

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Documento di economia e finanza 2011. Doc. LVII, n. 4 (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione</i>)	138
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	142
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	143
ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di parere del gruppo del Partito Democratico</i>)	145
ALLEGATO 3 (<i>Proposta alternativa di parere del gruppo dell'Italia dei Valori</i>)	149

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 27 aprile 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Mario Mantovani.

La seduta comincia alle 13.45.

Documento di economia e finanza 2011.

Doc. LVII, n. 4.

(Parere alla V Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione).

La Commissione prosegue l'esame del documento in oggetto, rinviato nella seduta del 19 aprile 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il 19 aprile scorso è stato trasmesso l'Allegato al Documento di economia e finanza, recante il programma delle infrastrutture strategiche.

Giorgio SIMEONI (PdL), *relatore*, ad integrazione delle considerazioni svolte nella precedente seduta, fa presente che il 9° Allegato infrastrutture, presentato ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della legge n. 443 del 2001, ripropone sostanzialmente il medesimo quadro strategico delineato nel precedente Allegato, sottoposto al Parlamento nel mese di ottobre 2010 e approvato dal CIPE con delibera del 18 novembre.

Rileva che le linee di intervento sulle infrastrutture che il Governo intende perseguire nel prossimo decennio vengono articolate in sei aree tematiche: portualità, trasporto aereo, adeguamento della rete stradale, ottimizzazione dell'uso delle diverse modalità di trasporto, organizzazione del trasporto collettivo, Piano della logistica. Evidenzia che, quanto al settore portuale, il documento sottolinea che le linee di intervento in tale ambito sono contenute nel disegno di legge governativo attualmente in discussione presso la 8a Commissione del Senato, che intende soprattutto ridefinire il ruolo e le funzioni delle autorità portuali. Secondo quanto risulta dall'Allegato infrastrutture, l'appro-

vazione del provvedimento entro il 2011 consentirebbe di accedere alle risorse previste dal decreto-legge n. 225 del 2010 che rende possibile una disponibilità finanziaria, nel triennio 2011 – 2013, di circa 750 milioni di euro. Al riguardo osserva che non sembra sussistere alcun collegamento tra l'utilizzo delle risorse destinate alle autorità portuali ai sensi del citato decreto-legge e l'approvazione del disegno di legge attualmente all'esame del Senato (S. 2403) e che semmai si può invece ritenere che l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali prevista dal predetto disegno di legge risulterà rafforzata in caso di utilizzo delle risorse rese disponibili dal decreto-legge n. 225 del 2010.

In tema di trasporto aereo, si conferma da un lato l'intenzione di produrre un apposito piano di offerta aeroportuale sulla base dello studio recentemente messo a punto dall'ENAC e, dall'altro, la necessità di implementare nell'arco dei prossimi due anni la direttiva « Cielo unico ».

In tema di sicurezza stradale, l'impegno del Governo è quello di proseguire e rafforzare il quadro di iniziative messe in campo in questi anni, che già hanno dato importanti risultati, attraverso azioni mirate sulla qualità dei veicoli, sulla qualità delle strade, sulla educazione scolastica. Altro fronte di intervento riguarda la riduzione dell'incidenza del trasporto sulla bilancia energetica – che supera ormai il 40 per cento, mediante azioni mirate al contenimento energetico nel comparto trasporti.

In tema di trasporto pubblico, l'Allegato sottolinea l'importanza dell'apertura dei cantieri per realizzare oltre 170 Km di nuove reti metropolitane nelle grandi e medie realtà urbane.

Quanto al trasporto ferroviario, viene richiamato il trasferimento alle regioni di complessivi 1.440 milioni di euro nel triennio, finalizzati al mantenimento in efficienza del servizio di trasporto da garantire al traffico pendolare.

Infine, sul tema della logistica, il documento sottolinea come la riorganizzazione dei nodi intermodali in piastre logistiche, l'abbattimento delle negatività

dell'ultimo miglio, il ricorso a forme di incentivo come l'«ecobonus» o il «ferrobonus», costituiscano azioni ed obiettivi sui quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è già impegnato, e che ha definito all'interno del Piano della Logistica, al fine di un concreto rilancio della offerta logistica del Paese.

Con riferimento alle opere contenute nel Programma delle infrastrutture strategiche, sottolinea che l'Allegato reca alcuni limitati aggiornamenti rispetto a quanto esposto nel precedente Allegato, identificando alcune opere ferroviarie che confluiranno nel Piano Nazionale per il Sud, esaminato dal Consiglio dei Ministri il 26 novembre 2010, e quindi trasmesso alla Conferenza Unificata. Segnala che si tratta delle seguenti opere: potenziamento della dorsale appenninica (Campania-Puglia), costo totale 745 milioni di cui 424 finanziati; potenziamento della dorsale tirrenica (Campania, Calabria, Sicilia), costo totale 450 milioni, di cui 382 finanziati; nuovo collegamento Palermo-Catania, costo totale 2.847 milioni, di cui 104 finanziati; velocizzazione della linea Cagliari-Oristano, costo totale 54 milioni, di cui 24 finanziati.

Osserva che, in virtù di questi aggiornamenti, il totale della Tabella 1 (Programma delle infrastrutture strategiche – Aggiornamento aprile 2011) riporta un costo complessivo pari a 237 miliardi di euro, di cui 93,4 già finanziati. Sottolinea che il totale delle opere rientranti nel perimetro delle delibere CIPE ammonta a 132 miliardi di euro, di cui circa 72 già finanziati.

Quanto al tema delle reti TEN-T, fa presente che l'Allegato segnala che le indicazioni derivanti da una definizione concordata in sede europea dell'assetto infrastrutturale connesso all'evoluzione di tali reti, e le sue implicazioni riguardanti le opere puntuali (portuali ed aeroportuali) e le connessioni di ultimo miglio, saranno rese ufficiali entro giugno 2011.

Presenta quindi una proposta di parere favorevole, che illustra (*vedi allegato 1*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che i gruppi del Partito Democratico e dell'Italia dei Valori hanno presentato proposte alternative di parere (*vedi allegati 2 e 3*).

Silvia VELO (PD) esprime rammarico per il fatto che il gruppo del Partito democratico, alla luce dei contenuti del Documento di economia e finanza 2011, abbia dovuto presentare una proposta alternativa di parere, pur nella consapevolezza che il citato Documento costituisce un atto di programmazione economica fondamentale, che richiederebbe, soprattutto in relazione ai temi di competenza della IX Commissione, intrinsecamente soggetti ad una minore spinta ideologica, una maggiore convergenza tra le forze politiche di maggioranza e di opposizione. Nel sottolineare che il Programma nazionale di riforma contenuto nel Documento di economia e finanza è caratterizzato da un'eccessiva aleatorietà nei contenuti, facendo riferimento a misure vaghe per di più inserite in una cornice inadeguata dal punto di vista delle risorse finanziarie, esprime preoccupazione per i dati in esso contenuti, che recano previsioni di crescita inferiori rispetto a quelle riportate in precedenti documenti di programmazione finanziaria e comunque del tutto insufficienti rispetto al problema della scarsa crescita economica. Riguardo ai temi di competenza della IX Commissione, osserva che sussistono problemi sia di metodo che di merito. Quanto ai primi, rileva che l'allegato contenente il Programma delle infrastrutture strategiche è stato trasmesso il 19 aprile scorso, non consentendo ai parlamentari di svolgere un adeguato approfondimento dei suoi contenuti. Quanto al merito, nell'osservare che tale Allegato, come evidenziato dalla stesso relatore, contiene un numero limitato di aggiornamenti rispetto alla precedente versione e un livello di risorse del tutto insufficiente, sottolinea che anche le opere in esso contenute, come ad esempio il ponte sullo stretto di Messina, non appaiono essere quelle di interesse prioritario per il Paese e sono comunque suscettibili di una difficile realizzazione. Giudicando quindi in-

sufficiente la programmazione del Governo rispetto alle infrastrutture del Paese, rileva che nel documento non è contenuta una vera strategia di riequilibrio intermodale, né di mobilità sostenibile ed efficiente e che le misure proposte nel Piano nazionale della logistica – come ad esempio lo sportello unico doganale e la disciplina dei tempi di carico e scarico delle merci – richiedono in ogni caso atti normativi cogenti e puntuali che non sono ancora stati approntati. Nel sottolineare inoltre il grave problema della scarsa mobilità su ferro delle merci e dei passeggeri – che la Commissione sta affrontando attraverso l'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario – e la questione della scarsa integrazione delle infrastrutture portuali con il territorio circostante, osserva che la lamentata scarsità di risorse stanziata dal Governo, imputata in larga parte alla crisi economica internazionale, rischia di frenare sensibilmente lo sviluppo del Paese, producendo un circolo vizioso assai pericoloso.

Sottolinea infine la mancanza, all'interno dell'Allegato infrastrutture, delle integrazioni derivanti dal processo di aggiornamento in corso delle Intese Generali Quadro, con il coinvolgimento, anche finanziario, delle Regioni e del Piano Fonti Impieghi a supporto del quadro di priorità integrato, che dovrebbe garantire risorse pubbliche e private adeguate.

Evidenzia altresì l'aleatorietà rispetto alla evoluzione che avranno le reti Ten-T, anche riguardo alle opere, portuali ed aeroportuali, che dovranno essere realizzate sul territorio italiano e alle connessioni di ultimo miglio che, secondo il Governo, saranno rese ufficiali entro giugno 2011. In ultimo, rileva che anche rispetto al tema della banda larga e della riduzione del *digital divide*, non solo non sono stati assegnati i fondi inizialmente previsti, ma non è stato elaborato un chiaro progetto di sviluppo che implementi la competitività del Paese e favorisca la crescita economica, recuperando il ritardo digitale denunciato qualche mese fa dal commissario europeo all'Agenda digitale, Kroes. Per i motivi citati ribadisce, quindi,

il parere contrario del proprio gruppo sul Documento di economia e finanza 2011.

Carlo MONAI (IdV) sottolinea che la presentazione di una proposta alternativa di parere da parte del gruppo dell'Italia dei Valori è dovuta alle numerose criticità e incongruenze riscontrabili nel Documento di economia e finanza 2011. Evidenza, in particolare, quanto ai temi di competenza della IX Commissione, come il citato documento prediliga opere la cui priorità è del tutto opinabile, come ad esempio il ponte sullo stretto di Messina, trascurando di destinare risorse alla banda larga o al trasporto pubblico locale. A quest'ultimo riguardo, ricorda che il tentativo di destinare risorse per l'efficiamento del materiale rotabile destinato al servizio ferroviario pendolare, oggetto di una proposta di legge a firma del deputato Meta, è stata frustrata dallo stesso Governo che all'ultimo momento ha ritenuto di dover stralciare tali disposizioni.

Nel ricordare che il Paese si trova di fronte ad una sfida assai impegnativa lanciata in sede europea, dal momento che i parametri imposti dal trattato di Maastricht sono stati sostituiti da vincoli assai più stringenti che delineano un meccanismo di stabilità volto a prevedere il pareggio di bilancio entro il 2015, ritiene che il Governo, stanti le ottimistiche previsioni di crescita legate agli interventi contenuti nel provvedimento in esame, come ad esempio il ritorno occupazionale di ventimila posti di lavoro atteso dallo sviluppo della banda larga, arriverà del tutto impreparato a questo importante appuntamento. In ultimo, in relazione all'osservazione contenuta nel parere del relatore, ritiene che essa evidenzi il pressappochismo dell'azione di Governo, che viene invitato dalla stessa maggioranza parlamentare a mettere a disposizione le risorse destinate alle autorità portuali prima dell'approvazione del disegno di legge attualmente in discussione al Senato.

Roberto Rolando NICCO (Misto-Min.ling.) sottolinea alcuni dei numerosi dati contenuti nel Documento in esame. In

particolare cita il debito pubblico, che risulta in ulteriore crescita rispetto al passato, la pressione fiscale assai elevata – pari a circa dieci punti percentuali in più rispetto alla media dei Paesi dell'OCSE – e il tasso di crescita molto contenuto, come sottolineato da ultimo con preoccupazione anche dal Governatore della Banca d'Italia. Nel condividere alcune delle dichiarazioni del Ministro dell'economia, soprattutto in relazione agli eccessivi controlli fiscali sulle imprese e alla necessità di una semplificazione, osserva tuttavia che non vengono effettuati dalla maggioranza atti conseguenti, come dimostra la decurtazione del fondo per la famiglia operata dalla legge di stabilità, a fronte di precedenti annunci del Governo in favore di politiche per la famiglia, considerata il fulcro della coesione sociale.

In conclusione, nel ritenere che la tenuta del Documento in oggetto sarà concretamente messa alla prova già a partire dalla prossima manovra di bilancio, conferma il giudizio critico espresso il 6 ottobre scorso sull'Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013, soprattutto in relazione all'assenza di interventi sui collegamenti ferroviari della regione Valle d'Aosta e la rete nazionale e internazionale.

Mario TULLO (PD), nell'esprimere preoccupazione per le considerazioni svolte riguardo ai finanziamenti da destinare ai porti, auspica che le risorse che si renderanno disponibili successivamente alla conclusione dell'*iter* parlamentare del disegno di legge di riforma del sistema portuale siano da considerarsi aggiuntive rispetto alle disponibilità finanziarie per le Autorità portuali.

Mario LOVELLI (PD), nel ricordare che le linee di intervento del PNR, per quanto riguarda il settore trasporto e logistica, prevedono disponibilità finanziarie per 1.456 milioni di euro per il periodo 2011-2014, osserva che la ripartizione di tali risorse – pari a 362 milioni di euro per il sistema portuale, 346 milioni di euro per il materiale rotabile e 400 milioni di euro

per l'autotrasporto – conferma lo squilibrio operato nell'assegnazione dei fondi da parte del Governo, che ha destinato al trasporto sostenibile risorse inferiori a quelle riservate al trasporto su gomma, facendo perdere al Paese un'importante occasione per razionalizzare i fondi e selezionare gli obiettivi prioritari. Riguardo al Piano nazionale della logistica, osserva che gli interventi in esso contenuti dovranno essere adeguatamente finanziati, non potendosi ritenere credibile un piano programmatico che non comporti oneri finanziari. Segnala inoltre la necessità di approfondire il tema della concorrenza – che costituisce una delle macroaree individuate dal Documento in esame – in relazione alla liberalizzazione del mercato dei trasporti, soprattutto con riferimento alla individuazione di un adeguato quadro di regolazione.

Sandro BIASOTTI (PdL), nel preannunciare il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore, pur ritenendo condivisibili alcune delle argomentazioni espresse dai gruppi di opposizione sul documento in esame, in particolare relativamente all'esiguità delle risorse finanziarie, giudica assai oculata l'azione di Governo operata dal Ministro dell'economia e delle finanze, che ha reso possibile lo slittamento all'anno 2013 della

manovra correttiva, già prevista per questa primavera.

Marco DESIDERATI (LNP), nel preannunciare il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore, osserva che il documento in esame affronta tutti le questioni fondamentali relative alle infrastrutture strategiche, e invita il Governo a dare maggiore coerenza allo strumento del cosiddetto «ferrobonus» che in passato non ha sortito gli effetti positivi auspicati.

Il sottosegretario Mario MANTOVANI concorda con la proposta di parere del relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che, in caso di approvazione della proposta di parere del relatore, si intenderanno precluse le proposte alternative di parere.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore (*vedi allegato 1*).

La seduta termina alle 14.30.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.30 alle 14.40.

ALLEGATO 1

Documento di economia e finanza 2011 (Doc. LVII, n. 4).**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,

esaminato, per le parti di competenza, il Documento di economia e finanza 2011 (Doc. LVII, n. 4), con il relativo Allegato recante il programma delle infrastrutture strategiche,

premessi che:

il Documento di economia e finanza 2011, in conformità con le recenti modifiche apportate alla disciplina in materia di contabilità e finanza pubblica e con le indicazioni dettate dal « Patto per l'Euro » approvato il 25 marzo scorso dal Consiglio europeo dei Capi di Stato e di Governo, provvede ad aggiornare il ciclo degli strumenti di programmazione al fine di consentire un pieno allineamento fra la programmazione nazionale e quella europea;

il Documento si compone di tre sezioni: la prima, contenente il Programma di stabilità evidenzia l'impegno dell'Italia a raggiungere entro il 2014 un livello prossimo al pareggio di bilancio; la seconda, comprendente l'Analisi e tendenze della finanza pubblica espone, tra l'altro, le previsioni tendenziali per gli anni 2011-2014; la terza, contenente il Programma nazionale di riforma (PNR) sintetizza le riforme strutturali già avviate e quelle programmate per il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'Agenda di Europa 2020,

considerato che:

la Commissione ha esaminato la bozza di PNR e la Comunicazione della Commissione europea sull'analisi annuale

della crescita, esprimendo i propri rilievi, rispettivamente, nelle sedute del 10 novembre 2010 e del 9 marzo 2011;

sulla base della predetta Comunicazione, il Consiglio europeo del 24-25 marzo 2011 ha individuato le priorità per gli Stati membri in materia di riforme strutturali e di risanamento di bilancio, nonché quelle per l'Unione europea nei suoi settori di competenza diretta, in particolare il mercato interno;

alla luce degli orientamenti delineati dal Consiglio europeo, il Programma nazionale di riforma, contenuto nel presente Documento di economia e finanza, individua i settori nei quali si intende prioritariamente operare per la realizzazione degli obiettivi complessivi di crescita e stabilità;

rilevato che, per quanto riguarda le competenze della IX Commissione, il PNR espone:

il programma delle infrastrutture strategiche, il cui valore complessivo, secondo i dati riportati nell'Allegato infrastrutture, ammonta a 237 miliardi di euro di cui 93,4 miliardi già finanziati;

le linee di intervento per il trasporto e la logistica, assegnando disponibilità finanziarie per 1.456 milioni di euro per il periodo 2011-2014 di cui 362 milioni per il sistema portuale, 346 per il materiale rotabile e 400 milioni per l'autotrasporto;

i finanziamenti programmati nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013, anche in relazione al trasporto e alla logistica;

il Piano Nazionale della Logistica 2011-2020, articolato in una serie di interventi normativi e amministrativi, che incidono su tutte le modalità di trasporto (piattaforme logistiche, sistema portuale, collegamenti intermodali, sistema degli incentivi e sistemi intelligenti di trasporto);

le misure volte alla riduzione del crescente divario economico tra Nord-Centro e Sud, quali il migliore utilizzo dei fondi europei, la creazione di zone « a burocrazia zero » e il riconoscimento dell'assoluta priorità delle infrastrutture di collegamento nazionale;

il fondo per la mobilità sostenibile, finalizzato alla realizzazione di interventi volti al miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane nonché al potenziamento del trasporto pubblico;

il Piano Italia digitale – articolato in un Piano Nazionale Banda Larga, finalizzato a ridurre a tre milioni, entro il 2011, il numero dei cittadini ancora in *digital divide*, e in un Piano per le reti di nuova generazione, volto a consentire, entro il 2020, l'accesso ai servizi a banda ultra larga al 50 per cento della popolazione italiana – che dovrebbe produrre effetti positivi sul piano occupazionale stimabili in circa ventimila persone all'anno per lo sviluppo del progetto,

considerato, infine, che:

l'Allegato infrastrutture, ripropo-
nendo sostanzialmente il medesimo quadro strategico delineato nell'Allegato infrastrutture alla decisione di finanza pubblica 2011-2013, risulta articolato in sei

aree tematiche: portualità, trasporto aereo, adeguamento della rete stradale, ottimizzazione dell'uso delle diverse modalità di trasporto, organizzazione del trasporto collettivo e Piano della logistica;

il citato Allegato reca alcuni aggiornamenti relativi al Piano delle infrastrutture strategiche concernenti l'identificazione di alcune opere ferroviarie che confluiranno nel Piano Nazionale per il Sud, esaminato dal Consiglio dei Ministri il 26 novembre 2010, quali il potenziamento della dorsale appenninica Campania-Puglia, il potenziamento della dorsale tirrenica Campania-Calabria-Sicilia, il nuovo collegamento Palermo-Catania e la velocizzazione della linea Cagliari-Oristano;

la declinazione strutturale e infrastrutturale del Piano della Logistica sarà oggetto di approvazione, nel contesto del Programma delle Infrastrutture Strategiche, da parte del CIPE,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

con riferimento agli interventi relativi alla portualità di cui all'Allegato infrastrutture, sia precisato che l'utilizzo delle risorse destinate alle Autorità portuali ai sensi del decreto-legge n. 225 del 2010 non è collegato all'approvazione del disegno di legge S. 2403, recante « riforma della legislazione in materia portuale », ma risponde unicamente alla disciplina dettata dal medesimo decreto-legge.

ALLEGATO 2

Documento di economia e finanza 2011 (Doc. LVII, n. 4).**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE
DEL GRUPPO DEL PARTITO DEMOCRATICO**

La IX Commissione,
esaminato il Documento di economia
e finanza,

premesso che:

nello spirito della Nuova Strategia Europa 2020 (EU2020), la Commissione europea ha previsto un coordinamento strategico dei diversi momenti di definizione programmatica per i Paesi membri attraverso l'introduzione del c.d. « Semestre europeo » che ha inizio ad aprile di ogni anno, con la presentazione contestuale dei Piani nazionali di riforma (PNR) e dei Programmi di stabilità (PS);

il nuovo PNR, documento che assume un ruolo fondamentale in questo processo, deve contenere i seguenti elementi: lo scenario macro-economico, come definito nel PS; l'analisi degli squilibri macroeconomici nazionali e l'identificazione degli ostacoli principali alla crescita e all'aumento dell'occupazione; le misure strategiche di riforma da adottare per il raggiungimento degli obiettivi nazionali da perseguire di crescita produttiva e occupazionale;

la legge n. 196 del 2009 incardina la discussione del PNR all'interno di quella più generale della DEF di cui costituisce la terza parte, la prima sezione reca invece lo schema del Programma di stabilità;

nella fase transitoria, in sede di predisposizione della bozza di PNR, da presentare alla Commissione entro il 12 novembre, il Governo ha trasmesso il documento alle Camere a ridosso della data in cui si chiedeva la conclusione della

discussione, limitando fortemente la possibilità del Parlamento di procedere ad una ampia disamina del testo;

nell'Analisi annuale della crescita, la Commissione ha evidenziato che molti progetti di PNR indicano tra le proposte previste dagli Stati membri per raggiungere gli obiettivi nazionali, misure già attuate o a uno stadio piuttosto avanzato, oppure alquanto vaghe, con poche precisazioni circa la natura esatta delle norme, il calendario di attuazione, l'impatto previsto, il rischio di applicazione parziale o di insuccesso, il costo per il bilancio e l'uso dei Fondi strutturali dell'UE,

considerato che:

anche nella versione definitiva, il PNR appare vago, di difficile lettura, spesso ripetitivo e scervo di un impianto strategico, di impegni dettagliati e di scadenze precise. Una « cornice del nulla » come è stato efficacemente definito, in cui si contano complessivamente misure programmatiche di cui alcune sono semplici piani, altre titoli vuoti, altre ancora passibili di un iter lunghissimo o di difficile realizzazione;

se dalle enunciazioni teoriche del PNR si passa ai dati macroeconomici e di finanza pubblica del Programma di stabilità, si rileva che nel prossimo triennio la crescita è rivista al ribasso rispetto alla DFP del settembre 2010 ed è stimata all'1,1 per cento per il 2011, all'1,3 per cento per il 2012 e all'1,5 per cento per il 2013;

nonostante la revisione delle stime della crescita, il Governo mantiene inva-

riati i saldi di finanza pubblica in termini tendenziali: l'indebitamento netto è confermato al 3,9 per cento per il 2011 e al 2,7 per cento per il 2012, come nella DFP;

se non si affronta il problema della crescita, non solo gli investimenti pubblici continueranno a diminuire (da 48,6 miliardi di euro nel 2011 a 45,9 miliardi nel 2014) e la pressione fiscale rimarrà invariata (42,5 per cento nel primo e nell'ultimo anno del quadriennio) ma per consentire il rispetto degli obiettivi europei sarà necessaria anche una manovra correttiva per il 2,3 per cento del PIL (oltre 35 miliardi di euro); come anticipato dal DEF, per il biennio 2013/2014;

poiché il riequilibrio duraturo dei conti pubblici passa soprattutto per il rafforzamento del potenziale di sviluppo dell'economia, sarebbe stata necessaria l'individuazione di misure strategiche precise anziché una poco convincente politica dei due tempi che, senza garantire la riduzione del debito (per la quale la Banca d'Italia considera necessario un PIL del 2 per cento annuo), rimanda *sine die* il problema della crescita;

valutato che, per quanto di competenza della Commissione Trasporti, e, in particolare, per le infrastrutture dei trasporti e la logistica:

le scarse informazioni ad oggi disponibili relativamente ai programmi del Governo in materia di infrastrutture di trasporto e logistica, non consentono, comunque, di apprezzare quel cambio di rotta che sarebbe stato necessario per qualificare tale settore quale fattore decisivo per il rilancio economico, occupazionale e industriale del Paese, anzi, appare chiaramente come, in una situazione caratterizzata da scarsità di risorse e da un quadro normativo inadeguato, il Governo si ostini a puntare su inutili e costosissime opere, come il ponte sullo Stretto di Messina e su operazioni finanziarie caricate interamente sulle spalle dei contribuenti, come nel caso di Alitalia;

il valore complessivo del Piano Infrastrutture Strategiche risulta essere di

233.000 milioni di euro, di cui 133.000 milioni per interventi prioritari. Di questo ammontare risultano assegnate sui progetti della legge obiettivo, dopo il 2008, risorse pubbliche per appena 8.300 milioni di euro. Per le opere finanziate dal CIPE a partire dal 2001, che sembrerebbero essere quasi esclusivamente quelle della legge obiettivo, risulta essere coperto circa il 60 per cento del costo complessivo con risorse pubbliche e private, così distribuite: P.I.S. (legge obiettivo), 17,7 miliardi; altre risorse pubbliche, 20,7; revoche mutui articolo 46 decreto-legge 78/2010, 0,230 miliardi; Fondo infrastrutture ex articolo 18 decreto-legge 185/2008, 5,6 miliardi; fondi comunitari, 3,3; regioni, province e comuni, 5,3; privati, 24,2,

le disponibilità finanziarie per il trasporto e la logistica, previste nel PNR per il periodo 2011-2014, risultano ammontare a 1.456 milioni di euro, di cui quelle concentrate nel 2011 coprono oltre l'80 per cento e sono così distribuite: 362 milioni di euro per il sistema portuale, 346 milioni di euro per il materiale rotabile e 400 milioni di euro per l'autotrasporto;

uno studio dell'ANCE condotto in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti stima, come effetti indiretti degli investimenti del cosiddetto « Fondo Matteoli » (L. 2/2009), un ulteriore ammontare di poco superiore alla cifra stanziata (8.400 milioni di euro che si aggiungerebbero agli 8.300 milioni iniziali). Risulterebbe, pertanto, un incremento del Pil pari allo 0,3 per cento;

il nuovo Piano Nazionale della Logistica, compreso per gli aspetti infrastrutturali nell'Allegato Infrastrutture, si pone l'obiettivo di ridurre l'inefficienza del sistema – il cui peso economico è valutato in 40 miliardi di euro – e di attrarre traffici ai nostri porti e aeroporti. Considerate le scarse risorse disponibili, secondo quanto indicato dal Governo nel PNR, tale obiettivo appare quantomeno velleitario. Le specifiche azioni che a detta del Governo dovranno essere avviate (sportello unico doganale, tempi di attesa

al carico e scarico delle merci, riforma delle autorità portuali, disincentivi per ridurre i viaggi a vuoto, premialità all'*outsourcing* logistico, distribuzione urbana delle merci) richiederebbero un impegno, anche normativo, attualmente riservato ad altre vicende! E ben altre risorse;

il PNR non affronta le reali necessità del Paese; si riproduce, infatti, da anni un piano delle grandi infrastrutture sostanzialmente invariato che riscontra gravi ritardi nell'apertura dei cantieri e nel completamento dei lavori;

mancono chiare indicazioni per obiettivi essenziali quali il movimento delle merci e delle persone, il trasporto pubblico e la logistica; la più grande opera infrastrutturale degli ultimi vent'anni, l'alta velocità ferroviaria, riguarda soltanto il 5 per cento dei passeggeri, mentre per il restante 95 per cento il servizio è notevolmente peggiorato. L'effetto dell'ultima manovra finanziaria rischia di infliggere al trasporto pubblico locale un colpo mortale: i tagli del 30 per cento gravanti quasi interamente sul trasporto pubblico locale, che si aggiungono agli aumenti ingiustificati dei pedaggi autostradali, determineranno la riduzione dell'offerta, l'aumento delle tariffe, il rischio di insostenibili tagli occupazionali, l'aumento del congestionamento e dell'inquinamento nelle aree urbane e un danno irreparabile all'efficienza della logistica delle città;

per migliorare la logistica e aumentare la competitività servirebbe, una volta per tutte, un autentico sforzo per realizzare l'intermodalità, sempre evocata ma mai messa in atto: abbiamo un sistema portuale che non interagisce a sufficienza con il trasporto su ferro, un trasporto ferroviario non ben collegato con il trasporto su gomma e un sistema aeroportuale che vive una dinamica spesso disconnessa da ciò che rimane della rete dei trasporti. La scarsa integrazione modale costituisce una perdita di efficienza del sistema della mobilità con il conseguente aumento dei costi, quindi dei prezzi dei prodotti e il peggioramento delle condizioni di lavoro;

il primo tassello della filiera della logistica, in un Paese con le caratteristiche dell'Italia, non può che essere lo sviluppo della portualità; tuttavia nel PNR mancano chiare indicazioni sui programmi e sulle risorse da destinare a tale sviluppo;

le potenzialità del sistema portuale italiano sono rilevanti ma mancano investimenti adeguati per migliorarne la funzionalità in particolare per sviluppare l'intera filiera, fino alle infrastrutture retroportuali;

il trasporto ferroviario delle merci, altro elemento essenziale del sistema, è in crisi; la liberalizzazione non ha prodotto gli effetti sperati e le FFSS stanno, di fatto, abbandonando il servizio merci: il risultato è che aumenta sempre di più il volume di merci trasportate su gomma a discapito di quel riequilibrio modale, che sarebbe indispensabile ai fini dell'efficienza ma anche per la sostenibilità ambientale della rete,

rilevato che:

l'Allegato Infrastrutture al DEF che è stato presentato solo il 20 aprile, termine fissato per il deposito dei pareri – poi rinviato – reca il Programma infrastrutture strategiche, ai sensi della legge n. 443 del 2001; le proposte e le linee strategiche del dicastero delle infrastrutture e dei trasporti sono solo anticipate nelle linee generali, rinviando alla Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza di settembre indicazioni più chiare sui programmi e sulle risorse disponibili;

viene confermato il «quadro di priorità» già presente nell'Allegato 2010 alla Decisione di Finanza Pubblica, ma mancano le previste integrazioni derivanti «dal processo di aggiornamento in corso delle Intese Generali Quadro» con il diretto coinvolgimento, anche finanziario, delle Regioni; manca anche il Piano Fonti Impieghi a supporto del quadro di priorità integrato, che dovrebbe garantire risorse pubbliche e private adeguate;

inoltre, il Programma Infrastrutture Strategiche non è aggiornato con le

indicazioni – ancora «in fieri» – della nuova programmazione europea, e con i programmi, interventi, opere ed azioni che dovrebbero discendere dall'annunciato – ma mai definito nei dettagli – Piano Nazionale per il Sud;

infine, il Programma Infrastrutture Strategiche non reca indicazioni in merito all'evoluzione delle reti Ten-T e alle sue implicazioni sulle opere puntuali (portuali ed aeroportuali) e sulle connessioni di ultimo miglio che, secondo il Governo, saranno rese «ufficiali» entro giugno 2011;

il Governo si limita ad annunciare, per questi ultimi due punti, l'intenzione di integrare i documenti al nostro esame con la Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza prevista nel settembre 2011;

considerato altresì che, per quanto di competenza della Commissione Trasporti, e, in particolare, per le infrastrutture a banda larga veloce e ultraveloce:

nell'ambito del capitolo V del PNR (Le riforme per l'Italia), è presente un paragrafo che riguarda le iniziative per la banda larga, in cui si sottolinea l'importanza strategica del Piano Italia Digitale. Tale piano è articolato in un Piano Nazionale Banda Larga, per ridurre il *digital divide*, e in un Piano per le reti di nuova generazione che prevede un investimento nelle Next Generation Network (NGN), focalizzato sulle aree più densamente popolate del paese, per realizzare, entro il 2020, reti ultraveloci sia su rete fissa, per almeno il 50 per cento della popolazione, sia su rete mobile. Dalla realizzazione dei due Piani il Governo prevede un consistente ritorno occupazionale, stimato in circa ventimila persone all'anno per lo sviluppo del progetto;

in Italia, sebbene si siano succeduti vari annunci da parte del Governo, spesso in aperta contraddizione circa il modello di sviluppo della rete, ancora manca

un'iniziativa comparabile a quella che altri paesi europei hanno già messo in cantiere; non solo non sono stati assegnati i fondi pubblici necessari per un'opera di tale rilevanza, ma non si è ancora individuato un progetto di sviluppo chiaro che porti anche l'Italia al passo delle nazioni più avanzate; le scarse risorse disponibili sono state continuamente erose in favore di altri obiettivi;

solo qualche mese fa, il commissario europeo all'Agenda digitale Neelie Kroes, in occasione di una visita al nostro Paese ha sottolineato il ritardo dell'Italia sulla tabella di marcia dell'Agenda sia per quel che riguarda gli adeguati strumenti legislativi sia, soprattutto, in relazione alle necessarie risorse; come ribadito dalla Kroes l'importanza dell'Agenda digitale sviluppata dalla Commissione europea è perché in futuro, la telematica «avrà un valore pari a 1000 miliardi di euro per ogni anno di Pil europeo. È importante coinvolgere anche le Piccole e medie imprese, anche perché sono preoccupata del fatto che milioni di nostre imprese stanno concedendo un vantaggio competitivo alle imprese estere che hanno connessioni molto più veloci delle nostre»;

nel PNR sono del tutto assenti strategie che consentano al Paese di assicurare il rispetto degli obiettivi contenuti nell'Agenda Digitale europea, che prevedono per il 2013 la banda larga di base per tutti e nel 2020 la banda larga veloce;

nel PNR non viene assicurata agli italiani in tempi ragionevoli una rete NGN capillare ed efficiente e ci si limita ad illustrare il poco fatto fino ad ora,

esprime

PARERE CONTRARIO

«Meta, Velo, Lovelli, Fiano, Boffa, Bonavitacola, Cardinale, Gasbarra, Gentiloni Silveri, Ginefra, Laratta, Pierdomenico Martino, Giorgio Merlo, Tullo».

ALLEGATO 3

Documento di economia e finanza 2011 (Doc. LVII, n. 4).**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE
DEL GRUPPO DELL'ITALIA DEI VALORI**

La Commissione IX (Trasporti, Poste e Comunicazioni),

esaminato il Documento di economia e finanza 2011,

rilevato che:

il dibattito sul DEF italiano va inquadrato nella cornice europea dopo la sostituzione del Patto di stabilità (e crescita) siglato a Maastricht nel 1991 con uno strumento molto più stringente: il Meccanismo europeo di stabilità (Mes) da approvare a giugno da parte del Consiglio europeo. Questo dovrebbe prevedere, tra l'altro, interventi automatici di un Fondo europeo dotato di risorse pari a 500 miliardi di euro in cambio di drastici provvedimenti di risanamento dei bilanci statali. Il primo passo in questa direzione è già stato compiuto nel Consiglio europeo del 24/25 marzo con l'accordo sul Patto Euro Plus (PEP);

le economie più in difficoltà del Continente saranno messe sotto una sorta di amministrazione controllata da parte della Banca centrale europea secondo i principi di un nuovo « Frankfurt consensus »;

l'interesse a stabilizzare i sistemi finanziari di alcuni paesi europei è forte anche perché –stando agli ultimi dati della Banca dei regolamenti internazionali (giugno 2010)- il sistema bancario tedesco è esposto sulla Grecia per 65,4 miliardi, sull'Irlanda per 186,4, sul Portogallo per 44,3 e sulla Spagna per 216,6, e vi è la convinzione che solo dei prestiti internazionali possano salvare le banche tedesche

per le quali l'insolvenza dei propri debitori istituzionali avrebbe effetti devastanti;

si sta in pratica elaborando, come da tempo chiedevano i più illuminati fra gli economisti, un governo dell'economia europea che si affiancherà alla moneta unica.;

l'obiettivo non è più quello di un indebitamento annualmente non superiore al 3 per cento del PIL, ma diviene quello del pareggio annuale. Il 2015 sarà l'anno in cui si comincerà a verificare come si saranno applicate queste nuove regole nel triennio precedente, e quindi già a partire dal 2012;

sarà introdotto il principio che qualunque entrata ulteriore a quelle poste in bilancio dovrà andare a riduzione del disavanzo, mai a copertura di nuove o maggiori spese;

vi è anche l'impegno ad introdurre in Costituzione il vincolo della disciplina di bilancio;

in proposito va rilevato un dato allarmante: i debiti pubblici sono fortemente cresciuti durante la crisi soprattutto per gli interventi di salvataggio delle banche, a sostegno dei mercati finanziari. In sostanza, i debiti privati sono stati scaricati sugli Stati e così i debiti privati sono diventati debito pubblico. I mercati finanziari si rivolgono oggi proprio contro i governi che hanno fatto ricorso a questi provvedimenti (a spese dei contribuenti) perché oberati da troppi debiti. Oltretutto i Paesi in difficoltà (con l'eccezione della Grecia) erano Paesi con i conti pubblici in

ordine secondo i dettami del Trattato di Maastricht. La soluzione adottata appare semplice: tagliare la spesa pubblica a partire dagli sprechi e dalle spese inutili. Andranno naturalmente valutati l'impatto sulla crescita garantendo, comunque, la spesa sociale insopprimibile;

serve, dunque, una riflessione più approfondita: la crisi attuale è figlia sia dell'incapacità delle politiche keynesiane sia di quelle liberiste ad affrontare i problemi posti dalla globalizzazione dell'economia,

considerato che:

il Governo sostiene che non ci sarà bisogno di manovre correttive né quest'anno né per il prossimo: in questo biennio si farà soltanto una manutenzione contabile ordinaria; eppure la Banca d'Italia ha calcolato che se si ritiene di concentrare la manovra per raggiungere il pareggio di bilancio tra il 2013 ed il 2014, questa non potrà essere inferiore ai 35 miliardi di euro nel biennio; infatti, fra il 2010 e il 2014 la spesa pubblica al netto degli interessi dovrà scendere di 5,5 punti di PIL. Di questi 3,2 punti stanno già (secondo il Governo) nel quadro tendenziale della seconda sezione del DEF; altri 2,3 punti deriveranno da ulteriori manovre sul 2013-2014 basate su ulteriori tagli alla spesa pubblica;

una riduzione così drastica della spesa, nonché del disavanzo al netto degli interessi, non pare possa essere facilmente realizzabile, anche in relazione al tasso di crescita previsto, di poco superiore all'1 per cento;

l'aggiustamento, ammesso che così possa chiamarsi siffatta manovra, non può essere rinviato ad un futuro lontano. Infatti, nel 2011 e nel 2012 la spesa al netto degli interessi dovrebbe rimanere pressoché invariata a prezzi correnti, e questo solo obiettivo ne comporterà la notevole riduzione in termini reali e sostanziali. In gran parte i tagli sono già stati inseriti nelle tabelle approvate dal Parlamento con la legge di stabilità 2011 (legge 13 dicem-

bre 2010, n. 220), ma quelle per ora sono scritture contabili. Sarà quindi necessario valutare chi sarà colpito e quale sarà l'impatto sull'intera economia;

i tagli non sembrano accompagnati da misure capaci di incidere sui meccanismi di spesa ed è dunque ben concreto il rischio che essi si traducano in rinvii di spese necessarie – si pensi alla spesa di manutenzione degli edifici pubblici o dei beni culturali –, o in debiti sommersi verso i fornitori;

il migliore indicatore dell'azione governativa è il saldo di bilancio primario aggiustato per il ciclo economico, cioè il saldo di bilancio al netto degli interessi sul debito (il cui livello dipende solo minimamente dal governo attuale ma deriva soprattutto dallo *stock* di debito accumulato negli anni) e depurato dagli effetti del negativo ciclo economico;

il Governo prevede un miglioramento costante di tale saldo, di circa tre punti percentuali da qui al 2014, in gran parte dovuto a riduzioni di spesa. Ma questo dato è da prendere con molta cautela perché si basa su stime ottimistiche ed è frutto, in gran parte, di misure saltuarie o non specificate, non di cambiamenti strutturali alla dinamica della spesa;

prendendo il 2012 come esempio, il Governo stima che i provvedimenti presi nel 2010 ridurranno il disavanzo di circa 25 miliardi, oltre 1,7 punti di Pil. Ma gran parte degli effetti sono imputati a due misure: la lotta all'evasione e il patto di stabilità con gli enti locali, entrambe basate su assunti da verificare;

un'altra fonte di risparmi riguarda i salari pubblici, frutto del blocco del *turnover*, che non può essere ripetuto all'infinito. Il Governo continua a prevedere cospicui risparmi su questa voce fino al 2014, ma non è chiaro su quali basi e stime concrete;

tutto questo rende il miglioramento del saldo primario estremamente aleatorio. Ma se anche si realizzasse, poco o

niente in queste misure ha la natura di una riforma strutturale che riduca stabilmente il peso della spesa pubblica;

la nota più dolente è rappresentata dalla bassa crescita prevista ad un livello che si attesta a poco più o poco meno di un punto percentuale: la metà di quel 2 per cento che il governatore Draghi ha indicato come il livello minimo per potere interrompere ed invertire la corsa all'aumento del debito pubblico e, nel contempo, poter assorbire almeno in parte una disoccupazione sempre crescente;

la disoccupazione in Italia, calcolata correttamente (computando cioè anche una consistente quota dei cassaintegrati), supera il 10 per cento e non vi sono prospettive realistiche di un recupero. In Italia, peraltro, non ci sono state crisi bancarie e necessità di salvataggi, eppure il nostro debito pubblico ha raggiunto di nuovo i livelli massimi della prima metà degli anni '90 (120 per cento del Pil rispetto ad una media europea dell'84 per cento). Il Pil pro-capite italiano, a parità di potere d'acquisto, è ritornato sostanzialmente ai livelli del 1999. Abbiamo perso 10 anni e se il nostro tasso di crescita resterà inchiodato all'1 per cento, ci vorranno 6 anni per ritornare al punto di partenza;

la « scossa » all'economia che il Governo aveva promesso non c'è stata e il surplus di crescita necessario non può essere assicurato da un documento in cui non c'è un impegno preciso o una data, e in cui ci si appella alle grandi opere infrastrutturali quando è stato questo stesso Governo a bloccarle con drastici tagli di risorse;

le oltre 160 pagine del Piano nazionale delle riforme (PNR) indicano le misure programmatiche del Governo da qui alla fine della legislatura. Delle quattordici misure elencate come programmatiche, cioè ancora da realizzare, alcune sono semplici piani (il piano triennale del lavoro, il programma di inclusione delle donne, eccetera); altre sono titoli vuoti

finanche smentiti da recenti provvedimenti, come la promozione delle energie rinnovabili;

manca qualsiasi indicazione operativa (e come tale controvertibile) a quelle generiche enunciazioni, vaghe e sommarie anche sul tema della riforma tributaria; la bassa crescita non ha impedito che nel 2010 l'indebitamento delle pubbliche amministrazioni fosse più basso del previsto grazie al contenimento delle spese;

negli anni a venire si prevede un ulteriore contenimento della spesa rispetto al Pil: dopo un collasso di oltre il 16 per cento nel 2010, gli investimenti fissi pubblici continueranno a cadere, anche in termini assoluti (con ulteriori criticità per le imprese di costruzione); e si ridurranno in quota i redditi dei dipendenti. La pressione tributaria e quella fiscale (che include i contributi previdenziali) resterà invariata al notevole livello del 42,5 per cento del prodotto;

secondo il Governo, il testo del PNR contiene interventi organici in funzione della crescita. Con due direttrici principali: la grande riforma fiscale da una parte e una pervasiva revisione dell'impianto regolatorio dall'altra. Ma la riforma fiscale è una delega senza copertura finanziaria rinviata al 2013, come già fu fatto dallo stesso Ministro dell'economia e delle finanze nel 2003 (legge n. 80 del 2003 con « Delega al Governo per la riforma del sistema fiscale statale »); l'unica misura per la crescita rimane la deregolamentazione di appalti, la costituzione di aree a « burocrazia zero » nel Sud e di distretti turistico-balneari attraverso una non ben definita intenzione di ridefinire il demanio marittimo;

prosegue dunque l'unica politica « per lo sviluppo » di questo Governo: una spinta verso una deregulation che potrebbe tradursi, come già sperimentato con abolizione del reato di falso in bilancio, i condoni, la finanza creativa, la tassazione dei redditi da capitale più bassa di quelli da lavoro, in tendenza all'abuso dei poteri forti se non all'illegalità;

il problema della crescita resta, dunque, irrisolto: la vaghezza del PNR pone la sordina a una seria discussione di riforme mirate e non costose. « Tenere i conti » è necessario, ma non basta; se non riparte la crescita non si risolve neanche il problema del debito;

non c'è solo la disoccupazione, né c'è solo la maldistribuzione delle risorse di cui il Paese dispone per finalità primarie come gli investimenti, la formazione e la ricerca. C'è la questione stessa del debito pubblico, che in assenza di crescita può finire per avvitarci su se stessa, trascinandoci ancora più in basso. Se non cresciamo, il debito totale non scende neppure con un indebitamento annuo pari a zero. Mentre con un indebitamento annuo sotto controllo e un Pil che cresce di più, tutto il portato della crescita si traduce in riduzione percentuale del debito totale;

nell'ambito specifico delle materie di competenza della IX Commissione, il Documento di economia e finanza 2011, con riferimento agli interventi in materia di infrastrutture e sviluppo, dedica particolare attenzione ad alcune misure programmatiche di cui alcune sono solo semplici Piani (Piano nazionale della logistica, Piano Italia digitale, Piano nazionale banda larga, Piano per le reti di nuova generazione), altre sono passibili di un iter particolarmente difficile o di incerta realizzazione;

in particolare, per quanto riguarda i temi della banda larga e dell'asta digitale, il PNR si limita a ribadire l'importanza sia del raggiungimento dell'obiettivo indicato dall'Agenda Digitale europea, cioè di garantire entro il 2020 almeno al 50 per cento della popolazione l'accesso a *internet* superveloce (velocità superiore ai 100 Megabit al secondo), e lo svolgimento dell'asta digitale. Quest'ultima dovrebbe garantire parte della copertura finanziaria alla legge di stabilità 2011, ovvero 2,4 miliardi di euro. Su tale asta è recentemente intervenuto il decreto-legge n. 34 del 2010 (attualmente in esame presso il Senato) che all'articolo 4 differisce il termine al 30

settembre 2011 per stabilire il calendario definitivo per la transizione alla trasmissione televisiva digitale terrestre;

pur tuttavia su tali argomenti si segnala la totale mancanza, nell'ambito del PNR, di misure tese, da un lato, a rendere efficace una volta per tutte un meccanismo di finanziamento pluriennale degli interventi per la realizzazione della infrastrutture per la banda larga, anche attraverso la riattivazione dello stanziamento degli 800 milioni di euro previsti dal decreto-legge n. 78 del 2009 per il finanziamento delle nuove reti tecnologiche e, dall'altro, a realizzare l'asta digitale nell'ambito di tempi ragionevoli e nel pieno rispetto della legislazione vigente che, come noto, riserva alle tv locali almeno un terzo delle frequenze televisive;

attualmente, infatti, un terzo delle frequenze televisive sono in uso alle tv locali e due terzi alle tv nazionali, ma stando ai contenuti del citato decreto legge n. 78 del 2009 così come trasmesso al Senato della Repubblica, esiste il serio rischio che si tolgano tutte le frequenze alle tv locali e paradossalmente se ne darebbero altre sei alle tv nazionali, per giunta gratuitamente. Tale scelta rischia, inoltre, di rinviare lo spegnimento della tv analogica. Viste le procedure, infatti, ci potrebbero volere almeno due anni per arrivare al traguardo, tra attuazione del decreto, regolamento disciplinare, domande di assegnazione, commissioni regionali, formazione delle graduatorie e inevitabili ricorsi al Tar. In conclusione, l'incasso delle somme dell'aggiudicazione dell'asta è presumibile avvenga con molto ritardo;

per quanto riguarda le tematiche più strettamente attinenti ai trasporti, il PNR si limita a richiamare il valore complessivo del Piano Infrastrutture Strategiche (PIS) che, sulla base dell'Allegato infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013, risulta pari a 233.000 milioni di euro, di cui 113.000 milioni per opere di intervento prioritarie fino al 2013. Nelle tabelle allegate al Programma

sono riportate le opere del PIS considerate prioritarie dal Governo, secondo la delibera CIPE del 18 novembre 2010: Traforo del Frejus, Valico del Brennero, corridoio plurimodale Padano, Corridoio plurimodale Tirreno Brennero, corridoio plurimodale Tirreno-Nord Europa, corridoio plurimodale Adriatico, corridoio plurimodale Dorsale Centrale, Sistema MOSE, il discusso Ponte sullo Stretto di Messina, corridoio trasversale e dorsale appenninica, sistemi urbani, piastra logistica euro mediterranea, Sardegna, *hub* portuali, hub interportuali, sistemi idrici-interventi di emergenza idrica nel Mezzogiorno continentale e insulare;

pochissimo spazio viene dedicato, nell'ambito del PNR, al trasporto pubblico locale (TPL): ciò allarma ma non stupisce, perché questo Governo ha ridotto progressivamente tutte le risorse destinate a tale comparto, con gravi e pesanti ripercussioni a carico degli utenti di questi servizi pubblici essenziali. L'unica nota positiva è contenuta nel paragrafo « Economia efficiente e cambiamenti climatici », dove si segnala l'intenzione, « ancora in corso di valutazione peraltro », di rifinanziare il Fondo per la Mobilità Sostenibile, che ha lo scopo di finanziare interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane. Al di là di questo non si prevedono interventi convincenti che possano sostenere il trasporto pubblico locale che già risente della manovra di finanza pubblica varata durante la scorsa estate (il decreto-legge n. 78 del 2010) e del taglio di circa 3,5 miliardi di euro, a cui si deve sottrarre l'ampia riduzione di risorse, pari a 15,5 miliardi di euro, che ha inciso direttamente sui trasferimenti erariali nei confronti di tutti gli enti territoriali. Confrontando i dati dei bilanci di alcune Regioni è emerso, ad esempio, che per la Regione Veneto si è potuto riscontrare un taglio complessivo del trasporto pubblico locale su gomma pari al 25 per cento (72 milioni); per la Campania del 22,3 per cento (89 milioni); per la Lombardia del 10,3 per cento (75 milioni); per il Piemonte poco meno del 10 per cento (45 milioni); per la Liguria del 9,5 per

cento (oltre 15 milioni); per l'Umbria del 9,2 per cento (5 milioni e mezzo); mentre le Marche stimano un taglio del 10 per cento a partire dal secondo semestre del 2011. Sappiamo che il Governo, con l'accordo del 16 dicembre scorso, ha promesso di restituire alle Regioni parte delle risorse tagliate: eppure oggi, purtroppo, si assiste al rischio: di costante depauperamento di tutti i servizi di trasporto pubblico locale in tutte le Regioni di Italia; di aumenti delle tariffe a danno dei cittadini pendolari sotto forma di disservizi; di gravi ripercussioni sul fronte occupazionale delle aziende e dei settori indotti; di probabili effetti negativi sotto il profilo dell'incidentalità stradale e delle emissioni di anidride carbonica;

ancora, nell'ambito del PNR, non sono individuate misure concrete per procedere entro tempi brevi all'acquisto di nuovi treni per pendolari e per il servizio pubblico locale, mentre deve essere sottolineata la necessità di finanziare il trasporto ferroviario regionale, interregionale e locale anche attraverso l'impiego delle risorse attualmente previste per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. Su questo punto, peraltro, non possiamo esimerci dal fare almeno due incisi: In primo luogo si rileva che, stando al PNR, il Ponte sullo Stretto di Messina continua ad essere previsto tra le opere prioritarie del Piano Infrastrutture Strategiche. In secondo luogo, che la Corte dei Conti ha approvato, circa un anno e mezzo fa, una relazione concernente gli « Esiti dei finanziamenti per il ponte sullo Stretto di Messina » dalla quale emerge, con tutta evidenza, che la spesa per il Ponte sullo Stretto di Messina, in termini di risorse pubbliche è pari a più della metà del taglio perpetrato al trasporto pubblico locale dal decreto-legge 78 del 2010 approvato la scorsa estate. Infatti, secondo la Suprema magistratura contabile l'onere complessivo dell'investimento per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina risulta pari a euro 6.349.802.000, cui far fronte per la quota di 2,5 miliardi di euro (pari al 40 per cento del costo totale dell'investimento) con risorse pubbliche, in parte

proprie della società Stretto di Messina S.p.A. (per 1,2 miliardi di euro), e con contributi in conto impianti assegnati dalla legge n. 102 del 2009 (1,3 miliardi di euro) e, per la parte rimanente del 60 per cento, mediante finanziamenti da reperire sui mercati internazionali. Sempre nel PNR non compare neanche l'intenzione di ripristinare le risorse stanziati dal Governo Prodi durante la XV legislatura a favore del trasporto pubblico locale e di massa completamente azzerate dall'attuale Governo. Come pure non compaiono mi-

sure programmatiche tese ad accertare l'effettiva rispondenza del servizio di trasporto ferroviario a quelli che dovrebbero essere gli standard europei rispondenti a requisiti di sicurezza, efficienza e qualità per il miglioramento della mobilità delle persone e delle merci in tutto il territorio nazionale,

esprime

PARERE CONTRARIO

« Monai ».