

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

| | |
|--|-----|
| Variazione nella composizione della Commissione | 126 |
| Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2016). C. 3444 Governo, approvato dal Senato. | |
| Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2016 e bilancio pluriennale per il triennio 2016-2018 e relativa nota di variazioni. C. 3445 Governo, approvato dal Senato. C. 3445-bis Governo, approvato dal Senato. | |
| Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2016 e per il triennio 2016-2018 (limitatamente alle parti di competenza). | |
| Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2016 e per il triennio 2016-2018 (limitatamente alle parti di competenza) (Parere alla V Commissione) (<i>Esame congiunto e rinvio</i>) | 126 |

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 25 novembre 2015. – Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 13.30.

Variazione nella composizione della Commissione.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che l'onorevole Michaela Biancofiore, appartenente al gruppo Forza Italia – Il Popolo della Libertà – Berlusconi Presidente, è entrata a far parte della Commissione. Ha invece cessato di far parte della Commissione l'onorevole Sestino Giacomoni, appartenente al medesimo Gruppo.

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2016). C. 3444 Governo, approvato dal Senato.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2016 e bilancio pluriennale per il triennio 2016-2018 e relativa nota di variazioni. C. 3445 Governo, approvato dal Senato. C. 3445-bis Governo, approvato dal Senato.

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2016 e per il triennio 2016-2018 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2016 e per il triennio 2016-2018 (limitatamente alle parti di competenza).
(Parere alla V Commissione).

(Esame congiunto e rinvio).

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

Michele Pompeo META, *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.

Michele Pompeo META, *presidente*, fa presente che la Commissione avvia nella seduta odierna l'esame congiunto dei disegni di legge di stabilità e di bilancio. 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 Ministero 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. Ricorda in proposito che il termine per la presentazione degli emendamenti presso la Commissione è fissato per domani, giovedì 26 novembre, alle ore 10. Il termine per la presentazione degli emendamenti presso la Commissione Bilancio è invece fissato per venerdì 27 novembre, alle ore 18.30.

L'esame dei due disegni di legge da parte della Commissione 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 presentati presso le Commissioni di settore e respinti devono essere presentati di nuovo presso la Commissione Bilancio, anche al fine di permetterne la successiva presen-

tazione 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.

Emiliano MINNUCCI (PD), *relatore*, nel rilevare che la Commissione avvia nella seduta odierna l'esame dei disegni di legge di stabilità (A.C. 3444) e di bilancio 2016 (A.C. 3445), evidenzia che il disegno di legge di stabilità prefigura, in coerenza con la nota di aggiornamento al DEF, una manovra espansiva di finanza pubblica volta favorire l'incipiente ripresa e rilanciare ulteriormente l'economia.

Il provvedimento reca, analogamente a quelli relativi agli anni precedenti, un intervento normativo di portata ampia e diversificata, volto a dare attuazione al percorso di consolidamento fiscale indicato nella Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2015 che – si rammenta – nell'indicare il 2018 come anno di conseguimento del pareggio strutturale di bilancio, espone un obiettivo di indebitamento netto che, dal 2,2 per cento del 2016 (2,4 per cento nell'ipotesi in cui venga accordata la flessibilità di bilancio connessa con la cosiddetta « clausola migranti »), migliora poi progressivamente negli anni successivi fino a posizionarsi, nel 2019, ad un valore positivo di 0,3 punti percentuali di PIL (divenendo quindi un accredito netto).

Il disegno di legge di stabilità prevede il reperimento per gli anni 2016, 2017 e 2018 di risorse pari rispettivamente a circa 14,1, 13,1 e 14 miliardi di euro, a fronte di impieghi, per i medesimi anni, consi-

stentamente superiori, in quanto pari rispettivamente a 28,7, 32,3 e 30,2 miliardi.

Conseguentemente la manovra contenuta nel provvedimento comporta un peggioramento del saldo delle amministrazioni pubbliche (indebitamento netto), rispetto al saldo che si determinerebbe sulla base dell'andamento tendenziale, pari nel 2016 a circa 14,6 miliardi e poi, rispettivamente nei due anni successivi, a 19,2 e a 16,2 miliardi, importi che equivalgono allo 0,9 per cento di Pil nel primo anno, all'1,1 nel 2017 e allo 0,9 per cento di PIL nel 2018.

Sul piano fiscale, l'intervento di maggior rilievo è costituito dall'eliminazione degli aumenti di imposta e della riduzione delle agevolazioni fiscali, vale a dire le cosiddette clausole di salvaguardia, che dovevano scattare dal 2016 (con un impatto di circa 16,8 miliardi per tale anno). Di rilievo, quanto alla riduzione del carico fiscale che ne consegue (circa 4,5 miliardi annui), è poi l'intervento sulla fiscalità immobiliare, con l'esenzione IMU sui terreni agricoli e sui cosiddetti macchinari imbullonati, nonché l'esenzione TASI per la prima casa.

Limitatamente all'anno 2016, si blocca la possibilità di deliberare aumenti dei tributi e delle addizionali regionali e comunali.

Accanto a tali misure si ricordano anche la riduzione dell'aliquota Ires dal 2017, come confermato ieri dal Presidente del Consiglio, il miglioramento del regime cosiddetto dei minimi e l'aumento degli importi deducibili dall'IRAP in favore di alcuni soggetti di minori dimensioni, il bonus del 140 per cento sugli ammortamenti fiscali connessi agli investimenti in macchinari e attrezzature effettuati nel 2016, la proroga – in forma ridotta al 40 per cento – degli sgravi contributivi per le assunzioni a tempo indeterminato nonché la proroga delle detrazioni Irpef per ristrutturazioni e riqualificazione energetica degli edifici e il regime agevolato per cessioni e assegnazioni di beni ai soci. Si introduce infine una imposta sostitutiva pari al 10 per cento sui premi di produt-

tività e si eleva la soglia della detrazione di imposta (cosiddetta *no tax area*) spettante ai redditi di pensione.

A fronte di tali riduzioni si registrano maggiori entrate principalmente da due misure, costituite dall'aumento del carico fiscale sui giochi e dalla norma sui redditi e patrimoni detenuti all'estero (*voluntary disclosure*), per circa 3,1 miliardi nel 2016.

Per quanto concerne le spese, devono segnalarsi quelle in materia pensionistica relative alla cosiddetta opzione donna (160 milioni per il 2016, che poi salgono a 405 e 757 milioni nei due anni successivi). Altri interventi sono destinati al tema del disagio sociale mediante tra l'altro l'istituzione del Fondo per la lotta alla povertà e all'esclusione sociale (600 milioni nel 2016 e 1 miliardo dal 2017), nonché del Fondo per le non autosufficienze e le persone prive di legami familiari di primo grado (90 milioni dal 2016). Il quadro delle spese si completa infine con la parte relativa ai risparmi, per circa 8,4 miliardi nel primo anno e crescenti successivamente.

Possono richiamarsi in proposito quelli derivanti dalle misure in materia di indicizzazione delle pensioni (0,5 miliardi nel 2017, e 1,1 miliardi nel 2018), i risparmi connessi agli interventi di rafforzamento dell'acquisizione centralizzata di beni e servizi da parte delle pubbliche amministrazioni (circa 160 milioni), nonché quelli relativi alla rideterminazione del fabbisogno sanitario nazionale *standard* per l'anno 2016, cui è associata una minore spesa per circa 1,8 miliardi. La parte più rilevante deriva tuttavia da risparmi a carico delle regioni (circa 4 miliardi nel 2017, che salgono a 5,5 miliardi nell'anno successivo) nonché, per i medesimi enti, dagli effetti derivanti dal passaggio al pareggio di bilancio (1,8 miliardi nel 2016, che poi diminuiscono a 0,7 miliardi nel 2018).

Per quanto concerne i profili di interesse della IX Commissione, segnala che il disegno di legge di stabilità prevede diversi interventi soprattutto nel settore del trasporto.

In materia di trasporti si segnalano innanzitutto alcune misure specifiche di riduzione di spesa.

In particolare vengono ridotte le risorse statali per le regioni Campania e Lazio, per il finanziamento dei servizi di trasporto regionale marittimo (-7.900.000 euro a decorrere dal 2016, articolo 1, comma 363), sulla base della verifica che tali risorse risultavano in eccedenza rispetto ai costi della relativa convenzione, nonché le risorse assegnate alle Capitanerie di Porto per il sistema di controllo del traffico marittimo denominato VTMS (-2.700.000 euro per ciascuno degli anni del triennio, articolo 1, comma 364). Viene infine soppresso il contributo ventennale per gli investimenti delle imprese marittime per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta, giudicato come un illegittimo aiuto di Stato (-5 milioni di euro annui, articolo 1, comma 366). Anche in relazione al personale si riduce il finanziamento del rinnovo del secondo biennio economico del contratto collettivo 2004-2007, relativo al settore del trasporto pubblico locale (articolo 1, comma 365), derivante dalla cospicua riduzione della spesa per malattie.

Sul versante degli incrementi di spesa, questi interessano in primo luogo gli investimenti. Si prevede, infatti, il finanziamento di progetti per la realizzazione di ciclovie turistiche e ciclostazioni nonché per la sicurezza della ciclabilità cittadina (articolo 1, comma 371) per un totale di 33 milioni di euro in tre anni. Tale stanziamento appare di notevole interesse per la Commissione anche in considerazione del lavoro che essa sta svolgendo in relazione all'Atto Camera 2305, recante disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.

È altresì prevista l'istituzione di un Fondo finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, degli automezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale, e, in particolare, per l'accessibilità per persone a mobilità

ridotta, finanziato con risorse già stanziato e, quindi, senza nuovi oneri (articolo 1, comma 496).

È stata introdotta nel corso dell'esame al Senato la possibilità per l'ACI di finanziare, attraverso le risorse derivanti dalla propria funzione di organizzatore di competizioni sportive, l'organizzazione del Gran Premio d'Italia di Formula 1, (articolo 1, comma 183). Si è altresì previsto, sempre nel corso dell'esame al Senato (articolo 1, comma 258), che, nelle more dell'espletamento della gara per l'assolvimento degli oneri di servizio pubblico nei collegamenti marittimi tra la Sardegna e le sue isole minori predetta gara, e comunque non oltre il 30 giugno 2016, le risorse all'uopo già stanziato, possano essere utilizzate, nel limite di 6,5 milioni di euro, mediante la prosecuzione del contratto con la compagnia SAREMAR (Sardegna regionale marittima).

Si prevede inoltre (articolo 1, comma 194) che l'equiparazione alle strutture ricettive all'aria aperta, delle strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie unità da diporto, ormeggiate nello specchio d'acqua appositamente attrezzato (cosiddetta *marina resort*), che era stata introdotta per un periodo limitato, divenga permanente. L'equiparazione comporta l'applicazione dell'aliquota IVA ridotta.

Per quanto concerne le spese pluriennali previste in tabella E con riferimento al trasporto ferroviario sono effettuate alcune rimodulazioni (costruzione della linea ferroviaria Torino-Lione e realizzazione del terzo valico di Giovi, adeguamento del tracciato e velocizzazione della tratta Bologna-Lecce, investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale, opere di accesso agli impianti portuali e, a seguito di un emendamento introdotto al Senato, la rimodulazione del finanziamento di 41 milioni di euro per lo sviluppo della Metropolitana di Torino, che viene anticipato dal 2017 al 2016), alcuni parziali definanziamenti (una riduzione di 250 milioni di euro per il 2016 di un contributo reso in conto impianti a Ferrovie dello Stato Spa, portata a 291

milioni di euro per il 2016, a seguito di un emendamento al Senato, che, peraltro ha incrementato di 41 milioni di euro lo stanziamento per il 2017; una riduzione di 50 milioni di euro per le tratte dell'alta velocità Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia ed Apice-Orsara e Frasso Telesino-Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari, nonché una riduzione di 7,1 milioni di euro per il 2016 con riferimento alla realizzazione della Piattaforma d'altura davanti al porto di Venezia) e alcuni rifinanziamenti (200 milioni di euro per il 2018, per i contratti di programma RFI).

Rileva peraltro che l'intervento sicuramente più significativo è il contributo in conto impianti a Ferrovie dello stato per un importo pari a 200 milioni di euro per l'anno 2017, 600 milioni per l'anno 2018 e 7.500 milioni di euro (periodo 2019-2025), a fronte di una riduzione per il 2016 come detto pari a 291 milioni di euro.

Per quanto concerne il settore dei trasporti segnala altresì il comma 548, che prevede che, in tema di obblighi conseguenti alla cessazione della circolazione dei veicoli a motore e dei rimorchi, in relazione alla definitiva esportazione all'estero, tale esportazione per reimmatricolazione sia comprovata dall'esibizione della copia della documentazione doganale di esportazione ovvero, in caso di cessione intracomunitaria, dalla documentazione comprovante la radiazione dal PRA. L'introduzione di tale disposizione è stata motivata come misura di contrasto all'evasione fiscale nel settore degli autoveicoli, e pertanto la previsione è inserita nella parte del disegno di legge contenente le norme fiscali. In relazione alle competenze della Commissione in materia di trasporti, invita peraltro il Governo a valutare attentamente se una disposizione di tale natura non comporti l'effetto di rendere eccessivamente difficile per il proprietario italiano l'esportazione all'estero del proprio veicolo usato.

Con riferimento al settore delle telecomunicazioni, oltre all'attuazione dell'Accordo con la Santa Sede del 14 e 15 giugno 2010, in materia di radiodiffusione televi-

siva e sonora, che prevede l'avvio di una procedura di gara per selezionare un operatore di rete già titolare di diritto d'uso che metta a disposizione senza oneri per la Santa Sede le necessarie disponibilità tecniche volte ad assicurare una capacità trasmissiva televisiva che raggiunga almeno il 70 per cento della popolazione (articolo 1, comma 80 – 81), si prevede l'istituzione, presso il Ministero dello sviluppo economico, di un «Fondo per il riassetto dello spettro radio» con una dotazione di euro 276.000 annui a decorrere dal 2016. Scopo del Fondo è la realizzazione di attività di studio, verifiche tecniche e interventi in tema di attribuzione di frequenze aggiuntive a specifici servizi, propedeutiche alla liberazione del *broadcasting* della banda a 700 MHz, e per l'armonizzazione internazionale dell'uso dello spettro (articolo 1, comma 82). Si evidenzia che la banda a 700 Mhz è identificata per essere utilizzata per i sistemi a larga banda entro il 2020.

Ricorda altresì che il canone RAI viene ridotto, per il 2016 a 100 euro (rispetto a 113,50 per il 2015). Contestualmente si introduce una nuova modalità di pagamento del canone, che sarà addebitato nella fattura relativa alla fornitura dell'energia elettrica. Ciò sotto il profilo giuridico, implica che, al fine di contrastare fenomeni di evasione del pagamento del canone, che si dimostrano assai frequenti, è introdotta una nuova presunzione di possesso dell'apparecchio televisivo sulla base della presenza di un contratto di fornitura dell'energia elettrica.

Per quanto concerne il disegno di legge di bilancio, segnala che risultano di interesse della 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 naviga-

zione, 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 (Tabella 3), è di interesse l'intera missione 15 « Comunicazioni », nonché il programma 17.18 « Innovazione tecnologica e ricerca per lo sviluppo delle comunicazioni ». Per il Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2), occorre considerare gli stanziamenti afferenti al programma 13.8 « Sostegno allo sviluppo del trasporto » riferito principalmente al settore ferroviario e quelli del programma 15.3: « Servizi postali e telefonici ».

Le spese finali complessive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in conto competenza, sono pari, a seguito della nota di variazioni approvata al Senato, a 12,051 miliardi di euro nel 2016. Tali spese corrispondono al 2 per cento circa del totale delle spese finali del bilancio dello Stato. Le spese correnti sono pari a 6,711 miliardi di euro e quelle in conto capitale a 5,340 miliardi di euro.

Rispetto all'anno 2015 si registra quindi una riduzione complessiva della previsione di spesa, in termini di competenza, dopo la I nota di variazioni, di circa 1.348,8 milioni di euro, pari a una riduzione del 10 per cento della spesa complessiva del ministero. La riduzione ha interessato sia le dotazioni di parte corrente (-4 per cento circa) sia le spese in conto capitale (circa -15 per cento).

Tale riduzione sulla previsione di spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si riverbera anche sulle spese relative alle tre missioni di interesse della IX Commissione previste per il 2016 che ammontano a 8.378,394 milioni di euro. Dopo la I Nota di variazioni la previsione 2016 è pari a 8.344,404 milioni di euro. Il disegno di legge di bilancio 2016 propone

quindi una riduzione di circa 583,592 milioni di euro (erano 548,6 milioni di euro nel bilancio iniziale 2016) in termini di competenza degli stanziamenti, proporzionalmente più bassa rispetto a quella complessiva del Ministero.

Con riferimento alle tre Missioni di competenza della Commissione la Missione n. 13 « Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto », articolata in 6 Programmi presenta uno stanziamento complessivo per il 2016, dopo la I nota di variazioni, di 7.602,028 milioni di euro (erano 7.632,4 milioni di euro nel bilancio iniziale 2016), con una riduzione di 562,55 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate di bilancio 2015 che stimano una spesa di 8.164,576 milioni di euro; la Missione n. 7 – Ordine pubblico e sicurezza comprende il programma 7.7 « Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste » per il quale nel 2016 vengono stanziati 738,226 milioni di euro, con una riduzione di circa 20 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate 2015; la spesa del programma è principalmente assorbita dalle spese delle Capitanerie di porto (632,8 milioni di euro per spese di funzionamento e circa 97,7 milioni di euro per investimenti); infine la Missione n. 17 – Ricerca e innovazione comprende programma « Ricerca nel settore dei trasporti », conferma stanziamento di 4,150 milioni di euro, già presente nelle previsioni assestate dell'anno scorso.

Si sofferma più nel dettaglio sulla missione n. 13 « Diritto alla mobilità », interamente di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La riduzione dello stanziamento complessivamente pari a 562,55 milioni di euro, dopo la I Nota, è ascrivibile principalmente alla riduzione di 195,17 milioni di euro del programma Sviluppo e sicurezza della mobilità locale (13.6) che incide per più di un terzo della riduzione complessiva, rappresentando peraltro il programma con stanziamenti di gran lunga più elevati nell'ambito della missione ed alla riduzione sul programma 13.5 Sistemi ferroviari per 183,8 milioni di euro dovuta principalmente alla riduzione dello stanziamento per investimenti per

circa 159 milioni di euro. Per quanto riguarda gli altri programmi della missione 13, si segnalano: la riduzione di circa 33,869 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; la riduzione di 95,36 milioni di euro del Programma (13.2) « Autotrasporto e intermodalità »; la modesta riduzione del Programma (13.4) « Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo » per 11 milioni di euro, dopo la I Nota (per minori spese di natura obbligatoria per l'ENAC per 10,3 milioni di euro), e, quella per 43,244 milioni di euro, dopo la I Nota, al Programma (13.9) « Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ».

Relativamente allo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, occorre considerare gli stanziamenti relativi ai seguenti programmi della missione 15 « Comunicazioni »: 15.5, Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione dell'inquinamento elettromagnetico»; 15.8, « Servizi di Comunicazione elettronica, di Radiodiffusione e Postali » e 15.9, « Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti », il nuovo programma introdotto a seguito della riorganizzazione del Ministero dello sviluppo economico, cui fanno capo le attività della nuova Direzione generale per le attività territoriali. Riguardo ai tre programmi si rinvencono modeste variazioni di spesa così articolate. Il Programma 15.5, relativo alla « Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione dell'inquinamento elettromagnetico », reca uno stanziamento per il 2016 di 11,11 milioni di euro, dopo la I Nota di variazioni, che risulta ridotto di 6,92 milioni di euro rispetto all'Assestamento 2015 per minori spese correnti di funzionamento della Direzione Generale per la pianificazione e gestione dello spazio radio elettrico. Il Programma 15.8, relativo ai

Servizi di Comunicazione elettronica, di Radiodiffusione e Postali, reca una previsione di spesa 2016 di 60,95 milioni di euro, dopo la I Nota (erano 58,229 milioni di euro nel bilancio iniziale 2016), in diminuzione (-32,97 milioni di euro) rispetto all'Assestamento di bilancio 2015, per minori spese di investimento. Il Programma 15.9 « Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti », istituito a partire dal 2015, reca previsioni di spesa 2016 per 39,53 milioni di euro, in lieve aumento (+ 2,97 milioni di euro), rispetto all'Assestamento 2015.

Per quanto concerne infine gli stanziamenti inseriti nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, il programma 13.8, Sostegno allo sviluppo del trasporto, reca complessivamente, dopo la I Nota di variazioni, stanziamenti di competenza 2016 per 4.843,699 milioni di euro (erano 4.084,7 milioni di euro nel disegno di legge di Bilancio iniziale 2016), mentre per il 2015 (legge di Assestamento di Bilancio 2015), il programma recava stanziamenti di competenza per 3.503,1 milioni di euro. A seguito dell'approvazione della I Nota di variazioni lo stanziamento è stato incrementato di 758,99 milioni di euro. A legislazione vigente si evidenzia pertanto un incremento complessivo dello stanziamento per il 2016 pari a circa 1.340,6 milioni di euro. Il programma 13.8 reca stanziamenti in favore del trasporto ferroviario che rappresentano generalmente tra l'80 per cento ed il 90 per cento della spesa totale del programma (per il 2016 costituiscono l'88 per cento, ammontando a 3.623,5 milioni di euro).

Nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2), è iscritto anche il programma 15.3 che reca stanziamenti relativi ai servizi postali e telefonici, tra cui i trasferimenti correnti a Poste Italiane S.p.a. per lo svolgimento degli obblighi di servizio universale nel settore dei recapiti postali. Per il programma 15.3 il disegno di legge di bilancio 2016 prevede una spesa in termini di competenza di 327,07 milioni di

euro, in diminuzione di 27,7 milioni di euro circa rispetto all'Assestamento 2015.

In conclusione si riserva di formulare una proposta di relazione su ciascun stato di previsione di competenza della Commissione e sulle connesse parti del disegno di legge di stabilità, che tenga conto degli elementi che emergeranno dal dibattito.

Michele DELL'ORCO (M5S) osserva che il disegno di legge di stabilità reca, per quanto concerne il settore dei trasporti, diverse misure, non di particolare rilievo, caratterizzate, in alcuni casi, dal riferimento a specifici territori e forse introdotte per effetto delle pressioni dei rappresentanti di quegli stessi territori. Alcune misure relative al settore dei trasporti possono essere anche valutate positivamente, mentre altre sono senz'altro negative. In ogni caso non emergono dal disegno di legge di stabilità indirizzi precisi e di ampia portata che incidano sulla politica complessiva del settore, per cui tale politica viene condotta in continuità con le linee già affermatesi in passato e fortemente criticate dal proprio Gruppo. Per queste ragioni il Gruppo Movimento 5 Stelle ha elaborato alcune proposte di intervento che permettono di definire una nuova politica per i trasporti.

Al riguardo, in primo luogo segnala che, nonostante la situazione di crisi e la scarsità delle risorse disponibili, ingenti finanziamenti continuano ad essere destinati a grandi opere, per lo più di scarsa utilità, mentre rimangono in condizioni di grave carenza finanziaria settori fondamentali per la vita di tutti i cittadini, come il settore del trasporto pubblico locale. Per questo il proprio Gruppo intende presentare un emendamento con cui si dispone, per gli anni del triennio di riferimento della manovra, la riduzione del 30 per cento degli stanziamenti relativi alle grandi opere e la destinazione di tali risorse al Fondo per il trasporto pubblico locale.

Alle stesse finalità risponde un secondo intervento elaborato dal proprio Gruppo, che sarà anch'esso presentato attraverso un apposito emendamento, mediante il

quale si intende vincolare una quota del gettito della tassa di soggiorno alla fornitura dei servizi di trasporto pubblico e, in particolare, al rinnovo del parco mezzi. Osserva infatti che, per quanto la legge preveda che l'introito della tassa di soggiorno debba essere utilizzato a sostegno delle attività turistiche, si tratta di una finalità generica che di solito viene aggirata, in quanto gli enti locali utilizzano tali risorse per assicurare l'equilibrio dei propri bilanci. Per questo ritiene che l'individuazione di una quota del gettito della tassa di soggiorno e la destinazione di tale quota a una finalità specificamente individuata, come il rinnovo del parco mezzi dei servizi di trasporto pubblico possa assicurare un appropriato utilizzo delle risorse in questione. Sottolinea altresì che la condizione dei mezzi di trasporto pubblico assume notevole importanza anche rispetto alla capacità di attrazione di flussi turistici. Anche questo rappresenta, a suo giudizio, un aspetto che conferma la validità della proposta del proprio Gruppo.

Franco BORDO (SI-SEL) osserva che il disegno di legge di stabilità 2016, sotto il profilo degli interventi nel settore delle politiche per i trasporti e le comunicazioni presenta evidenti carenze e criticità. Sottolinea infatti che, oltre a risultare praticamente assenti gli investimenti pubblici in particolare nel Mezzogiorno, emerge una grave mancanza di interventi sul fronte degli investimenti in ricerca e sviluppo nel campo della mobilità sostenibile. Rileva altresì che poco o niente è previsto, se non un misero intervento sulle ciclovie, per la progettazione di nuovi sistemi di mobilità ecologici e sostenibili, anche attraverso la definizione di processi che possano ottimizzare la logistica dell'ultimo miglio e le attività di trasporto in aree urbane, limitando le esternalità negative in termini di traffico e congestione, inquinamento e dispendio energetico.

Evidenzia quindi che nessuna misura di rilievo viene prevista per sostenere e promuovere l'attuazione dell'Agenda digitale e il Piano nazionale per la banda ultralarga,

in modo da accelerare la realizzazione della rete a banda larga e ultra-larga.

Segnala che il disegno di legge di stabilità prevede l'inserimento del canone RAI nella bolletta dell'energia elettrica, senza considerare che il canone televisivo o canone RAI nasce come imposta relativa alla detenzione di apparecchi atti o adattabili alla ricezione di radioaudizioni televisive nel territorio italiano. Tale natura non permetterebbe l'utilizzo della bolletta elettrica come strumento di pagamento. Infatti, anche solo sotto il profilo applicativo, risulta di non facile esecuzione, dal momento che non si può assimilare il pagamento del canone RAI all'oggetto di un contratto di somministrazione o fornitura di energia elettrica. Si pone altresì il quesito sulla destinazione dei maggiori introiti derivanti dall'applicazione di questa norma. La disposizione non lo esplicita chiaramente. Gli eventuali maggiori introiti conseguiti attraverso il nuovo sistema di pagamento del canone potrebbero essere destinati direttamente alla RAI per garantire un servizio pubblico radiotelevisivo di qualità, tutelare professionalità di eccellenza e difendere e valorizzare la crescita culturale e sociale del Paese. In ogni caso, imporre tale canone nella bolletta appare un artificio di dubbia legittimità, visto e considerato che il corrispettivo di un contratto di somministrazione, quale la fornitura di energia elettrica, viene legato ad una imposta che nulla ha a che fare con tale corrispettivo. La determinazione del canone RAI dovrebbe essere, invece, definita dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di stabilità, secondo il criterio della progressività nell'imposizione fiscale generale, per cui la misura del canone di abbonamento dovrebbe essere stabilita nella dichiarazione dei redditi.

Osserva poi che nel testo non si prevede un adeguato finanziamento del trasporto pubblico locale, finalizzato ad incrementarne l'efficienza e la qualità delle prestazioni. Il Fondo nazionale per il trasporto pubblico, istituito con la legge di stabilità per il 2013, come anche recente-

mente denunciato dalla Conferenza delle Regioni, non garantisce il pieno ristoro delle risorse del settore rispetto ai tagli operati negli ultimi anni ed è insufficiente a far fronte, non solo agli oneri derivanti dai contratti di servizio in essere, ma soprattutto al rinnovo del materiale rotabile, alla manutenzione straordinaria delle infrastrutture, all'innovazione tecnologica e al rinnovo dei contratti. Per garantire un ristoro completo rispetto alle decurtazioni precedenti, la dotazione del fondo dovrebbe essere elevata da 4.929 milioni di euro a 6.330 milioni di euro.

Il disegno di legge di stabilità 2016, inoltre, prevede l'istituzione di un nuovo Fondo per l'acquisto di autobus, le cui risorse sono «centralizzate» dallo Stato e confluiscono al «Fondo finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, degli automezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale». In questi giorni chiudendo il decreto di riparto per il quinquennio 2015-2019, questa norma modifica in modo sostanziale le modalità di utilizzo del Fondo e rende praticamente inutile quanto previsto, in termini di regole ed efficientamento dal decreto di riparto. Inoltre, mette a repentaglio la programmazione effettuata e le gare già in corso.

Alle carenze sopra individuate fanno da contrasto gli importanti finanziamenti per le grandi opere previsti del disegno di legge di stabilità come ad esempio quelli per il TAV e il MOSE. Si prevedono, infatti, per il TAV in Tabella E 120 milioni di euro nel 2016, 102 milioni di euro nel 2017, 293 milioni di euro nel 2018, 293 milioni di euro nel 2019 e oltre 1 un miliardo e mezzo nel 2020 e successivi. Per il MOSE 350 milioni di euro nel 2016, 17 milioni di euro nel 2017, 17 milioni di euro nel 2018, 12 milioni nel 2019 e successivi.

Finanziamenti di cui non sono chiare le modalità di impiego e l'utilità riguardano pure le autostrade e le ferrovie e, potenzialmente, anche il Ponte sullo Stretto di Messina. La Tabella E reca, infatti, un importante rifinanziamento dello stanziamento a favore di ANAS Spa, per la

manutenzione straordinaria della rete stradale, la realizzazione di nuove opere e la prosecuzione degli interventi previsti dai contratti di programma già stipulati tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società, per un importo pari a 1.200 milioni di euro nel 2016, a 1.300 milioni nel 2017 e nel 2018 e a 3.000 milioni a decorrere dal 2019; nonché una riduzione di 250 milioni di euro per l'anno 2016, relativa al contributo in conto impianti a Ferrovie dello Stato Spa, che viene contestualmente incrementato di 200 milioni di euro solo nel 2017, 600 milioni nel 2018 e 7.500 milioni a decorrere dal 2019. Gli aumenti di risorse a favore delle due società non permettono di delineare con

chiarezza un quadro dei programmi di investimento, delle priorità degli interventi da adottare e delle risorse disponibili.

Per tutte le ragioni indicate, esprime a nome del proprio Gruppo una valutazione negativa sul disegno di legge di stabilità in esame e preannuncia la presentazione in Commissione di una proposta di relazione alternativa.

Michele Pompeo META, *presidente*, in considerazione dell'imminente inizio della chiama dei deputati per l'elezione di tre giudici della Corte costituzionale, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani alle ore 13.30.

La seduta termina alle 14.15.