

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Variazione nella composizione della Commissione	221
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>Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Relazioni favorevoli con osservazioni</i>)	221
ALLEGATO 1 (Emendamenti presentati)	229
ALLEGATO 2 (Relazione approvata)	232
ALLEGATO 3 (Relazione approvata)	235
ALLEGATO 4 (Proposta di relazione alternativa presentata dal gruppo SI-SEL)	237

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 26 novembre 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.40.

Variazione nella composizione della Commissione.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che l'onorevole Vincenzo Folino, appartenente al Gruppo Sinistra Italiana – Sinistra Ecologia Libertà, è entrato a far parte della Commissione. Ha invece cessato di far parte della Commissione l'ono-

revole Settimo Nizzi, appartenente al Gruppo Forza Italia – Il Popolo della Libertà – Berlusconi Presidente.

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).

(Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Relazioni favorevoli con osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto, rinviato nella seduta del 25 novembre 2015.

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.

Marco DI STEFANO (PD) chiede al Governo e al relatore chiarimenti in merito alla ripartizione tra Lazio e Campania delle risorse per i servizi di trasporto regionale marittimo che sono ridotte ai sensi del comma 363. Ritiene altresì necessario verificare se si tratti di stanziamenti effettivamente eccedenti o, invece, considerato lo stato di gravi difficoltà e carenze dei servizi di trasporto in questione, non si tratti piuttosto di finanziamenti che le due regioni interessate devono successivamente integrare con proprie risorse.

Michele Pompeo META, *presidente*, invita il relatore a segnalare la questione nella propria proposta di relazione, in modo che il Governo e la Commissione Bilancio possano valutarla con la dovuta attenzione.

Michele MOGNATO (PD) chiede al Governo chiarimenti in ordine alle motivazioni per cui, nell'ambito degli interventi disposti con la Tabella E, si dispone la riduzione di 50 milioni di euro per il 2016 del finanziamento e RFI per due tratte dell'alta velocità, di cui una è costituita dalla Brescia-Verona-Padova, all'interno della linea ferroviaria AV/AC Milano-Ve-

nezia. Ritiene altresì che debba essere chiarita la motivazione per cui, sempre in Tabella E, si dispone un definanziamento di 7,1 milioni di euro per il 2016 dell'autorizzazione di spesa relativa alla realizzazione della piattaforma d'altura davanti al porto di Venezia. Segnala infine che la Tabella E prevede una rimodulazione per effetto della quale viene ridotto di 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018 e viene poi aumentato per 50 milioni di euro dal 2019 il finanziamento delle opere di accesso agli impianti portuali previsto dall'articolo 1, comma 153, della legge n. 190 del 2014. Ritiene che dovrebbe essere possibile individuare le singole opere di accesso alle quali il finanziamento è destinato, in modo da poter valutare, anche in questo caso, le ragioni della rimodulazione. Invita infine la Commissione a considerare le previsioni del comma 496, che istituiscono un Fondo finalizzato all'acquisto di automezzi per il trasporto pubblico locale. Ritiene che le possibilità di impiego del Fondo dovrebbero essere ampliate, in modo da considerare anche quelle situazioni in cui i servizi di trasporto pubblico locale sono prestati mediante mezzi di navigazione. Invita pertanto il relatore a tener conto di questa esigenza nell'ambito della propria proposta di relazione.

Michele Pompeo META, *presidente*, condivide l'opportunità che il Fondo previsto dal comma 496 possa essere utilizzato anche per l'acquisto di mezzi di trasporto pubblico locale ferroviario e marittimo.

Paolo GANDOLFI (PD) richiama l'attenzione della Commissione su alcune questioni su cui intende presentare appositi emendamenti presso la Commissione Bilancio, oltre all'emendamento già presentato in Commissione Trasporti. In primo luogo ritiene opportuno che il disegno di legge di stabilità preveda misure volte a incentivare, anche attraverso l'esenzione per un triennio dal pagamento della tassa automobilistica, l'uso delle autovetture meno inquinanti, quali quelle a

trazione elettrica, ibrida, a doppia alimentazione, a gas metano e a GPL, a idrogeno. Per le medesime finalità considera opportuno che il Fondo per l'acquisto di mezzi per il trasporto pubblico locale e regionale, previsto dal comma 496, sia riservato per una quota all'acquisto di veicoli ad alimentazione elettrica, a gas metano o a idrogeno. In terzo luogo evidenzia l'esigenza di intervenire sul meccanismo del pagamento IVA da parte delle aziende di trasporto pubblico locale, nel caso in cui il servizio sia affidato a consorzi. Rileva infine che, per quanto riguarda la società che si prevede di costituire per l'acquisto dei mezzi del trasporto pubblico, sulla base delle previsioni del citato comma 496, sarebbe opportuno che le aziende private affidatarie del servizio di trasporto pubblico fossero esentate dall'obbligo di partecipare a tale società. Sollecita quindi il rappresentante del Governo a considerare e valutare le proposte illustrate nel proprio intervento, in modo che, ove non emergano elementi ostativi, esse possano essere accolte.

Mirella LIUZZI (M5S), con riferimento alle disposizioni relative al settore delle telecomunicazioni, segnala che le disposizioni dei commi 80 e 81 reperiscono le risorse finanziarie necessarie per dare attuazione all'accordo con lo Stato della Città del Vaticano, definito nel 2010, in base al quale l'Italia ha avuto la possibilità di utilizzare frequenze assegnate a tale Stato in cambio dell'impegno, finora inattuato, ad assicurare alla Santa Sede una adeguata capacità trasmissiva. Pur non avendo obiezioni sul contenuto delle disposizioni richiamate, evidenzia che il Parlamento non ha avuto alcuna possibilità di conoscere precisamente i termini dell'Accordo in questione e, dal momento che esso non è stato oggetto di un'autorizzazione alla ratifica. Ritiene che si tratti di un profilo molto delicato, che dovrebbe essere segnalato nella proposta di relazione. Sempre per quanto concerne il settore delle telecomunicazioni, ricorda che nella seduta di ieri era stata sollevata la questione della destinazione del maggior

gettito derivante dall'inserimento del canone RAI nella bolletta elettrica. In realtà è noto che tale maggior gettito sarà destinato in parte all'Erario, e più precisamente al Fondo per la riduzione della pressione fiscale, e in parte a fornire la copertura finanziaria per l'esonero dal pagamento del canone delle persone con età superiore a 75 anni. Osserva che la destinazione di tale maggior gettito dovrebbe essere presa in attenta considerazione, anche al fine di aumentare le risorse previste per le esenzioni in caso di situazioni di difficoltà.

Diego CRIVELLARI (PD) si unisce alle considerazioni del collega Mognato e invita il relatore a tenerne conto nella propria proposta di relazione.

Paolo COPPOLA (PD), con riferimento al disegno di legge di bilancio, segnala che le schede obiettivo allegate agli stati di previsione, pur essendo leggibili, a differenza di quanto accadeva negli anni precedenti, continuano a esporre obiettivi assegnati ai dirigenti apicali e indicatori di risultato che sono del tutto incongrui e quasi risibili. Ritiene infatti che gli obiettivi assegnati ai dirigenti apicali e gli indicatori di risultato sulla base dei quali dovrebbe essere valutata l'attività di questi stessi dirigenti dovrebbero essere, per un verso, coerenti con la politica del Governo, e, per l'altro, impegnativi e sfidanti, in modo da permettere di verificare effettivamente il conseguimento delle finalità perseguite da quella stessa politica. A titolo di esempio, osserva che l'obiettivo a cui corrisponde la maggiore dotazione finanziaria nell'ambito dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, vale a dire l'obiettivo relativo al contributo agli investimenti nel settore stradale e autostradale, ha come indicatore di risultato il raggiungimento della percentuale del 90 per cento di evasione delle richieste pervenute. È evidente che si tratta di un indicatore del tutto incongruo e inidoneo a valutare l'appropriatezza dell'utilizzo delle risorse finanziarie relative a tali contributi agli investimenti. Ribadisce

pertanto che, in generale, la grande maggioranza delle schede in questione fissa obiettivi e indicatori di risultato del tutto incoerenti con le finalità di tale strumento. Per parte propria si impegna a continuare a far presente tale inadeguatezza, fino al momento in cui vi si porrà rimedio, in modo da consentire una effettiva valutazione dei risultati conseguiti dalla dirigenza apicale dello Stato.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) ricorda che in una recente visita a Genova il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, ha sottolineato l'importanza strategica del collegamento Amsterdam-Genova, assicurando inoltre di aver raddoppiato i fondi relativi alla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi. Dal momento che non trova nei disegni di legge in esame alcun riscontro a tali affermazioni del Ministro, chiede al rappresentante del Governo chiarimenti in proposito.

Vincenzo GAROFALO (AP), nel condividere le sollecitazioni formulate dal collega Gandolfi per interventi di incentivazione della mobilità sostenibile, osserva che tali interventi dovrebbero essere destinati non solo alle autovetture di nuova immatricolazione alimentate con sistemi meno inquinanti, ma anche alle autovetture fornite delle stesse modalità di alimentazione a seguito di trasformazione.

Emiliano MINNUCCI (PD), *relatore*, invita il presidente a sospendere brevemente la seduta, per permettergli di formulare le proprie proposte di relazione in modo da tener conto anche degli interventi che sono stati svolti nella seduta odierna.

Michele Pompeo META, *presidente*, accogliendo la richiesta del relatore, dispone una breve sospensione della seduta.

La seduta, sospesa alle 15.10, è ripresa alle 15.20.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che sono stati presentati sei emen-

damenti riferiti al disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 1*).

Mauro PILI (Misto) dichiara di ritirare l'emendamento a sua firma 3444/IX/Tab. E. 1.

Emiliano MINNUCCI (PD), *relatore*, invita i presentatori a ritirare gli emendamenti presentati al disegno di legge di stabilità, motivando la propria posizione non per ragioni di merito, ma per una considerazione più generale di opportunità. Osserva infatti che la procedura di esame dei disegni di legge di stabilità e di bilancio da parte delle Commissioni di settore risulta ridondante, laddove prevede la votazione di emendamenti, senza che tale votazione abbia effetti sostanziali, dal momento che gli stessi emendamenti devono essere poi presentati presso la Commissione Bilancio, dove saranno nuovamente esaminati. Per queste ragioni formula un invito al ritiro, esprimendo altrimenti parere contrario. Al tempo stesso segnala di aver accolto, ovunque possibile, le sollecitazioni formulate dai colleghi nel corso del dibattito o avanzate negli emendamenti presentati, nell'ambito delle proposte di relazione che ha predisposto e che, una volta concluso l'esame degli emendamenti, si accinge ad illustrare.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime parere conforme a quello del relatore.

Mauro PILI (Misto) illustra l'emendamento a sua firma 3444/IX/1.1. Evidenzia che le disposizioni recate dal comma 258 pregiudicano trecento posti di lavoro dei dipendenti SAREMAR. Osserva infatti che, mentre per la Tirrenia è stata effettuata una gara a doppio oggetto, vale a dire relativa, congiuntamente, ai servizi di garanzia della continuità territoriale, da un lato, e al naviglio e al personale, dall'altro, per la SAREMAR, al contrario, si prevede uno scorporo, che comporterà l'effetto disastroso di disperdere la capacità tecnica e l'esperienza del personale dipendente dalla società, che rischia di perdere l'im-

piego. Ritiene che invece avrebbero dovuto essere adottate misure come quelle indicate nella propria proposta emendativa. Per questo invita il relatore a tener conto della questione nella propria proposta di parere.

Romina MURA (PD) osserva che l'emendamento approvato dal Senato, che è divenuto il comma 258 dell'articolo 1, proroga la convenzione per la prosecuzione del contratto con la SAREMAR fino al 30 giugno 2016. Tale proroga è finalizzata proprio a permettere di individuare le modalità più idonee per preservare i posti di lavoro dei dipendenti della compagnia, obiettivo che la regione Sardegna si è impegnata a raggiungere.

Mauro PILI (Misto) rileva che la proroga è prevista per soli sei mesi, che non vi sono atti formali della Commissione europea con i quali si approva la soluzione che si intende porre in atto allo scadere della proroga e che, come rilevato dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato, è escluso che nell'espletamento della gara alla quale fa riferimento il comma 258 possa essere prevista la clausola sociale, necessaria a salvaguardare i posti di lavoro.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) dichiara il voto favorevole del proprio Gruppo sull'emendamento Pili 3444/IX/1.1.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda l'attenzione dedicata dalla Commissione alla questione dei collegamenti marittimi con la Sardegna e assicura sull'impegno della Commissione stessa a vigilare per evitare che le conseguenze negative, in primo luogo in termini occupazionali, temute dal collega Pili, non si verifichino. Al tempo stesso invita il presentatore dell'emendamento a evitare che, in presenza del parere contrario del relatore e del Governo, l'emendamento stesso sia sottoposto all'esame della Commissione Bilancio dopo essere stato respinto nella Commissione di settore. Ritiene che sarebbe assai più utile inserire nell'ambito della

proposta di relazione che il relatore si accinge a presentare l'esigenza di assicurare il conseguimento delle finalità alle quali è rivolto l'emendamento in esame.

Mauro PILI (Misto), nel ringraziare il presidente per le sue considerazioni e il suo invito, ritiene tuttavia di non potersi aderire e, considerata la rilevanza della questione affrontata nell'emendamento a propria firma, insiste per la votazione.

La Commissione respinge l'emendamento Pili 3444/IX/1.1.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) illustra l'emendamento a sua firma 3444/IX/1.3. Ricorda che già il disegno di legge di stabilità dello scorso anno conteneva nel testo iniziale la soppressione dei contributi alle imprese marittime per gli investimenti relativi al rinnovo e all'ammodernamento della flotta. Tale previsione era stata tuttavia eliminata nell'*iter* parlamentare. Ritiene sbagliato che di nuovo il Governo proponga di eliminare i contributi per un settore di indubbio rilievo e pertanto ha presentato un emendamento che soppprime il comma 366.

Emiliano MINNUCCI (PD), *relatore*, osserva che la soppressione dei contributi in questione è connessa al fatto che la Commissione europea li ha qualificati come aiuto di Stato illegittimo. Rileva altresì che l'emendamento presenta profili in ordine all'opportunità della copertura finanziaria che devono essere valutati dalla Commissione Bilancio. Per questo ribadisce l'invito al ritiro.

Mario TULLO (PD) osserva che, anche in considerazione di quanto osservato sulla copertura finanziaria dal relatore, la questione possa essere affrontata in altra sede, dove si potranno definire comunque iniziative idonee a sostenere l'attività delle imprese marittime e di tutto il settore.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) insiste per la votazione dell'emendamento a sua firma 3444/IX/1.3.

La Commissione respinge l'emendamento Biasotti 3444/IX/1.3.

Diego DE LORENZIS (M5S) sottoscrive l'emendamento Terzoni 3444/IX/1.5. Osserva infatti che tale emendamento corrisponde all'esigenza di inserire al comma 371 dell'articolo 1 del disegno di legge di stabilità, una definizione dei percorsi ferroviari dismessi, al fine di evitare che la possibilità di disporre dei finanziamenti previsti dallo stesso comma provochi una corsa a dismettere tratte ferroviarie, senza che ve ne sia la giustificazione.

Michele Pompeo META, *presidente*, segnala al collega De Lorenzis la possibilità di inserire una norma volta a definire in via generale i tratti ferroviari che possono considerarsi dismessi nell'ambito della proposta di legge all'esame della Commissione sulle ferrovie turistiche, ampliandone i contenuti. Osserva infatti che si tratta di una materia di sicura competenza della Commissione, che sarebbe opportuno affrontare in una iniziativa legislativa specifica, piuttosto che nel disegno di legge di stabilità.

Diego DE LORENZIS (M5S) rileva che, rispetto alla proposta del presidente Meta, sussiste un problema di tempi, dal momento che già la legge di stabilità dispone, al comma 371, l'assegnazione di contributi per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche, e per la valorizzazione e il recupero di percorsi ferroviari dismessi da destinare ad itinerari cicloturistici. Emerge pertanto l'esigenza di inserire nella stessa disposizione una definizione che individui con precisione quali debbano considerarsi percorsi ferroviari dismessi, al fine di evitare un'assegnazione indiscriminata e inappropriata dei finanziamenti.

Michele Pompeo META, *presidente*, invita il relatore a valutare l'opportunità di segnalare la questione nell'ambito della proposta di relazione che andrà a presentare. Potrà quindi essere presentato presso la Commissione Bilancio un emen-

damento che potrà essere ampiamente sottoscritto.

Paolo GANDOLFI (PD) invita a considerare l'opportunità, sia nell'ambito della proposta di relazione, sia nell'ambito dell'emendamento che sarà presentato presso la Commissione Bilancio, a fare riferimento, ai fini della definizione dei percorsi ferroviari dismessi, ai tratti ferroviari non armati, che, come tali, non possono essere di nuovo utilizzati per i servizi di trasporto ferroviario.

Emiliano MINNUCCI (PD), *relatore*, si impegna a inserire la questione evidenziata nella proposta emendativa nell'ambito della propria proposta di relazione.

Diego DE LORENZIS (M5S), anche alla luce delle considerazioni del presidente e dell'impegno del relatore, ritira l'emendamento Terzoni 3444/IX/1.5.

Mauro PILI (Misto), nell'illustrare l'emendamento a propria firma 3444/IX/1.2, evidenzia che esso corrisponde esattamente a una condizione che la Commissione Trasporti aveva inserito nel parere da essa approvato sullo schema di contratto di programma con RFI Spa. Rileva che tale condizione è rimasta inattuata, dal momento che la destinazione 200 milioni di euro per lo sviluppo della rete ferroviaria in Calabria e Sardegna non è contenuta nel disegno di legge di stabilità e gli stanziamenti previsti nella tabella E per investimenti nella rete ferroviaria non hanno una specifica destinazione, mentre nella medesima tabella sono finanziati numerosi altri interventi che riguardano regioni diverse. Per questo, con il proprio emendamento richiede che i finanziamenti per lo sviluppo e l'ammodernamento per le infrastrutture ferroviarie siano destinati in via prioritaria agli interventi che ricadono nel territorio delle regioni il cui indice infrastrutturale ferroviario risulti essere inferiore alla media nazionale.

Michele Pompeo META, *presidente*, osserva che i finanziamenti richiesti nel parere approvato dalla Commissione sul

contratto di programma con RFI Spa sono stati effettivamente disposti, per cui non condivide le considerazioni del collega Pili.

Mauro PILI (Misto) ribadisce la mancanza di finanziamenti aggiuntivi per gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria in Calabria e Sardegna.

Emiliano MINNUCCI (PD), *relatore*, rassicura il collega Pili che il principio indicato nel proprio emendamento, relativamente all'assegnazione dei finanziamenti per lo sviluppo della rete ferroviaria, sarà puntualmente ripreso nell'ambito della propria proposta di relazione.

Mauro PILI (Misto) dichiara di insistere comunque per la votazione dell'emendamento a sua firma 3444/IX/1.2.

La Commissione respinge l'emendamento Pili 3444/IX/1.2.

Paolo GANDOLFI (PD) ritira l'emendamento a sua firma 3444/IX/1.4, anche in considerazione dell'impegno del relatore a riprenderne i contenuti nell'ambito della propria proposta di relazione.

Michele Pompeo META (PD), *presidente*, avverte che è stato pertanto concluso l'esame degli emendamenti presentati in Commissione al disegno di legge di stabilità.

Emiliano MINNUCCI (PD) illustra la proposta di relazione concernente lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le parti di competenza della Commissione, e le connesse parti del disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 2*). Illustra quindi la proposta di relazione concernente lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, per le parti di competenza della Commissione, e le connesse parti del disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 3*). Evidenzia l'impegno ad accogliere ampiamente, in ciascuna delle due proposte di relazione, le sollecitazioni e le richieste emerse dagli interventi svolti

nel dibattito o avanzate negli emendamenti presentati.

Michele Pompeo META (PD), *presidente*, avverte che il Gruppo Sinistra Italiana – Sinistra Ecologia Libertà (SI-SEL) ha presentato una proposta alternativa di relazione (*vedi allegato 4*).

La Commissione approva la proposta di parere di relazione del relatore, concernente lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le parti di competenza della Commissione, e le connesse parti del disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 2*).

Michele Pompeo META (PD), *presidente*, avverte che a seguito dell'approvazione della proposta di relazione del relatore, deve ritenersi preclusa la proposta alternativa di relazione presentata dal Gruppo Sinistra Italiana – Sinistra Ecologia Libertà (SI-SEL).

Diego DE LORENZIS con riferimento all'osservazione di cui alla lettera *b*) della proposta di relazione del relatore concernente lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, per le parti di competenza della Commissione, e le connesse parti del disegno di legge di stabilità, osserva che una ridefinizione della disciplina dei finanziamenti all'emittenza radiotelevisiva locale deve tener conto della situazione di grave difficoltà in cui si trovano alcune emittenti locali che sono costrette a rilasciare le frequenze ad esse assegnate, perché tali frequenze sono causa di interferenze ovvero per altre ragioni. Per questo ritiene che nell'ambito della stessa osservazione sarebbe opportuno prevedere la possibilità per le emittenti locali che si trovano in tale situazione, di utilizzare frequenze che nell'ambito del Piano di assegnazione predisposto dall'AGCOM non sono attribuite.

Emiliano MINNUCCI (PD), *relatore*, rileva che l'osservazione contenuta nella propria proposta di relazione ha per oggetto la disciplina relativa all'attribuzione dei contributi finanziari destinati dallo

Stato alle emittenti locali. La questione illustrata dal collega De Lorenzis riguarda, invece, il tema diverso dell'assegnazione delle frequenze e potrà essere più opportunamente affrontata in una sede diversa dal disegno di legge di stabilità.

La Commissione approva la proposta di parere di relazione del relatore, concernente lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, per le parti di

competenza della Commissione, e le connesse parti del disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 3*).

La Commissione delibera altresì di nominare, a sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento, il deputato Emiliano Minnucci quale relatore presso la Commissione Bilancio.

La seduta termina alle 16.30.

ALLEGATO 1

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, e 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).

EMENDAMENTI PRESENTATI**ART. 1.**

Il comma 258 è sostituito dai seguenti:

258. In considerazione della mancata attuazione del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, all'articolo 19-ter, comma 1, che ha stabilito il trasferimento a titolo gratuito, da Tirrenia di navigazione S.p.a., del cento per cento del capitale sociale della Saremar-Sardegna Regionale Marittima S.p.a. alla regione Sardegna entro il 31 dicembre 2016, la Regione predispone e propone al governo apposite norme di attuazione così come previsto dalla legge n. 166 del 2009.

258-bis. La Regione Sardegna, secondo i rispettivi ordinamenti e nel rispetto del mantenimento del servizio universale e della continuità territoriale con le isole, approva entro e non oltre il 31 dicembre 2017 gli schemi di contratti di servizio di durata non superiore a dieci anni con la società Saremar, garantendo il mantenimento dell'unitarietà del naviglio e del personale dipendente, nonché dei livelli retributivo e contributivo.

258-ter. Considerate le comunicazioni formali della Commissione europea che ritengono irrilevante la gestione pubblica o privata del servizio, la regione Sardegna è tenuta a svolgere l'eventuale gara con l'obbligo del « doppio oggetto », (servizi di continuità territoriale, da un lato, e naviglio e personale, dall'altro) alla pari di quanto avvenuto con la Società Tirrenia.

258-quater. A tal fine sono confermate le previsioni finanziarie già indicate nella legge n. 166 del 2009 di 13.686.441 euro destinate alla società Saremar-Sardegna Regionale Marittima S.p.a. per lo svolgimento del diritto universale al trasporto con le isole minori e la cui erogazione alla Regione Sardegna avviene secondo le procedure già in essere, con assegnazione annuale entro il primo trimestre di ogni anno.

3444/IX/1. 1. Pili.

Il comma 366 è soppresso.

Conseguentemente, al comma 551, aggiungere, in fine, le seguenti parole: ivi

comprese le variazioni di cui al periodo successivo. Le dotazioni di parte corrente, relative alle autorizzazioni di spesa di cui alla predetta Tabella C, sono ridotte in maniera lineare per un importo pari a 5 milioni di euro a decorrere dal 2016.

3444/IX/1. 3. Biasotti.

Al comma 371 aggiungere in fine il seguente periodo:

« Ai fini della presente disposizione per percorsi ferroviari dismessi si intendono i tracciati ferroviari per i quali sia stata disposta la soppressione della relativa linea ferroviaria da almeno dieci anni e i cui binari siano stati rimossi o le cui condizioni infrastrutturali non consentano comunque il rapido ripristino della linea ferroviaria ».

3444/IX/1. 5. Terzoni, Mannino, Zolezzi, Busto, Daga, De Rosa, Micillo.

Dopo il comma 439 aggiungere i seguenti:

439-bis. Al fine di perseguire il riequilibrio infrastrutturale ferroviario del Paese sono prioritariamente finanziati e appaltati gli interventi ricadenti nelle regioni il cui indice infrastrutturale ferroviario risulti essere inferiore alla media nazionale. In tal senso gli stanziamenti vengono assegnati prioritariamente alle regioni con l'indice più basso di dotazione ferroviaria.

439-ter. Gli stanziamenti di cui al presente articolo sono assegnati tenendo conto di un oggettivo parametro proporzionale al divario infrastrutturale di dotazione ferroviaria teso al totale riequilibrio infrastrutturale ferroviario delle regioni medesime con la media nazionale.

3444/IX/1. 2. Pili.

Dopo il comma 548 aggiungere i seguenti:

548-bis. Le autovetture nuove a trazione ibrida, a doppia alimentazione benzina/GPL o benzina/metano, a biometano,

a biocombustibili e a idrogeno, che producono emissioni di anidride carbonica (CO₂) allo scarico non superiori a 120 g/km, nuove di fabbrica e immatricolate in Italia a partire dal 1° gennaio 2016 e fino al 31 dicembre 2018, sono esentate dal pagamento della tassa automobilistica per il primo periodo fisso di cui all'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Ministro delle finanze 18 novembre 1998, n. 462, e per le due annualità successive. Per le medesime categorie di veicoli restano ferme le agevolazioni già disposte da precedenti provvedimenti regionali.

548-ter. Sono esentati dal pagamento della tassa automobilistica per tre annualità successive le autovetture, immatricolate come « euro 4 », « euro 5 », ed « euro 6 », su cui è installato un sistema di alimentazione a GPL o a metano, collaudato in data successiva al 31 dicembre 2015 e precedente al 1° gennaio 2019. Per le medesime categorie di veicoli restano ferme le agevolazioni già disposte da precedenti provvedimenti regionali.

548-quater. Le tre annualità di cui al comma 548-ter decorrono:

a) dal periodo di imposta seguente a quello durante il quale avviene il collaudo dell'installazione del sistema di alimentazione a GPL o metano qualora il veicolo abbia già corrisposto la tassa automobilistica per tale periodo;

b) dal periodo di imposta nel quale avviene il collaudo dell'installazione del sistema GPL o metano qualora il veicolo non abbia ancora corrisposto la tassa automobilistica per tale periodo ed il collaudo sia effettuato entro la scadenza del termine ordinario per il pagamento della tassa;

c) dal periodo di imposta nel quale avviene il collaudo dell'installazione del sistema GPL o metano se l'obbligo del pagamento della tassa automobilistica sia stato precedentemente interrotto ai sensi di legge.

548-quinquies. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge è dovuta una imposta addizionale erariale,

pari ad una somma compresa tra i 1.000 ed i 10.000 euro, sul possesso di un autoveicolo del tipo *Sport utility vehicles*. L'imposta è dovuta all'atto della prima immatricolazione anche se relativa ad autoveicoli provenienti da altro Stato.

548-sexies. Il Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, stabilisce le caratteristiche degli autoveicoli definiti come *Sport utility vehicles* e le relative imposte addizionali per categorie di veicoli classificati in base alle emissioni prodotte dai relativi motori, alla cilindrata ed alle dimensioni, al fine di ottenere un gettito annuale non inferiore a 50 milioni di euro.

548-septies. L'imposta deve essere corrisposta all'ufficio del registro territorialmente competente, in base al domicilio fiscale del soggetto nel cui interesse è richiesta l'immatricolazione, anteriormente alla presentazione della richiesta stessa. Gli uffici della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione non possono provvedere sulle richieste né rilasciare la relativa carta di circolazione senza che sia stata prodotta l'attestazione dell'avvenuto pagamento dell'imposta (*Im-*

posta addizionale sugli autoveicoli del tipo Sport utility vehicles).

3444/IX/1. 4. Gandolfi.

TABELLA E

Alla tabella E, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, aggiungere la seguente voce: euro 200.000.000 per ciascuno degli anni 2016 – 2017 – 2018 da destinare, come indicato dalla Commissione Trasporti in apposito atto di indirizzo, alla messa in sicurezza, a ammodernamento delle reti ferroviarie della regione Sardegna e della regione Calabria;

Conseguentemente, alla medesima Tabella, ridurre per un importo corrispondente gli stanziamenti rimodulabili di parte corrente di cui all'articolo 21, comma 5, lettera b), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritti nell'ambito della missione « Competitività e sviluppo delle imprese », programma « 1.1. Promozione e attuazione di politiche di sviluppo, competitività e innovazione, di responsabilità sociale d'impresa e movimento cooperativo » dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico.

3444/IX/Tab. E. 1. Pili.

ALLEGATO 2

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, e C. 3445-bis Governo, approvato dal Senato.

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).

RELAZIONE APPROVATA

La IX Commissione,

esaminate, per le parti di competenza, la Tabella n. 10, recante lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del disegno di legge C. 3445 « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2016 e bilancio pluriennale per il triennio 2016-2018 », e le connesse parti del disegno di legge C. 3444 « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2016) »;

premesso che:

il disegno di legge di stabilità proietta una manovra finanziaria di carattere espansivo, per un valore di circa 14,6 miliardi di euro nel 2016, di 19,2 miliardi di euro nel 2017 e di 16,2 miliardi di euro nel 2018; gli interventi di carattere espansivo sono rappresentati, oltre che dall'eliminazione degli aumenti di imposta previsti nelle precedenti manovre a fini di salvaguardia, da importanti misure di riduzione del carico fiscale, quali l'esenzione TASI per la prima casa e l'esenzione IMU sui terreni agricoli e sui cosiddetti macchinari imbullonati, il *bonus* del 140 per cento sugli ammortamenti fiscali connessi agli investimenti in macchinari e attrez-

zature effettuati nel 2016, la proroga delle detrazioni IRPEF per interventi di ristrutturazione e riqualificazione energetica degli edifici, l'innalzamento della soglia della detrazione d'imposta spettante ai redditi di pensione; sul versante delle spese hanno carattere espansivo e rispondono a particolari esigenze di tutela sociale le misure in materia pensionistica relative alla cosiddetta « opzione donna », l'istituzione del Fondo per la lotta alla povertà e all'esclusione sociale e l'istituzione del Fondo per le non autosufficienze e le persone prive di legami familiari di primo grado;

contestualmente sono adottati interventi di contenimento della spesa pubblica per circa 8,4 miliardi di euro nel 2016, 8,6 miliardi di euro nel 2017 e 10,8 miliardi di euro nel 2018, nell'ambito dei quali rientrano anche alcune misure specifiche di riduzione di spesa relative al settore dei trasporti, e si prevedono maggiori entrate per 14,1 miliardi di euro nel 2016, 13,1 miliardi di euro nel 2017 e 14 miliardi di euro nel 2018, derivanti principalmente dall'incremento del carico fiscale sui giochi e dalle disposizioni relative alla proroga dei termini della collaborazione volontaria per la regolarizzazione di attività e beni all'estero;

per quanto concerne gli interventi nel settore dei trasporti, si prevede il finanziamento di progetti per la realizzazione di ciclovie turistiche e ciclostazioni, nonché per la sicurezza della ciclabilità cittadina, per un totale di 33 milioni di euro nei tre anni di riferimento della manovra (articolo 1, comma 371);

è istituito un Fondo finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, degli automezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale, anche per garantire l'accessibilità alle persone a mobilità ridotta (articolo 1, comma 496);

è resa permanente l'equiparazione 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 (cosiddetti *marina resort*) alle strutture ricettive all'aria aperta, con conseguente applicazione dell'aliquota IVA ridotta (articolo 1, comma 194);

si prevedono importanti interventi finanziari relativi allo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, disponendo, nell'ambito della Tabella E, contestualmente al definanziamento di 291 milioni di euro per il 2016, il rifinanziamento per 241 milioni di euro nel 2017, 600 milioni di euro nel 2018 e 7.500 milioni di euro dal 2019 dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 86 della legge n. 226 del 2005, nonché il rifinanziamento per 200 milioni di euro per il 2018 dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 176 della legge n. 228 del 2012, relativa anch'essa agli interventi per la rete ferroviaria,

DELIBERA DI RIFERIRE FAVOREVOLMENTE

con le seguenti osservazioni:

a) valuti la Commissione di merito l'opportunità, contestualmente agli interventi volti al rinnovo del parco degli automezzi, di adottare misure per il trasporto pubblico locale finalizzate ad assi-

curare un adeguato livello dei servizi, anche attraverso il reperimento delle necessarie risorse finanziarie;

b) con specifico riferimento alle disposizioni di cui al comma 496, relative all'istituzione del Fondo finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, degli automezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale, valuti la Commissione di merito l'opportunità di prevedere che una quota del Fondo suddetto sia riservata all'acquisto di veicoli ad alimentazione elettrica, a gas metano o a idrogeno, in modo da favorire la mobilità sostenibile;

c) sempre con riferimento alle medesime disposizioni del comma 496, valuti la Commissione di merito l'opportunità di estendere l'ambito di operatività del Fondo, comprendendovi anche l'acquisto dei mezzi destinati al trasporto pubblico locale e regionale ferroviario e marittimo;

d) sempre in relazione a finalità di promozione della mobilità sostenibile, valuti la Commissione di merito l'opportunità di introdurre incentivi, quali l'esenzione per un triennio dal pagamento della tassa automobilistica per le autovetture di nuova immatricolazione o trasformate a trazione elettrica, ibrida, a doppia alimentazione benzina/GPL o metano, a biometano, a biocombustibili e a idrogeno che producano emissioni di anidride carbonica allo scarico non superiori a 120 g/km, nonché per le autovetture ad alimentazione a GPL o a metano;

e) per quanto concerne le disposizioni del comma 548, che prevedono, in tema di obblighi conseguenti alla cessazione della circolazione dei veicoli a motore e dei rimorchi, che la definitiva esportazione all'estero abbia luogo per reimmatricolazione e sia comprovata dall'esibizione della copia della documentazione doganale di esportazione, ovvero, in caso di cessione intracomunitaria, dalla documentazione comprovante la radiazione dal PRA, valuti la Commissione di merito l'opportunità di evitare l'insorgere di difficoltà eccessive per le attività di

esportazione all'estero di veicoli usati da parte di imprese e cittadini italiani, adottando piuttosto misure appropriate di tracciabilità delle operazioni di vendita di veicoli all'estero, che si dimostrerebbero efficaci anche in relazione alle finalità di contrasto dell'evasione e dell'elusione degli adempimenti fiscali e amministrativi previsti;

f) con riferimento alle risorse destinate al finanziamento degli interventi per lo sviluppo e l'ammodernamento della rete ferroviaria, comprese le risorse indicate in premessa, valuti la Commissione di merito l'opportunità di introdurre criteri che riconoscano priorità, nell'assegnazione dei suddetti finanziamenti, alle regioni il cui indice infrastrutturale ferroviario risulti inferiore alla media nazionale;

g) per quanto concerne le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 363, valuti la Commissione di merito di garantire che le relative risorse siano comunque destinate ad assicurare l'adeguatezza del trasporto regionale marittimo nelle regioni Campania e Lazio;

h) valuti la Commissione di merito l'opportunità di introdurre misure che, in parallelo all'elaborazione della nuova disciplina legislativa delle Autorità portuali,

conformemente alle linee di indirizzo indicate nel Piano nazionale strategico della portualità e della logistica, rafforzino l'autonomia finanziaria di tali Autorità e la loro capacità di intervento, anche con specifico riferimento alla disciplina della fornitura di lavoro temporaneo, individuando gli oneri di servizio pubblico, il relativo costo e la compensazione da erogare al soggetto incaricato;

i) valuti la Commissione di merito l'opportunità di introdurre misure finalizzate a promuovere la tutela della sicurezza della navigazione marittima, mediante l'utilizzo di *transponder* che permettano di individuare immediatamente i natanti in difficoltà e agevolino la tempestività delle operazioni di soccorso;

k) per quanto riguarda il disegno di legge di bilancio si evidenzia per il futuro l'esigenza che nell'ambito delle schede obiettivo siano individuati obiettivi e indicatori di risultato significativi e adeguati a valutare il raggiungimento delle finalità perseguite dal Governo;

j) con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 371, valuti la Commissione di merito l'opportunità precisare la definizione di ferrovie dismesse, in modo da garantire un uso appropriato dei finanziamenti in questione.

ALLEGATO 3

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, e 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).

RELAZIONE APPROVATA

La IX Commissione,

esaminata, per le parti di competenza, la Tabella n. 3, recante lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico del disegno di legge C. 3445 « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2016 e bilancio pluriennale per il triennio 2016-2018 », e le connesse parti del disegno di legge C. 3444 « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2016) »;

premesso che:

l'importo annuale del canone di abbonamento alle radioaudizioni per uso privato (canone RAI per i privati) è ridotto da 113,50 euro stabiliti per il 2015 a 100 euro stabiliti per il 2016 e si introduce una diversa modalità di pagamento, prevedendo l'addebito del canone nella fattura relativa alla fornitura dell'energia elettrica; al fine di contrastare l'evasione ampiamente diffusa del canone, si introduce, infatti, una nuova presunzione di possesso dell'apparecchio televisivo sulla base dell'esistenza di una utenza per la fornitura di energia elettrica nel luogo in cui il soggetto ha la sua residenza anagrafica; si precisa altresì che il canone è dovuto una sola volta in rela-

zione agli apparecchi detenuti nei luoghi adibiti a propria residenza e si demanda ad un decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, la definizione delle modalità per il riversamento all'Erario dei canoni incassati dalle aziende di vendita dell'energia elettrica (articolo 1, commi 71-79);

per quanto concerne il settore delle telecomunicazioni, nel disegno di legge di stabilità si prevede l'istituzione di un Fondo per il riassetto dello spettro radio, destinato, tra l'altro, alle attività preparatorie per rendere possibile l'utilizzo, entro il 2020, della banda a 700 Mhz per i sistemi a banda larga; contestualmente si reperiscono le risorse finanziarie necessarie per dare attuazione all'Accordo tra l'Italia e la Santa Sede che permette di regolarizzare l'utilizzo da parte italiana di frequenze di radiodiffusione sonora assegnate allo Stato della Città del Vaticano (articolo 1, commi 80-82); a quest'ultimo proposito si evidenzia l'esigenza di rendere conoscibile al Parlamento i contenuti dell'Accordo e di verificare se lo stesso debba essere sottoposto alla procedura di autorizzazione alla ratifica;

sono introdotte misure finalizzate a rafforzare l'acquisizione centralizzata da parte delle amministrazioni pubbliche di beni e servizi in materia informatica e di connettività, prevedendo l'obbligo che le amministrazioni pubbliche e le società inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione debbano effettuare tali acquisti tramite CONSIP Spa o altri soggetti aggregatori, vale a dire altri soggetti che svolgono attività di centrale di committenza e il cui numero complessivo sul territorio nazionale non può essere superiore a trentacinque; solo in casi eccezionali, e con autorizzazione motivata dell'organo di vertice amministrativo, le amministrazioni pubbliche possono procedere ad acquisti autonomi;

con riferimento all'attuazione degli obiettivi dell'Agenda digitale italiana si ricorda che la recente delibera n. 65 del 2015 del CIPE ha approvato il programma operativo del Piano banda ultralarga, assegnando 2,2 miliardi di euro a valere sulle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, per interventi di immediata attivazione.

DELIBERA DI RIFERIRE FAVOREVOLMENTE

con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento alle disposizioni del comma 73, al fine di precisare i profili attuativi del nuovo sistema di pagamento del canone da parte dei privati, valuti la Commissione di merito l'opportunità di prevedere che con il decreto del Ministro dello sviluppo economico richiamato in premessa si definiscano anche le modalità di rimborso dei costi di primo adeguamento dei processi di fatturazione e riscossione sostenuti dalle imprese elettriche, al netto delle economie derivanti per

le medesime imprese dalla gestione dei flussi di cassa relativi alle nuove modalità di riscossione del canone;

b) valuti la Commissione di merito di introdurre disposizioni che permettano di ridefinire la politica di sostegno dell'emittenza radiotelevisiva locale, anche attraverso l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, di un apposito Fondo per il pluralismo nell'informazione su reti radiofoniche e televisive locali;

c) valuti la Commissione di merito l'opportunità di inserire disposizioni che prevedano la determinazione da parte del Ministero dello sviluppo economico dei contributi per i diritti d'uso delle frequenze televisive in tecnica digitale, dovuti dagli operatori di rete in ambito nazionale e locale, sulla base di criteri che tengano conto anche di meccanismi premianti finalizzati alla cessione di capacità trasmissiva a fini concorrenziali e all'impiego di tecnologie innovative;

d) valuti la Commissione di merito l'opportunità di introdurre disposizioni che stabiliscano criteri oggettivi, proporzionali e non discriminatori per la determinazione dei diritti d'uso delle frequenze in onde medie per le trasmissioni di radiodiffusione sonora in tecnica digitale e analogica, nonché per la determinazione dei contributi relativi al rilascio da parte del Ministero dello sviluppo economico dell'autorizzazione per i fornitori di contenuti radiofonici;

e) per quanto concerne il settore postale, valuti la Commissione di merito l'opportunità, in coerenza con i criteri generali adottati per il finanziamento dell'Autorità di regolazione, di prevedere che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni determini il contributo a carico degli operatori del settore destinato a finanziare le funzioni svolte dalla medesima Autorità con riferimento al mercato postale.

ALLEGATO 4

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, e 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).

**PROPOSTA DI RELAZIONE ALTERNATIVA
PRESENTATA DAL GRUPPO SI-SEL**

La IX Commissione,

esaminato, per le parti di propria competenza, il disegno di legge recante « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016) »;

premesso che:

la legge di stabilità rappresenta un momento fondamentale del disegno di politica economica che ogni Governo deve realizzare;

il *deficit* obiettivo per il 2016, al netto della clausola migranti, è inferiore dello 0,4 per cento del Pil rispetto a quello previsto nel 2015 (2,2 per cento rispetto al 2,6 per cento);

per il quadriennio 2016-2019 l'avanzo primario parte dal 2 per cento per innalzarsi fino al 4,3 per cento nel 2019. Ciò equivale a non spendere una quantità rilevantissima di entrate (fino a 70 miliardi nel 2019), anche se destinate ad investimenti produttivi;

gli alti avanzi primari previsti, in fase di bassa crescita, non sono compatibili con i livelli di sviluppo di cui il nostro paese ha bisogno.

la manovra « vera » è di 10 miliardi;

dei 26,5 miliardi più o meno « sicuri » della manovra ben 16,8 sono destinati semplicemente ad evitare le clausole di salvaguardia per il 2016;

la stessa Confindustria con ottimismo parla di un incremento nel 2016 del PIL di un scarso 0,3 per cento dovuto alla manovra, contestualmente l'industria appare in frenata (il dato peggiore dal settembre 2011) e calo dell'export ad agosto;

le previsioni per il 2016 (+ 1,6 per cento) sono troppo ottimistiche: il FMI – ad esempio – prevede 1,3 per cento;

non ci sono risorse per gli investimenti pubblici. Si sostengono quelli privati se e quando ci saranno. Il provvedimento, infatti, prevede che circa la metà dei tagli

di spesa di pertinenza dei ministeri sia quella in conto capitale, ovvero sia quella per gli investimenti per investimenti pubblici, come peraltro confermato dalla Nota di aggiornamento al DEF 2015 dove si rileva una flessione delle spese in conto capitale per il 2016 pari al 2,6 per cento e per il 2017 addirittura al 7,3 per cento;

non risultano peraltro presenti interventi significativi per rilanciare gli investimenti nel Mezzogiorno e la recente pubblicazione dell'imbarazzante Masterplan per il Sud conferma questo dato visto, che l'erogazione delle risorse ivi indicate sono quelle già previste a livello europeo e nazionale;

appare del tutto evidente l'assenza di un piano strutturale per il rilancio dell'economia nel Mezzogiorno che non ha avuto alcun risvolto concreto, nonostante i numerosi annunci su misure speciali come il credito di imposta per aziende meridionali, la riduzione delle tasse per le imprese del sud e la decontribuzione per i nuovi assunti nelle regioni meridionali;

a ciò si aggiunga che, come rilevato dalla Banca d'Italia in sede di audizione al Senato, il debito continua a rimanere troppo alto, mentre l'ISTAT misura una crescita 2016 troppo modesta rispetto alle attese, stigmatizzando una ripresa molto debole nel 2016 (0,1 per cento) e un po' superiore nel 2017 (0,3 per cento);

la manovra, in buona sostanza non persegue alcuna direzione espansiva, ma solo quella del galleggiamento economico ed elettorale (interventi sulla TASI e circolazione del contante, aiuti a pioggia alle imprese);

la spesa pubblica viene depressa a favore del taglio delle tasse (di cui beneficiano di più i ricchi): è il vecchio sogno di Tremonti realizzato da Renzi;

le riduzioni di imposte hanno un moltiplicatore molto minore di quello dei tagli di spese, come oramai riconosciuto anche dal FMI;

non appare presente alcun « piano per il lavoro », ma solo ulteriore spinta alla precarizzazione del mercato del lavoro. Nonostante la propaganda del governo, i numeri parlano chiaro. Per sostenere la flebile ripresa e il lavoro, sarebbero stati necessari investimenti aggiuntivi per almeno un punto di Pil all'anno, per tre anni, da affidare ai Comuni per le piccole opere. Invece, il Governo utilizza la clausola degli investimenti senza aumentarli e introduce misure elettorali e inique;

è una legge iniqua perché dà tutto alle imprese (gli sgravi, il taglio dell'Ires e gli sconti fiscali sugli acquisti dei macchinari) e niente o quasi a lavoratori, pensionati e giovani;

la manovra avrebbe dovuto prevedere, nell'ambito della politica industriale nazionale, modalità per un intervento pubblico al fine di salvaguardare gli asset strategici, stimolare le innovazioni e la ricerca, facilitare la riconversione ecologica dell'apparato produttivo, garantire i livelli occupazionali;

viceversa, la manovra predisposta dal Governo riduce le imposte per le imprese senza avere alcuna garanzia che aumenteranno i loro investimenti, che non delocalizzeranno i loro siti produttivi o che non licenzieranno oppure che si produrranno reali incrementi occupazionali non sostitutivi;

non si evidenziano interventi di rilievo sul fronte del rilancio dell'economia in termini di ricerca e sviluppo e cooperazione strategica tra imprese, università e centri di ricerca;

si cerca dunque di competere sul profilo basso senza cercare di aumentare la produttività di tutti i fattori del nostro sistema produttivo, e ci si rassegna a diventare un Paese di serie B;

persistono i tagli, per il 2016, a carico del fondo sanitario nazionale pari a 2,2 miliardi e si introducono misure « spot » per il contrasto alla povertà;

si tratta, in buona sostanza, di una legge che riprende in larga misura le proposte della destra, hanno dichiarato Schifani e Alfano. «Mi ha copiato» ha rilanciato Berlusconi. Non a caso appaiono completamente cambiate anche le politiche per il contrasto all'evasione fiscale, mentre l'Agenzia delle entrate appare di tutto punto abbandonata a se stessa in un Paese con la più grande evasione fiscale d'Europa;

una manovra che produrrà comunque effetti recessivi perché prosegue nella politica dei tagli alla spesa pubblica anche per coprire la diminuzione delle imposte, tagli che notoriamente hanno un moltiplicatore superiore in termini di crescita del PIL della riduzione delle tasse;

i ceti popolari pagheranno questa politica in termini di riduzione dei servizi essenziali e di incrementi della tassazione locale, mortificando diritti basilari delle persone;

considerato che, per quanto riguarda le parti di competenza della IX Commissione;

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;

oltre a risultare praticamente assenti gli investimenti pubblici in particolare nel Mezzogiorno, come già evidenziato in premessa, si rileva una grave mancanza di interventi sul fronte degli investimenti in ricerca e sviluppo nel campo della mobilità sostenibile. Poco e 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 proprie delle compagnie private in aree urbane, tenendo in considerazione il traffico generato la congestione, l'inquinamento e il dispendio energetico;

nessuna misura di rilievo viene prevista per accelerare l'attuazione del-

l'Agenda digitale e il Piano nazionale per la banda ultralarga volte ad accelerare la realizzazione della rete a banda larga e ultra-larga;

il disegno di legge di stabilità 2016, inoltre, prevede l'inserimento del canone RAI nella bolletta dell'energia elettrica, senza considerare che il canone televisivo o canone Rai nasce come imposta posta sulla detenzione di apparecchi atti o adattabili alla ricezione di radioaudizioni televisive nel territorio italiano. La fonte giuridica, al netto delle modifiche intervenute al Senato, è e rimane comunque il regio decreto legge 21 febbraio 1938, n. 246 relativo alla Disciplina degli abbonamenti alle radioaudizioni (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 78 del 5 aprile 1938). Al riguardo il disegno di legge di stabilità prevede che il pagamento del canone Rai in bolletta debba avvenire in dieci rate mensili nei mesi da gennaio a ottobre. Le rate del canone Rai si intendono scadute il primo giorno di ciascuno dei mesi da gennaio ad ottobre. Le somme riscosse sono riversate direttamente all'erario dalle società elettriche entro il giorno 20 del mese successivo a quello di incasso e, comunque, l'intero canone deve essere riscosso e riversato entro il 20 dicembre di ogni anno. Sono esclusi, in ogni caso, obblighi di anticipazione da parte delle imprese elettriche. L'importo delle rate deve essere oggetto di distinta indicazione nel contesto della fattura emessa dall'impresa elettrica e non è imponibile ai fini fiscali. Per via dei tempi tecnici di adeguamento dei sistemi di fatturazione per il 2016 il primo versamento delle rate scadute avviene in modo cumulativo a partire dal primo luglio 2016. Le rate scadute all'atto dell'entrata in vigore della legge di stabilità 2016 sono cumulativamente addebitate nella prima fattura successiva al 1° luglio. Le rate sono addebitate sulle fatture emesse dall'impresa elettrica aventi scadenza del pagamento immediatamente successiva alla scadenza delle rate. Le rate, ai fini dell'inserimento in fattura, si intendono scadute il primo giorno di ciascuno dei mesi da gennaio a ottobre. In buona sostanza, viene intro-

dotto il principio della parzializzazione del canone Rai in bolletta. Un principio – anche solo sotto il profilo applicativo – di non facile esecuzione da parte dell'impresa elettrica che emette la fattura, non potendosi assimilare il pagamento del canone Rai all'oggetto di un contratto di somministrazione o fornitura di energia elettrica. Si pone, inoltre a questo punto, il quesito su dove andranno a finire i 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;

non si prevede un adeguato finanziamento ed efficientamento del trasporto pubblico locale. Il Fondo Nazionale Trasporti istituito con la legge di stabilità per il 2013, come anche recentemente 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;

a quanto precede fanno da contraltare 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 non chiari 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 in-

crementato 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. In questi ultimi giorni peraltro si è incominciato a parlare di diretto coinvolgimento della Cassa Depositi e Prestiti, società controllata dal Tesoro di cui le Fondazioni bancari possiedono il 18,4 per cento, nella verifica sulla reale fattibilità del Ponte sullo Stretto di Messina. Cassa Depositi e Prestiti che, tra le altre cose, nell'ambito del disegno di legge di stabilità 2016, integra la propria mission anche con la qualifica di istituto nazionale di promozione, come definito dall'articolo 2, n. 3, del Regolamento (UE) n. 2015/1017 del 25 giugno 2015 relativo al Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), secondo quanto previsto nella Comunicazione COM (2015) 361 del 22 luglio 2015 della Commissione Europea. In questo senso, la Cassa depositi e prestiti diventa l'entità giuridica deputata ad espletare attività finanziarie su base professionale, cui viene

conferito il mandato per svolgere attività di sviluppo o di promozione in relazione al FEIS finalizzato a sostenere, tra le altre cose, progetti per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto anche mediante la creazione o la dotazione di nuove infrastrutture o di infrastrutture mancanti, anche in linea di principio aggiuntive a quelle previste dalla Rete TNT, da cui il Ponte sullo Stretto appare attualmente escluso. Attualmente è incorso una interrogazione parlamentare firmata da tutto il Gruppo per conoscere quali siano i motivi per i quali la valutazione relativa alla riattivazione del progetto del Ponte sullo stretto di Messina non coinvolga direttamente in prima battuta il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, bensì la Cassa Depositi e Prestiti, considerato che la mozione NCD impegnava il Governo e se vi sia un collegamento con le norme relative alla Cassa Depositi e Prestiti che introdotte nell'ambito della Legge di stabilità 2016;

per tutto quanto ciò premesso,
esprime

PARERE CONTRARIO.