei lasciare una testimonianza, perché mi è dispiaciuto molto quanto è accaduto l'altra sera in 10^a Commissione, in sede di discussione sulle capitanerie di porto.

Come voi sapete, il primo decreto del Governo Monti, del dicembre dello scorso anno, ha aumentato le tasse nei confronti di vari utilizzatori e introdusse la tassa di stazionamento per le imbarcazioni, con un gettito previsto di 200 milioni di euro. A consuntivo, però, il gettito è risultato di soli 20 milioni. È stato quindi un fallimento su tutta la linea.

Nel frattempo, proprio in questa Commissione, noi abbiamo modificato il decreto, trasformando la tassa di stazionamento in tassa di possesso, andando così verso una realtà dove ogni barca, come ogni automobile, avrà una sua targa e sarà identificata in questo modo (e voglio che questa mia affermazione rimanga agli atti).

Noi abbiamo scoperto, nel corso di discussioni e confronti, che questa evasione formidabile è stata favorita dall'insipienza delle capitanerie di porto, che ancora oggi, nel 2012, mantengono un anagrafe delle imbarcazioni con scritture fatte a mano. In modo responsabile, noi abbiamo messo il silenziatore a tale situazione per evitare che ci si accorgesse che un corpo stimato dell'apparato dello Stato si era involontariamente arreso. Praticamente, chi non ha pagato la tassa di stazionamento quest'anno non è perseguibile, perché nessuno sa dove sia quella barca.

Il Ministro e il Viceministro hanno assunto solenni impegni in sede pubblica di avviare l'anagrafe telematica delle imbarcazioni. Io ho presentato un emendamento in tal senso, nell'ambito dell'esame del secondo decreto-legge sulla crescita, che abbiamo firmato in tanti, e ieri sera l'ho riferito al mio Gruppo. Sono poi contento perché Francesco Giavazzi, del quale spesso non apprezzo gli editoriali, sul «Corriere della Sera» di oggi ha detto un punto di verità: è la burocrazia che oggi blocca il processo di riforma nel nostro Paese.

Per i provvedimenti assunti dal Governo Monti occorre 53 decreti attuativi, e ne sono stati emanati solo 10. Quando la burocrazia è forte e irresponsabile, come accade in un particolare ufficio, succede ciò che è successo ieri. Oggi siamo all'onore delle cronache per due questioni terribili. La prima è la «crescita tradita», come titola l'editoriale del giorno del «Sole 24 Ore»: e ha ragione da vendere!

La bocciatura, per mancanza di copertura, della proposta di abbassare da 500 milioni a 100 milioni la soglia per avere accesso al credito di imposta introdotto dall'articolo 33, comma 1, del secondo decreto crescita in relazione alle infrastrutture da realizzarsi mediante contratti di partenariato pubblico-privato arreca un danno inaudito.

Nell'editoriale del «Corriere della Sera» Giavazzi afferma che il Parlamento non conta più niente, perché in realtà siamo nelle mani di dirigenti che, senza avere alcuna responsabilità politica, decretano se una legge può funzionare oppure no. Questi sono i limiti terribili del Paese.

L'altro giorno, alle 3 del mattino, la Commissione bilancio ha bocciato la proposta di anagrafe telematica (che, se il Paese l'avesse avuta, avrebbe comportato un recupero di 180 milioni) nel presupposto che realizzare l'anagrafe telematica comporta dover pagare lo stipendio a 10 persone, e che non c'è copertura finanziaria.

Questa è l'ottusità della Commissione bilancio. Io sono qui da molti anni, e so come stanno le cose: queste persone sono miopi, sorde e opportuniste. E non parlo dei dirigenti, ma di coloro che assecondano la volontà dei dirigenti acriticamente, per mancanza di sensibilità politica e per incapacità.

Bastava rendersi conto che realizzare questa anagrafe avrebbe comportato il recupero di 180 milioni, per capire che dover pagare lo stipendio a 10 persone non avrebbe comportato alcun peso. Il mondo delle capitanerie, però, ha detto che ci sono loro ad occuparsi di questo compito, e che lo fanno registrando due natanti al giorno. Ma il parco natanti in Italia oggi ha più di 100.000 barche. E allora quando sarà pronta questa anagrafe? Tra 10 anni? Insomma, non prendiamoci in giro!

RANUCCI (PD). Presidente, noi ripresenteremo questo emendamento alla legge di stabilità.

PRESIDENTE. Possiamo anche ripresentarlo, ma finché non arriviamo a un chiarimento con il Governo, noi possiamo solo cercare di richiamare i nostri colleghi della Commissione bilancio.

Per una volta, comunque, «Corriere della Sera» e «Sole 24 Ore» hanno ragione, e danno uno schiaffo a tutti noi. Il buonsenso, infatti, dovrebbe suggerirci di riappropriarci di questo ruolo. La defiscalizzazione è legge da sette mesi. Ma perché non è stata ancora applicata neanche su un'opera?

Noi abbiamo chiesto e sollecitato più di una volta il ministro Grilli a venire in Commissione a spiegare perché una legge dello Stato non viene applicata, ma egli ha sempre rifiutato. Dovremmo introdurre l'opzione di convocare in Commissione gli alti dirigenti, che sono poi quelli che impediscono l'applicazione della legge.

FILIPPI Marco (PD). Presidente, non dimentichiamo la bocciatura, da parte della Commissione bilancio, dell'emendamento al secondo decreto crescita in materia di tasse di ancoraggio, che è stato erroneamente considerato come produttivo di spesa mentre, al contrario, avrebbe prodotto ricchezza.

LADU (PdL). Presidente, anche se questo argomento è più specificamente competenza del Ministero delle infrastrutture, ieri sono dovuto andar via e non l'ho potuto approfondire.

Vorrei chiedere informazioni al Sottosegretario per quanto riguarda i provvedimenti sui voli *low cost*, che stanno creando dei problemi in alcuni aeroporti. In teoria, è giusto che dal punto di vista fiscale questi scali vengano equiparati, ma oggi tale misura sta creando dei grandi problemi, soprattutto in alcuni aeroporti, dove sono molto frequenti i viaggi con compagnie aeree *low cost*.

Volevo sapere se è possibile trovare qualche soluzione, in modo che non vengano eccessivamente penalizzati quegli scali che puntano molto sui voli *low cost*.

Presidenza del vice presidente RANUCCI

VARI, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*. Senatore Ladu, questa materia è di competenza del Ministero delle infrastrutture. Per quello che posso dirle io, avrà visto che un emendamento contenuto nella legge di conversione del secondo «decreto crescita» affronta la tematica specifica delle compagnie *low cost* sotto il profilo del regime previdenziale e fiscale di queste compagnie.

È stato presentato anche un emendamento per modificare l'impostazione data dal Governo, al fine di alleggerire molto questa norma.

Questo emendamento è rientrato fra quelli sui quali la Commissione bilancio ha dato parere contrario per questioni attinenti all'articolo 81.

Quando poi la 10^a Commissione ha ripreso in esame questo emendamento, seguendo questa linea di non mettere in discussione gli emendamenti sui quali la Commissione bilancio aveva eccepito la mancanza di copertura, non se ne è discusso.

Vi è stato un intervento da parte del presentatore ma la linea della Commissione è stata quella (seguita per tutti gli altri emendamenti, compreso quello di cui parlava poc'anzi il presidente Grillo) di non porre in discussione gli emendamenti per i quali la Commissione bilancio aveva sollevato la questione relativa alla copertura di cui all'articolo 81 della Costituzione.

Io posso dirle questo dal punto di vista del regime legale al quale sono assoggettate le compagnie *low cost*. Sugli altri problemi, francamente, non ho elementi per fornirle delle risposte. Questa disciplina giuridica ha certamente dei riflessi anche sui punti di approdo nei vari aeroporti italiani.

Ovviamente, a seconda del regime, le strategie aziendali potrebbero cambiare. Mi dispiace, ma più di questo non sono in grado di dire.

PRESIDENTE. Voglio ricordare al senatore Ladu che ieri il senatore D'Alì ha presentato in Aula una questione pregiudiziale proprio su questo argomento che, chiaramente, è un punto delicato.

È vero che noi cerchiamo di riportare la questione dei voli *low cost* nell'alveo della legalità e della concorrenza, è anche vero che possono esserci preoccupazioni, ma è anche vero che gli scali italiani sono molto importanti per compagnie come Ryanair ed Easyjet.

Quindi, al di là di una pressione, che potrà anche esserci, per cercare di superare questo problema, io ritengo che esso sarà superato dalla attrattiva del nostro Paese, e penso che il Governo lo abbia ben presente.

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

I lavori terminano alle ore 9,05.

