

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

##### INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.

Audizione di rappresentanti di A.L.P.I. – Radio TV (Associazione emittenti locali per la libertà e il pluralismo dell'informazione) (*Svolgimento e conclusione*) ..... 89

##### SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2015). C. 2679-*bis* Governo.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017. C. 2680 Governo.

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza) (Parere alla V Commissione) (*Esame congiunto e rinvio*) ..... 90

##### INDAGINE CONOSCITIVA

*Martedì 4 novembre 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO.*

**La seduta comincia alle 13.30.**

**Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.**

**Audizione di rappresentanti di A.L.P.I. – Radio TV (Associazione emittenti locali per la libertà e il pluralismo dell'informazione).**

*(Svolgimento e conclusione).*

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la tra-

missione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce quindi l'audizione.

Bernardo D'ALESSANDRO, *Direttore tecnico di A.L.P.I. – Radio TV (Associazione emittenti locali per la libertà e il pluralismo dell'informazione)*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Ivan CATALANO, *presidente*, ringrazia il rappresentante di A.L.P.I. – Radio TV (Associazione emittenti locali per la libertà e il pluralismo dell'informazione) per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14.**

*N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.*

**SEDE CONSULTIVA**

*Martedì 4 novembre 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.*

**La seduta comincia alle 14.**

**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2015).**  
C. 2679-*bis* Governo.

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017.**  
C. 2680 Governo.

**Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza).**

**Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza).**  
(Parere alla V Commissione).

*(Esame congiunto e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto.

Ivan CATALANO, *presidente*, come richiesto, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Ivan CATALANO, *presidente*, fa presente che la Commissione avvia nella seduta odierna l'esame dei disegni di legge di stabilità e di bilancio 2015. Avverte che, per quanto riguarda il disegno di legge di bilancio, la Commissione esaminerà, limitatamente alle parti di competenza, gli stati di previsione della spesa del Mini-

sterio dello sviluppo economico (Tabella n. 3) e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella n. 10). Dopo l'esame preliminare congiunto dei due disegni di legge, la Commissione procederà all'esame di eventuali emendamenti riferiti agli stati di previsione del disegno di legge di Bilancio e alle parti del disegno di legge di stabilità di propria competenza. L'esame dei due disegni di legge si concluderà con la trasmissione alla Commissione Bilancio di una relazione per ciascuno stato di previsione e connesse parti del disegno di legge di stabilità, e con la nomina di un relatore per la Commissione Bilancio. Gli emendamenti al disegno di legge di stabilità e al disegno di legge di bilancio possono anche essere presentati direttamente alla Commissione Bilancio.

Ricorda che, se gli emendamenti sono presentati presso le Commissioni di settore, quelli approvati sono allegati alle relazioni da trasmettere alla Commissione Bilancio e si intendono presentati, a nome della Commissione, presso la Commissione Bilancio medesima. Gli emendamenti al disegno di legge di bilancio presentati presso le Commissioni di settore e respinti devono essere presentati di nuovo presso la Commissione Bilancio, anche al fine di permetterne la successiva presentazione in Assemblea. Ricorda, altresì, che presso le Commissioni di settore devono essere presentati gli eventuali ordini del giorno riferiti alle parti di rispettiva competenza del disegno di legge di bilancio e del disegno di legge di stabilità. Gli ordini del giorno concernenti l'indirizzo globale della politica economica devono invece essere presentati direttamente in Assemblea. Gli ordini del giorno approvati dalle Commissioni di settore o accolti dal Governo sono allegati alle relazioni da trasmettere alla Commissione Bilancio. Gli ordini del giorno respinti dalle Commissioni di settore o non accolti dal Governo possono essere ripresentati in Assemblea.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatore*, fa presente che darò conto in primo luogo dei contenuti del disegno di legge di stabilità che interviene a legislazione vi-

gente, e successivamente di quelli relativi al disegno di legge di stabilità.

Per quanto concerne il disegno di legge di bilancio, segnala che risultano di interesse della IX Commissione gli stanziamenti iscritti nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10), nonché specifici programmi di spesa del Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3) e del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2). Per quanto riguarda il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si tratta della missione 13 « Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto » affidata al Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, della missione 7 « Ordine pubblico e sicurezza », per il programma 7.7 « Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste » affidato alle Capitanerie di porto, e della missione 17 « Ricerca e innovazione », per quanto riguarda il programma 17.6 « Ricerca nel settore dei trasporti », affidato anch'esso al Dipartimento per i trasporti, la navigazione gli affari generali ed il personale. Per quanto riguarda il Ministero dello sviluppo economico, si tratta dell'intera missione 15 « Comunicazioni », nonché del programma 17.18 « Innovazione tecnologica e ricerca per lo sviluppo delle comunicazioni ». Per il Ministero dell'economia e delle finanze, si tratta degli stanziamenti afferenti al programma 13.8 « Sostegno allo sviluppo del trasporto », riferito principalmente al settore ferroviario, e di quelli del programma 15.3: « Servizi postali e telefonici ».

Sottolinea che, degli stanziamenti di competenza complessivi facenti capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le spese previste per il 2015 relative alle tre missioni di interesse della IX Commissione ammontano a 8.264,97 milioni di euro. Nel bilancio di previsione assestato per il 2014, le stesse missioni recavano stanziamenti complessivi pari a 8.814,36 milioni di euro in conto competenza. Il disegno di legge di bilancio 2015 propone quindi una riduzione di circa 549,4 milioni di euro in termini di competenza degli stanziamenti. In particolare,

la Missione n. 13 « Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto », è articolata in 6 Programmi di competenza del Ministero medesimo ed ha uno stanziamento complessivo, per il 2015, di 7.515,3 milioni di euro circa, con una riduzione di 564,13 milioni di euro rispetto alle previsioni di bilancio 2014, che prevedevano una spesa di 8.079,440 milioni di euro. La Missione 7 « Ordine pubblico e sicurezza » comprende il programma 7.7 « Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste » per il quale nel 2015 vengono stanziati 745,4 milioni di euro, con un aumento di circa 14,8 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate 2014; la spesa del programma è principalmente assorbita dalle spese delle Capitanerie di porto (645,3 milioni euro per spese di funzionamento e circa 89 milioni euro per investimenti). La Missione n. 17 « Ricerca e innovazione » comprende il programma « Ricerca nel settore dei trasporti », con uno stanziamento di 4,25 milioni di euro per il 2015, di poco variato rispetto ai 4,38 milioni delle previsioni assestate 2014.

Ritiene opportuno soffermarsi più nel dettaglio sulla missione n. 13 « Diritto alla mobilità », interamente di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sottolinea, al riguardo, che la riduzione dello stanziamento, complessivamente pari a 564,13 milioni di euro, è ripartita tra i diversi programmi di spesa della missione. In particolare, osserva che si registra una riduzione di circa 24 milioni di euro sul programma 13.1 « Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale », legata principalmente a minori spese di funzionamento del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale. Si verifica altresì una riduzione di 379,58 milioni euro del Programma (13.2) « Autotrasporto e intermodalità », dovuta alla riduzione dello stanziamento sul capitolo 1337 « Fondo per gli interventi a favore dell'autotrasporto » (riduzione di 330 milioni euro), nonché delle somme assegnate al Comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori (capitolo 1330, ridotto di 6,5 milioni euro), e del « Fondo per la ristrutturazione dell'auto-

trasporto e lo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato » (capitolo 7330, che presenta una riduzione di 33 milioni euro). Anticipa peraltro, riservandosi di esplicitarlo meglio nel prosieguo della relazione, che le risorse per il settore dell'autotrasporto sono ripristinate dalle previsioni contenute nel disegno di legge di stabilità.

Rileva che nel disegno di legge di bilancio è operata altresì una riduzione di circa 33,7 milioni di euro del Programma 13.4 « Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo », dovuto principalmente alla riduzione di 26 milioni di euro sul capitolo 1921, recante lo stanziamento per le spese di funzionamento dell'ENAC, apportata in base a recenti misure di risparmio. Sono ridotti di 281,6 milioni di euro gli stanziamenti del Programma 13.6 « Sviluppo e sicurezza della mobilità locale », principalmente per effetto della riduzione degli investimenti sul Fondo per l'acquisto di veicoli adibiti al miglioramento dei servizi offerti per il trasporto pubblico locale (capitolo 7251, che presenta una riduzione di 200 milioni di euro) e degli interventi sul capitolo 1312 per l'ammortamento dei mutui delle aziende ferroviarie in gestione commissariale governativa ed in concessione, che registrano una riduzione pari a 64,68 milioni euro).

Evidenzia anche la riduzione di 144,55 milioni euro del Programma 13.9 « Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne » principalmente dovuta ai minori investimenti sul capitolo 7274 « Spese per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti » (riduzione di 52,9 milioni euro) e sui capitoli 7607 « Anticipazioni sulle rate di contributi sul credito navale alle imprese armatoriali » (riduzione di 29,6 milioni euro) e 7601 « Contributi per la costruzione, trasformazione e grande riparazione navale » (riduzione di 15,9 milioni euro). Fa presente che è stato invece incrementato di 299,28 milioni di euro il Programma 13.5 « Sistemi ferroviari, Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario ».

Nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, segnala il programma 13.8, che reca principalmente gli stanziamenti in favore del trasporto ferroviario, che costituiscono più dell'80 per cento del programma. Per il 2015 il programma 13.8 reca stanziamenti di competenza per 3.390,9 milioni di euro, con una riduzione di 1.979,5 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate 2014 (che recavano uno stanziamento di 5.370,4 milioni). Nel medesimo stato di previsione, il programma 15.3, che reca gli stanziamenti per il servizio postale, è ridotto di 106,1 milioni di euro rispetto all'anno precedente.

Nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, richiama la Missione 15 Comunicazioni, che reca previsioni di spesa per complessivi 99 milioni di euro circa. Per quanto concerne gli specifici programmi di spesa, il programma 15.5 per la « Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione dell'inquinamento elettromagnetico » reca uno stanziamento di 10,15 milioni di euro, in linea con l'assestamento 2014 che reca previsioni per 10,3 milioni di euro circa. Il programma 15.8 per i Servizi di comunicazione elettronica, di radiodiffusione e postali vede uno stanziamento di 46,94 milioni di euro per il 2015, con una riduzione di 83,7 milioni di euro rispetto all'assestamento 2014, che reca una previsione di spesa di 130,7 milioni di euro circa. Infine, per il programma di nuova istituzione 15.9 « Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti », cui fanno capo le attività della nuova Direzione generale del Ministero competente relativamente alle attività territoriali, si prevedono spese per 41,95 milioni di euro nel 2015, a fronte di spese indicate in assestamento 2014 pari a 41,17 milioni di euro. Infine richiama il programma 17.18, che riguarda l'innovazione tecnologica e la ricerca per lo sviluppo delle comunicazioni, che reca uno stanziamento di 11,64 milioni di euro con un lieve incremento rispetto al dato dell'assestamento 2014 (11,50 milioni di euro).

Passando all'esame del disegno di legge di stabilità, rileva che esso prefigura, in coerenza con la nota di aggiornamento al DEF, una manovra espansiva di finanza pubblica volta a contrastare l'attuale situazione di recessione e deflazione economica, con un indebitamento netto programmatico più elevato del dato tendenziale (2,2 per cento) e con il rinvio al 2017 del raggiungimento del pareggio di bilancio strutturale. Ricorda, com'è noto, che l'indebitamento netto programmatico previsto dalla nota di aggiornamento e dalle relative risoluzioni di approvazione parlamentare votate lo scorso 14 ottobre, è pari al 2,9 per cento del PIL. Il valore è stato poi rivisto al 2,6 per cento dalla relazione del Governo inviata al Parlamento a seguito delle osservazioni della Commissione europea e anch'essa approvata con apposite risoluzioni parlamentari lo scorso 30 ottobre.

Fa presente che, a fianco del maggiore ricorso all'indebitamento, il disegno di legge di stabilità prevede misure per il contenimento delle spese delle amministrazioni centrali e degli enti pubblici. Sottolinea un altro aspetto importante, nelle linee generali del disegno di legge, ovvero la manovra di politica fiscale. Evidenzia che si intende, infatti, intervenire alleggerendo l'imposizione sul lavoro e sui fattori produttivi, con la finalità di sostenere la crescita economica; il finanziamento di queste misure espansive viene reperito sia attraverso interventi mirati di incremento del gettito fiscale sia attraverso riduzioni di spesa. In particolare, tra gli interventi di alleggerimento del carico fiscale, segnala, per il loro rilievo, le disposizioni che rendono strutturale il credito d'imposta introdotto dal decreto-legge n. 66 del 2014 in favore dei lavoratori dipendenti con un reddito a 26.000 euro (cosiddetto « bonus 80 euro »; articolo 4) e quelle che rendono integralmente deducibile dall'IRAP il costo sostenuto per lavoro dipendente a tempo indeterminato che eccede le vigenti deduzioni (articolo 5). Viene inoltre introdotta una nuova disciplina per agevolare la fruizione del credito d'imposta per crescita e sviluppo (articolo

7, commi 1-2) e si prorogano le detrazioni per gli interventi di ristrutturazione edilizia e di riqualificazione energetica (articolo 8).

Per quanto concerne i profili di interesse della IX Commissione, segnala che il disegno di legge di stabilità prevede un insieme articolato di interventi nel settore delle infrastrutture e delle reti sia nel settore dei trasporti che in quello delle comunicazioni. Questi appaiono ispirati da una duplice finalità. Da un lato, infatti, si intendono introdurre misure di razionalizzazione della spesa, con una specifica attenzione ai rapporti finanziari con i soggetti titolari di contratti di servizio pubblico nazionale; dall'altro lato vengono individuati specifici finanziamenti o misure di agevolazione per interventi ritenuti suscettibili di un impatto positivo sulla crescita economica, ovvero misure idonee a determinare un aumento di entrate per lo Stato.

Per quanto concerne le misure di razionalizzazione della spesa nell'ambito dei rapporti finanziari con soggetti titolari di contratti di servizio, segnala in primo luogo il trasferimento di una serie di oneri connessi alla navigazione aerea a carico delle risorse riscosse dall'Enav (Ente nazionale assistenza al volo) per i servizi di rotta svolti; fa presente che tali oneri sono attualmente posti a carico degli stanziamenti del Ministero dell'economia per i contratti di servizio con Enav (articolo 19, comma 2).

Evidenzia che particolare rilievo assume poi la proroga dell'efficacia del contratto di programma 2009-2011 tra Ministero dello sviluppo economico e Poste italiane Spa fino alla stipula del nuovo contratto disposta dall'articolo 23; viene inoltre stabilito che il nuovo contratto abbia durata quinquennale (2015-2019), prevedendone la sottoscrizione entro il 31 marzo 2015, al termine dell'articolata procedura indicata dal comma 2 che contempla anche l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari. Successivamente alla sottoscrizione, il contratto dovrà essere notificato alla Commissione europea, che dovrà verificare che

i trasferimenti statali a Poste italiane Spa siano effettivamente a copertura degli oneri derivanti dallo svolgimento degli obblighi del servizio universale e non costituiscano invece un aiuto di Stato.

Rileva che lo stanziamento di bilancio per il nuovo contratto risulta pari, in coerenza con lo stanziamento recato dal capitolo n. 1502 del programma 15.3, a 262,4 milioni di euro annui. Sottolinea che la disposizione fa comunque salve le verifiche operate dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) sul costo netto del servizio. In altre parole, indipendentemente dagli stanziamenti di bilancio, i trasferimenti a Poste italiane non possono comunque essere superiori al costo netto del servizio come individuato dall'AGCOM. In proposito, ricorda che è attualmente in corso l'attività di definizione da parte di AGCOM del costo netto relativamente agli anni 2011 e 2012.

L'articolo 23 prevede anche la possibilità per Poste italiane di chiedere la deroga rispetto agli obblighi di servizio consistente nella fornitura a giorni alterni del servizio postale con riferimento ad un quarto della popolazione nazionale anziché, come attualmente stabilito (articolo 3, comma 7, del decreto legislativo n. 261 del 1999) ad un ottavo, mantenendo fermo però l'altro requisito di una densità di popolazione inferiore a 200 abitanti/kmq ed introducendo un termine di quarantacinque giorni per il rilascio della necessaria autorizzazione da parte dell'AGCOM quale autorità di regolamentazione del settore. Nel prendere atto dell'ampliamento della popolazione per la quale si deroga all'obbligo di consegna quotidiana della posta, ritiene opportuno evidenziare l'esigenza di salvaguardare la struttura del servizio pubblico postale, in particolare per quanto concerne la garanzia della presenza sul territorio degli uffici postali. Giudica necessario, pertanto, che gli interventi di razionalizzazione che si intendono operare non indeboliscano tale presenza.

L'articolo 25, comma 5, prevede poi la riduzione, dal 2015, del 5 per cento delle somme, derivanti dal canone di abbona-

mento alla televisione, da attribuire alla società Rai Spa concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo. Ricorda, riguardo alla Rai, che nel testo iniziale era stata inserita anche una disposizione, all'articolo 20, comma 2, che autorizzava la società a cedere sul mercato, con modalità trasparenti e non discriminatorie attività immobiliari e quote di società partecipate, garantendo la continuità del servizio erogato. Tale disposizione è stata però stralciata, il 30 ottobre scorso, dalla Presidenza della Camera in quanto ritenuta estranea al contenuto proprio della legge di stabilità, come definito dalla legge n. 196 del 2009; alla disposizione non erano peraltro ascritti dalla relazione tecnica effetti di maggiore entrata.

L'articolo 25, comma 6, prevede che gli stanziamenti relativi agli obblighi di servizio pubblico per il trasporto merci su ferro non possano essere, a decorrere dal 2015, superiori a 100 milioni di euro annui, con una riduzione degli attuali stanziamenti annui che, in base alla relazione tecnica, è quantificata in 28 milioni di euro. Osserva che quest'ultima disposizione appare di particolare interesse, anche in relazione ai lavori della Commissione in merito al trasporto ferroviario di merci, con particolare riferimento all'esame della proposta di legge n. 1964 Oliaro. La riduzione appare conseguente alla necessità per l'Italia di adeguarsi alle nuove modalità di calcolo delle compensazioni per oneri di servizio pubblico previste dal regolamento (CE) n. 1370/2007, essendo esaurito oramai dal 2011 il periodo transitorio previsto dal medesimo regolamento che consentiva di utilizzare in materia i parametri meno stringenti previsti dalla previgente normativa (regolamento (CEE) n. 1191/1969). In considerazione della disposizione sopra richiamata, segnala al rappresentante del Governo l'opportunità, anche con riferimento al disegno di legge in esame, di fornire alla Commissione indicazioni sugli intendimenti del Governo stesso in ordine al contratto di servizio pubblico nazionale per il trasporto merci, posto che a fine 2014 verrà a scadenza l'attuale contratto,

che individua come affidataria del servizio Trenitalia Spa. Al riguardo ribadisce l'esigenza, come già evidenziato in altre occasioni, che il servizio pubblico di trasporto merci, oggetto del contratto, sia affidato mediante procedura competitiva.

Per quanto concerne le ulteriori misure di razionalizzazione della spesa, ricorda in primo luogo la limitazione al solo anno 2014, ai sensi dell'articolo 19, comma 3, della fruizione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni complessive mediante rottamazione dei veicoli più inquinanti, che era stata prevista, anche per l'anno 2015, dal decreto-legge n. 83 del 2012. Fa presente che, in base a quanto riportato dalla relazione tecnica, dalla disposizione derivano minori oneri per il bilancio dello Stato per circa 40 milioni di euro nel 2015.

Ricorda poi la riduzione, nell'ambito della complessiva riduzione dei trasferimenti dello Stato ad enti ed organismi pubblici, delle somme da trasferire all'Enac per 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017 (articolo 20, comma 1).

Evidenzia che disposizioni di riduzione della spesa sono poi recate dall'articolo 30. In particolare, il comma 1 prevede la soppressione del contributo ventennale di 5 milioni di euro a decorrere dall'esercizio 2014 per gli investimenti delle imprese marittime per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta, di cui al comma 38, secondo periodo, dell'articolo unico della legge di stabilità 2014 (legge n. 147 del 2013). Ulteriori misure di contenimento della spesa pubblica relativa al settore marittimo e della nautica da diporto sono recate, come farò indicherà più avanti, dal comma 1 dell'articolo 19. Il comma 2 prevede poi la riduzione di 8,9 milioni di euro per l'anno 2015 e di 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2016 dei contributi statali per l'ammortamento dei mutui contratti dalle Ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa per la realizzazione di investimenti ferroviari, contributi previsti dall'articolo 2, comma 3, della legge n. 910 del 1986. Il successivo comma 3 interviene

invece sopprimendo il contributo quindicennale per il completamento delle opere infrastrutturali della Pedemontana di Formia, disposta con l'articolo 1, comma 981, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007, articolo 30, comma 3). Il comma 4 prevede la riduzione, per 3 milioni di euro a decorrere dal 2015, dell'autorizzazione di spesa disposta dall'articolo 144, comma 1, della legge n. 388 del 2000 (finanziaria 2001) e concernente un contributo straordinario al comune di Reggio Calabria. Rammenta che si tratta di una autorizzazione relativa agli interventi previsti dal decreto-legge n. 166 del 1989 per il risanamento del patrimonio edilizio comunale, il completamento e la riqualificazione delle reti idriche e fognarie e la valorizzazione del patrimonio storico, archeologico e monumentale della città di Reggio Calabria. Riguardo alle misure di riduzione dei finanziamenti sopra richiamate, evidenzia l'opportunità di verificare effettivamente se pari risorse non possano essere recuperate in altro modo; in particolare ritiene opportuno evitare la riduzione degli stanziamenti finalizzati a interventi infrastrutturali.

Sempre con riferimento agli interventi finalizzati a recuperare risorse, segnala che il comma 31 dell'articolo 44 prevede l'eliminazione dell'esenzione dal bollo per gli autoveicoli e per i motoveicoli ultraventennali di particolare interesse storico e collezionistico. Per quanto riguarda quest'ultima misura, osserva che essa finisce per colpire un'ampia attività di indotto. Giudica pertanto opportuno valutare l'opportunità di mantenere la disciplina vigente o di individuare una diversa formulazione che, restringendo la platea dei veicoli per la quale è eliminata l'esenzione, limiti anche gli effetti negativi sull'indotto.

Sempre tra le misure di riduzione di spesa, ricorda che interventi di interesse per la IX Commissione si trovano anche all'interno di disposizioni che intervengono trasversalmente in diversi comparti. Si tratta, in particolare, delle misure recate dal comma 1 dell'articolo 19, sopra richiamato, che riduce i trasferimenti alle imprese, e dal successivo comma 11 del

medesimo articolo che fissa quote percentuali di fruizione dei crediti di imposta individuati nell'elenco n. 1, che saranno determinate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

Il comma 1 dell'articolo 19 dispone, per quanto concerne i contributi alle imprese nel settore dei trasporti, una riduzione di circa 100 mila euro per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017 del finanziamento di programmi e progetti di studio, ricerca e innovazione nel settore marittimo e della nautica da diporto (il finanziamento era stato previsto dal comma 40 dell'articolo 145 della legge n. 388 del 2000) e una riduzione di circa 4,7 milioni di euro, per ciascuno dei tre anni, dei contributi alle imprese di costruzione navale per progetti innovativi, contributi introdotti dal terzo periodo del comma 38 dell'articolo unico della legge di stabilità 2014.

Per quanto concerne la limitazione alla fruizione dei crediti d'imposta, prevista dal comma 11 del medesimo articolo 19, tale limitazione, nei settori dei trasporti e delle comunicazioni, interessa, tra le altre cose, il credito d'imposta per il rimborso parziale dell'accisa sulla benzina e sul GPL per autovetture in servizio pubblico di piazza (decreto-legge n. 989 del 1964), il credito d'imposta per le opere di ingegno digitali (articolo 11-bis decreto-legge n. 179 del 2012) e il credito d'imposta per gli investimenti delle imprese editoriali (articolo 8, legge n. 62 del 2001).

Osserva che sarebbe più opportuno, piuttosto che rinviare a un successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri la determinazione delle percentuali sulla base delle quali è limitata la fruizione di crediti di imposta riconosciuti da disposizioni di legge in vigore, fissare tali percentuali direttamente nella legge di stabilità. Osserva che occorrerebbe, a suo giudizio, evitare altresì che sia ridotta la fruizione di crediti d'imposta finalizzati a sostenere l'innovazione e la ricerca.

Fa presente inoltre, che ai sensi dell'articolo 24, che stabilisce le riduzioni degli stanziamenti di bilancio dei Ministeri, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti subisce una riduzione per un

importo di 11.281.000 euro per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017 e il Ministero dello sviluppo economico subisce una riduzione per un importo di 11.722.000 euro nel 2015, di 9.036.000 euro nel 2016 e di 10.098.000 euro nel 2017.

Per quanto concerne i finanziamenti o le misure di agevolazione per specifici interventi infrastrutturali, richiama in primo luogo l'autorizzazione di spesa, di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 17, di 250 milioni di euro per l'anno 2015 per interventi in favore del settore dell'autotrasporto, e la destinazione di una quota parte alle imprese del settore che procedano a ristrutturazioni ed aggregazioni.

Il successivo comma 3 prevede poi l'autorizzazione di spesa di 100 milioni di euro annui, per tre anni a partire dal 2017, per la realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali.

Con riferimento alle disposizioni contenute nell'articolo 19, in materia di imprese, i commi da 4 a 7 precisano procedure e requisiti per l'accesso alle risorse per il rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari destinati al trasporto pubblico locale, stanziati dal comma 83 dell'articolo unico della legge di stabilità 2014. La tabella E prevede un rifinanziamento delle risorse in questione per 500 milioni nel 2015. I commi da 8 a 10 del medesimo articolo 19 definiscono gli assi di intervento della strategia di sviluppo della rete ferroviaria per il periodo 2015-2017, individuandoli nella manutenzione straordinaria della rete ferroviaria nazionale e nello sviluppo degli investimenti per grandi infrastrutture. Per quanto concerne le procedure attuative degli investimenti, si prevede che il CIPE possa approvare i progetti preliminari delle opere anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa ed i relativi progetti definitivi, a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere. Tali disposizioni si riferiscono, in particolare, alle tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, alla tratta Terzo

valico dei Giovi della Linea AV/AC Milano-Genova e alle tratte del nuovo tunnel ferroviario del Brennero. Si prevede inoltre, che RFI presenti una relazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da inoltrare al CIPE, sulle spese relative agli investimenti completati per ciascun programma di investimento compreso nella strategia di sviluppo della rete ferroviaria. La relazione deve dare conto anche degli eventuali scostamenti rispetto al programma e deve essere presentata entro il mese di giugno di ogni anno e a consuntivo sulle attività dell'anno precedente.

Osserva che tale disposizione permette di seguire i tempi e i costi di realizzazione delle opere che RFI, in quanto gestore della rete, è tenuta ad effettuare sulla base degli impegni definiti nel contratto di programma. Proprio per la rilevanza di questo obbligo, sottolinea l'opportunità che la relazione che RFI è tenuta a predisporre sia trasmessa, oltre che al CIPE, anche al Parlamento. Più in generale rileva che un documento importante quale la strategia di sviluppo della rete ferroviaria deve tener conto delle gravi carenze infrastrutturali che si registrano in ampie parti del territorio nazionale e, in particolare, nelle regioni meridionali. Sottolinea infatti, che tali carenze pregiudicano lo sviluppo dei servizi, per quanto concerne il trasporto sia dei passeggeri sia delle merci. Con riferimento al trasporto ferroviario di merci, che è oggetto anche di altre misure contenute nel provvedimento in esame, richiama a titolo esemplificativo la situazione del porto di Gioia Tauro e di Napoli, la cui crescita è pesantemente ostacolata dalle carenze infrastrutturali che impediscono di sviluppare il trasporto di merci attraverso ferrovia. Ricorda altresì l'esigenza, già evidenziata nei lavori della Commissione, di ridefinire nel suo complesso il sistema della mobilità nell'area dello Stretto di Messina.

Segnala, infine, tra le misure che appaiono suscettibili di determinare un aumento di entrate, l'articolo 16 che prevede l'avvio da parte dell'AGCOM di una procedura per l'assegnazione a titolo oneroso

delle frequenze radioelettriche della banda 1452-1492 Mhz (banda L), da destinare alle tecnologie di comunicazione elettronica mobili *Supplemental Down Link*, tecnologie che consentono agli operatori di aumentare la velocità di *download* su rete mobile. L'importo derivante dall'assegnazione fino a un massimo di 700 milioni risulta già destinato alla copertura dell'esclusione di alcune somme del cofinanziamento nazionale di progetti finanziati con fondi strutturali comunitari dal saldo rilevante per il rispetto del patto di stabilità interno da parte delle regioni. Fa presente che la finalizzazione delle ulteriori eventuali maggiori entrate sarà definita con decreto ministeriale, prevedendosi comunque la possibilità della loro destinazione al fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato.

Segnala in proposito che sarebbe bene verificare l'opportunità di precisare la disciplina recata dall'articolo 16 relativamente alla procedura di avvio e svolgimento della gara. In particolare non sono chiare le ragioni per cui si faccia riferimento all'emanazione di un « eventuale » regolamento di gara. Per quanto riguarda la destinazione delle risorse derivanti dall'assegnazione delle frequenze, ricorda che la relazione sulla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2014, approvata dal Parlamento il 30 ottobre scorso, prevede che tali risorse siano utilizzate, in misura pari a circa 500 milioni di euro, per migliorare l'indebitamento netto, come concordato con le istituzioni europee.

A fianco delle riduzioni di spesa e dei finanziamenti previsti dall'articolato, si pongono gli interventi di finanziamento o definanziamento di autorizzazioni di spesa recate da leggi pluriennali operate dalla Tabella E. In particolare, viene disposto un rifinanziamento di 100 milioni di euro per le annualità 2016 e 2017 e di 200 milioni di euro per gli anni 2018 e seguenti per il secondo lotto del Terzo valico dei Giovi della linea ad alta velocità. Viene invece prevista una riduzione di 200 milioni per il 2015 e un rifinanziamento rispettivamente di 270 milioni per il 2016 e di 350

milioni per il 2017 come contributo in conto impianti a Ferrovie dello Stato Spa. Sono poi rifinanziati per 70 milioni di euro nel 2015, 100 milioni di euro nel 2016 e 200 milioni di euro a partire dal 2017 gli investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale. Viene disposto un rifinanziamento di 500 milioni per il 2015 e di 750 milioni per il 2016 e il 2017 per la continuità dei lavori di manutenzione straordinaria della rete ferroviaria. La Tabella E dispone anche una riduzione di 25 milioni di euro per il 2015 per il finanziamento della tratta Canello-Frasso Telesino. È disposta inoltre una riduzione di 90 milioni per il 2015 e un rifinanziamento di 200 milioni nel 2017 e di 2800 milioni per il 2018 e successivi per il finanziamento della linea ferroviaria Milano-Venezia tratte Brescia-Verona-Padova. È poi prevista la riduzione di 135 milioni per 2015 del finanziamento di interventi di adeguamento del tracciato e la velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce. È infine disposto un rifinanziamento di 10 milioni per il 2016, di 30

milioni per il 2017 e di 55 milioni per il 2018 per la realizzazione della piattaforma d'altura davanti al porto di Venezia.

In conclusione si riserva di formulare una proposta di relazione, sia con riferimento al disegno di legge di stabilità sia con riferimento al disegno di legge di bilancio, sulla base delle osservazioni svolte, nonché degli elementi che emergeranno dal dibattito.

Il viceministro Riccardo NENCINI si riserva di intervenire in una successiva seduta.

Ivan CATALANO, *presidente*, in considerazione dei lavori dell'Assemblea, propone di svolgere nella seduta già prevista per domani la discussione sulle linee generali e di procedere alle votazioni nella seduta di giovedì.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani.

**La seduta termina alle 14.20.**