

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

| | |
|--|-----|
| Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2016. Doc. LVII, n. 4-bis, Allegato I e Annesso (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole</i>) | 102 |
| ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>) | 106 |
| ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di parere del gruppo Sinistra Italiana-Sinistra Ecologica Libertà</i>) | 107 |
| Ratifica ed esecuzione dell'Accordo interinale in vista di un accordo di partenariato economico tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la parte Africa centrale, dall'altra, con Allegati, fatto a Yaoundé il 15 gennaio 2009 e a Bruxelles il 22 gennaio 2009. C. 3945 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>) | 103 |

SEDE CONSULTIVA

Martedì 11 ottobre 2016. — 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 13.05.

Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2016.

Doc. LVII, n. 4-bis, Allegato I e Annesso.
(Parere alla V Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 5 ottobre 2016.

Michele Pompeo META, *presidente*, constatata la presenza della collega Magda

Culotta, esprime a nome della Commissione vive felicitazioni per la sua maternità.

Propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Franco BORDO (SI-SEL) preannuncia, a nome del proprio Gruppo, l'intendimento di presentare una proposta alternativa di parere.

Pierdomenico MARTINO (PD), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*).

Franco BORDO (SI-SEL) illustra la proposta alternativa di parere presentata dal proprio Gruppo (*vedi allegato 2*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO concorda con la proposta di parere favorevole del relatore ed esprime

parere contrario sulla proposta alternativa di parere contrario del gruppo Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà.

Michele Pompeo META, *presidente*, precisando di non voler entrare nel merito della questione, desidera comunque osservare come la proposta alternativa di parere sembra muoversi su linee politiche in parte confliggenti con quelle espresse dai presentatori in altre sedi. Ricorda ad esempio i dibattiti svolti in riferimento ai procedimenti di privatizzazione di Ferrovie dello Stato o di Poste italiane. Proprio con riguardo a tale ultima azienda sarebbe stato auspicabile un esplicito apprezzamento per la scelta della Commissione di non rendere il parere sull'atto che ne configurava la cosiddetta seconda *tranche* di privatizzazione prima di avere elementi certi sulla sua reale attuazione. Invece con riferimento a Ferrovie dello Stato occorre rimarcare la positiva azione di internazionalizzazione del Gruppo e di costruzione di *asset* intermodali che assicura un potenziale di crescita notevole.

Pone quindi in votazione la proposta di parere del relatore, avvertendo che, in caso di approvazione, risulterà preclusa la proposta alternativa di parere.

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

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo interinale in vista di un accordo di partenariato economico tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la parte Africa centrale, dall'altra, con Allegati, fatto a Yaoundé il 15 gennaio 2009 e a Bruxelles il 22 gennaio 2009.

C. 3945 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Franco BRUNO (Misto), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata a

esaminare, in sede consultiva, il disegno di legge concernente l'Accordo interinale in vista di un accordo di partenariato economico tra la Comunità europea e i suoi Stati membri da una parte, e la parte Africa centrale dall'altra (ovvero Camerun, Repubblica centrafricana, Ciad, Repubblica democratica del Congo, Congo Brazzaville, Guinea equatoriale, Gabon, Sao Tomé e Principe, riuniti nella CEMAC).

L'Accordo interinale comprende 108 articoli suddivisi in otto titoli, nonché due appendici, tre allegati e un protocollo.

Appare opportuno evidenziare che siffatti accordi interinale hanno una doppia natura: da una parte essi recano impegni effettivi e dall'altro la prospettiva di negoziati che consentano di giungere a un accordo di partenariato economico completo, in conformità all'accordo di Cotonou. In questo testo si esplicita l'obiettivo di pervenire ad un accordo di partenariato economico che promuova l'integrazione regionale e contribuisca a ridurre la povertà in Africa centrale, potenziando altresì in questa regione le capacità produttive e di esportazione e l'attrattività per gli investimenti esteri.

Il testo concerne quindi il partenariato per lo sviluppo e la modernizzazione nell'Africa centrale delle infrastrutture di base, dell'agricoltura, dell'industria, nonché il regime commerciale dei prodotti.

Ulteriori disposizioni sono altresì dedicate alla liberalizzazione progressiva, del diritto di stabilimento e del commercio dei servizi.

Per quanto di interesse e competenza della Commissione si segnala che fra i servizi dei quali si promuove un incremento quantitativo e qualitativo della produzione e dell'esportazione, in Africa centrale vi sono i trasporti e le comunicazioni.

Passando all'esame del disegno di legge di autorizzazione alla ratifica dell'Accordo in oggetto, già approvato dal Senato il 28 giugno scorso, esso si compone, dei rituali articoli contenenti l'autorizzazione alla ratifica (articolo 1), l'ordine di esecuzione (articolo 2), l'entrata in vigore, nonché la

copertura finanziaria degli oneri valutati nella misura di 17.504 euro annui con decorrenza dal 2016.

Considerato che tale accordo è sostanzialmente diretto al libero scambio ed è volto a favorire la conclusione di un accordo di partenariato economico, rileva che gran parte delle disposizioni concernono profili doganali e comunque estranei alla competenza diretta della Commissione.

Propone pertanto di esprimere parere favorevole.

Vincenzo FOLINO (SI-SEL) evidenzia come l'Unione Europea, anche a motivo della crisi economica, persegue una politica sempre più aggressiva per forzare i paesi ACP (Africa, Caraibi, Pacifico) a firmare gli Accordi di partenariato economico (EPA), dopo una trattativa che va avanti da un decennio.

Ricorda che le relazioni commerciali tra l'Unione europea e i paesi ACP sono state regolate dalla Convenzione di Lomé (1975-2000) e poi di Cotonou (2000-2020) con la clausola che i prodotti ACP – prevalentemente materie prime – potessero essere esportati nei mercati europei senza essere tassati. Questo però non valeva per i prodotti europei esportati nei paesi ACP, che dovevano invece sottostare a un regime fiscale di tipo protezionistico.

L'Unione europea chiede ai paesi ACP di eliminare le barriere protezionistiche in nome del libero scambio perché così richiede il WTO (l'Organizzazione Mondiale del Commercio) che persegue la politica di totale liberalizzazione del mercato. Con gli EPA, infatti, le nazioni africane saranno costrette a togliere sia i dazi che le tariffe oltre ad aprire i loro mercati alla concorrenza. La conseguenza sarà drammatica per i paesi ACP: l'agricoltura europea (sorretta da 50 miliardi di euro all'anno) potrà svendere i propri prodotti sui mercati dei paesi impoveriti. I contadini africani, infatti, (l'Africa è un continente al 70 per cento agricolo) non potranno competere con i prezzi degli agricoltori europei che potranno svendere i loro prodotti sussidiati. E l'Africa sarà ancora più stran-

golata e affamata in un momento in cui l'Africa pagherà pesantemente i cambiamenti climatici.

L'Unione europea aveva intenzione di concludere in fretta questo negoziato vista l'importanza strategica dell'accordo soprattutto per il rincaro delle materie prime che fanno molta gola alle potenze emergenti (i BRICS), in particolare Cina, India e Brasile già così presenti in Africa. Ma i Paesi e le organizzazioni sovranazionali africane hanno rinviato più e più volte la conclusione degli accordi.

Per di più gli EPA aprirebbero nuovi mercati per i prodotti europei, ma anche nuovi spazi per investimenti e servizi.

Il tentativo dell'Unione Europea di siglare gli EPA con i 6 organismi regionali coinvolti – Comunità dei Caraibi (Cariforum), Africa Centrale (CEMAC), Comunità dell'Africa Orientale (EAC) e Corno d'Africa, Africa Occidentale (ECOWAS), Comunità di sviluppo dell'Africa Australe (SADC) e infine i paesi del Pacifico – sta conoscendo significativi ostacoli. Al momento, l'Unione europea ha firmato un accordo definitivo solo con i quindici stati dei Caraibi. Le altre aree si sono rifiutate di firmare in blocco e l'Unione europea ha perseguito la politica di firmare EPA provvisori con i singoli paesi: 21 hanno finora siglato gli accordi anche se pochi hanno ratificato, dando un chiaro segnale della inaccettabilità degli accordi e della fallibilità diplomatica dell'Unione europea su questo fronte, e che sin dalla Conferenza di Lisbona si doveva presagire. In questo clima il Coordinamento per i Negoziati EPA, promosso dall'Unione Africana (UA), ha invitato tutti a non firmare per ora gli accordi EPA.

In un'Africa già così debilitata, questi accordi costituirebbero un colpo mortale per l'agricoltura africana, in particolare per l'industria della trasformazione e della lavorazione dei prodotti agricoli, che può e deve arrivare a sfamare la propria gente. Questi i punti principali sostenuti da varie organizzazioni e usciti anche in appello che aveva la prima firma di Padre Alex Zanotelli, Vittorio Agnoletto, Monica di Sisto ed altri: l'eliminazione dei dazi do-

ganali nei paesi ACP, che costituiscono una bella fetta del bilancio statale, metterebbero in crisi gli stati ACP; gli accordi fatti dall'Unione europea con i singoli stati d'Africa hanno la conseguenza di spaccare le unità economiche regionali essenziali per una seria crescita dell'Africa; non è vero che sia il WTO a esigere gli EPA, che sono invece frutto delle spinte neoliberiste di Bruxelles; l'Unione europea deve rendersi conto che l'Africa sta guardando ai BRICS, in particolare a Cina, Brasile e India come partner più allettanti che l'Europa.

In definitiva gli accordi EPA così come formulati sono deleteri per gli Stati e le economie africane e seguono la logica esclusiva di apertura del libero mercato a discapito dello sviluppo reale delle popolazioni.

Franco BRUNO (Misto), *relatore*, si limita in questa sede a replicare come negli

operatori europei sia viva la sensazione secondo cui i prodotti provenienti dal continente africano rappresentano una pericolosa competizione sul piano dei costi. In questo senso l'apertura dei mercati europei a tali beni rappresenta a suo avviso principalmente una scelta politica supportata dall'interesse ad attrarre nell'ambito economico europeo i paesi africani evitando che su di essi si estendano mire espansionistiche di altre aree economiche e politiche.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, apprezze le circostanze, pone in votazione la proposta di parere favorevole del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

La seduta termina alle 13.25.

ALLEGATO 1

**Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2016.
(Doc. LVII, n. 4-bis, Allegato I e Annesso).**

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata, per le parti di competenza, la Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2016 (Doc. LVII, n. 4-bis, Allegato I e Annesso),

premessi che:

la Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2016 espone, in termini generali, una revisione al ribasso delle stime sull'andamento dell'economia italiana per l'anno in corso rispetto alle previsioni formulate nel DEF di aprile 2016, stimando in particolare una crescita per il 2017 pari all'1 per cento; a fronte dell'1,2 per cento previsto e, analogamente, la previsione di crescita del PIL reale per il 2016 si colloca allo 0,8 per cento in calo di 0,4 punti rispetto al DEF di aprile;

sotto il profilo dell'analisi del contesto economico, il quadro internazionale sostanzialmente la Nota di Aggiornamento si presenta quindi meno favorevole rispetto a quello raffigurato nel Documento di Finanza pubblica esaminato ad aprile del 2016;

rilevato che:

per quanto concerne gli aspetti di più diretto interesse della IX Commissione Trasporti, non sono più presenti raccomandazioni europee essendo stato dato riscontro all'ultima raccomandazione riportata nell'analogo documento riferito all'anno 2015, concernente l'approvazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica;

la Nota di aggiornamento, nella relazione sul piano di privatizzazione che interessa anche Poste italiane e Ferrovie dello Stato, non riporta il collocamento sul mercato della seconda *tranche* di Poste Italiane, ed esplicita che la prevista procedura di privatizzazione di Ferrovie dello Stato è rinviata al 2017;

nel documento sono altresì richiamati il decreto legislativo in materia di servizi pubblici locali e il disegno di legge sulla concorrenza, provvedimenti entrambi in corso di approvazione che recano riforme in settori di estrema rilevanza quali il trasporto pubblico locale, il servizio postale, le comunicazioni telefoniche, la disciplina dell'assicurazione obbligatoria di autoveicoli;

sono inoltre evocati gli interventi in fase di avanzamento nell'ambito della portualità e della logistica con specifico riferimento alla già realizzata riforma delle autorità portuali e all'attuazione delle altre nove azioni previste dal relativo piano, nonché gli interventi nel settore del trasporto su ferro con la messa a disposizione di oltre 12 miliardi di euro per il trasporto ferroviario e di oltre 1 miliardo di euro per le reti metropolitane;

in questo contesto assume particolare rilevanza il Piano nazionale italiano per la banda larga ad alta velocità 2016-2020, dotato di un bilancio da circa 4 miliardi, finalizzato alla realizzazione della rete pubblica a banda ultralarga nelle cosiddette «aree bianche», quelle cioè a fallimento di mercato,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

**Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2016.
(Doc. LVII, n. 4-bis, Allegato I e Annesso).**

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO SINISTRA
ITALIANA-SINISTRA ECOLOGIA LIBERTÀ**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata, per le parti di competenza, la Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2016 (Doc. LVII, n. 4-bis, Allegato I e Annesso),

premessi che:

il Consiglio dei Ministri del 27 settembre ha approvato la Nota di aggiornamento al DEF 2016, che rappresenta il quadro di finanza pubblica in cui si collocherà la prossima legge di bilancio 2017. Il documento non entra nel dettaglio delle misure che – entro il 20 ottobre – saranno inserite nella legge di bilancio 2017;

per ciò che concerne gli aspetti di competenza della Commissione nella Nota di aggiornamento al DEF si legge che « per quanto riguarda le privatizzazioni, le entrate previste per quest'anno vengono riviste al ribasso, dallo 0,5 allo 0,1 per cento del PIL ». « Il Governo ha attuato la prevista dismissione del 46,6 per cento di Enav e ulteriori entrate proverranno da dismissioni immobiliari ». « Resta ferma l'intenzione di proseguire il processo di privatizzazione, compatibilmente con le condizioni di mercato. Si mantengono le previsioni di introiti da privatizzazioni per i prossimi tre anni »;

inoltre, nella nota di aggiornamento al DEF 2016 si segnala che la notevole complessità degli aspetti regolatori dell'operazione di privatizzazione di Ferrovie dello Stato prevista entro il 2016, afferenti in particolar modo alla defini-

zione della proprietà e della gestione della rete infrastrutturale, ha comportato una dilatazione dei tempi connessi alla sua realizzazione, con plausibile rinvio al 2017. Il Governo, dunque, fa una sostanziale marcia indietro sul percorso di privatizzazione del gruppo Ferrovie dello Stato. Il Gruppo parlamentare di Sinistra Italiana durante tutto il 2016 è stato fautore di iniziative parlamentari volte a bloccare il processo di privatizzazione nel convincimento che le Ferrovie rappresentano un bene strategico per il Paese ed una risorsa per tutti gli italiani, ma l'attuale Governo, nel farsi promotore e forte sostenitore della privatizzazione delle Ferrovie dello Stato italiane, sembra dimenticare i temi ancora caldi da sciogliere a partire dal rapporto con Rete ferroviaria italiana (la controllata che gestisce la rete) e Trenitalia con i vari contratti (dalla lunga percorrenza sino a tutta la partita del trasporto locale). Soprattutto, il timore è che il Gruppo Ferrovie dello Stato verrebbe, in sostanza, svuotata di valore e di contenuti e il tutto per raccogliere pochi miliardi di euro (tra i 5 e i 10 miliardi a quanto risulta) che non sono assolutamente nulla rispetto ai 2000 miliardi di debito pubblico accumulati dal nostro Paese;

analogo discorso per quanto riguarda il processo di privatizzazione del Gruppo Poste Italiane, se nel Def 2016 si faceva riferimento all'operazione di quotazione di una seconda tranche di azioni del Gruppo che avrebbe di fatto eliminato il controllo pubblico dall'azienda, nella

Nota di aggiornamento alla voce «privatizzazioni» è stato eliminato ogni riferimento. Nella nota si segnala solo che la conformazione dell'assetto azionario di Poste Italiane, il cui percorso è iniziato con l'*Initial Public Offering* (IPO) dell'ottobre 2015, è stata recentemente ridefinita dal DM del 25 maggio 2016 che ha autorizzato il Dipartimento del Tesoro a sottoscrivere l'aumento di capitale a pagamento deliberato dalla CDP. Tale aumento di capitale, approvato in giugno per assicurare il rafforzamento patrimoniale della CDP in misura idonea a garantire la realizzazione degli obiettivi del proprio piano industriale, è stato interamente riservato al MEF e sarà liberato mediante il conferimento, entro la fine del 2016, di una partecipazione al capitale di Poste Italiane, nella misura del 35 per cento. A riguardo, il gruppo parlamentare di Sinistra Italiana ha più volte rilevato una serie di criticità nel conferimento dell'azionariato di maggioranza del gruppo Poste Italiane in capo a CDP, come ad esempio il possibile conflitto di interessi tra le fondazioni bancarie, azioniste di Cassa, e l'attività bancaria che Poste Italiane esercita;

per quanto riguarda il settore trasporti, la Nota di aggiornamento ribadisce l'impegno di 12 miliardi per riattivare la cosiddetta cura del ferro. Tale obiettivo

sembra contrastare con il recente piano industriale presentato da Ferrovie dello Stato, di cui il Governo è azionista, che vuole il 70 per cento degli investimenti al di fuori del tradizionale perimetro delle attività in particolare puntando allo sviluppo del trasporto su gomma con l'azienda BusItalia. Al contrario andrebbe adottata ogni iniziativa di competenza, garantendo il pieno coinvolgimento delle regioni, per promuovere finalmente scelte coraggiose e mirate in termini di mobilità urbana ed extraurbana, a partire dallo stanziamento di maggiori risorse per arrivare a 5.000.000 di cittadini trasportati ogni giorno nel 2020, portando il trasporto ferroviario agli stessi standard qualitativi europei;

infine, la Nota di aggiornamento inserisce il tema della recente riforma portuale, di recente approvata in via definitiva. Si tratta di una riforma che, seppur condivisibile in via generale, non ha affrontato i nodi principali che bloccano lo sviluppo del sistema portuale, come il tema delle concessioni dei terminal marittimi, la crescita occupazione dei marittimi, l'introduzione di strumenti partecipativi e decidenti per le Regioni,

esprime

PARERE CONTRARIO.