

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Documento di economia e finanza 2017. Doc. LVII, n. 5 e Allegati (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>) ...	129
ALLEGATO 1 (<i>Proposta di parere del relatore</i>)	131
ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di parere del Gruppo M5S</i>)	135
ALLEGATO 3 (<i>Parere approvato</i>)	138

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico. Atto n. 392 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	130
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	130
ERRATA CORRIGE	130

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 20 aprile 2017. — 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 13.55.

Documento di economia e finanza 2017.

Doc. LVII, n. 5 e Allegati.

(Parere alla V Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 19 aprile 2017.

Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi richieste di intervento in discussione generale, invita il relatore ad illustrare la proposta di parere.

Vincenzo GAROFALO (AP-CpE-NCD), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato 1*).

Arianna SPESSOTTO (M5S), richiamando le considerazioni espresse nella seduta del 19 aprile, dichiara il voto contrario del suo gruppo sulla proposta del relatore e presenta una proposta alternativa di parere contrario (*vedi allegato 2*).

Michele MOGNATO (MDP) ringrazia il relatore per aver accolto nella proposta taluni suoi suggerimenti avanzati nell'intervento svolto la scorsa seduta, sia con riferimento all'esigenza di dare adeguata priorità alla politica di incentivi denomi-

nata « cura dell'acqua », sia per quanto riguarda l'adozione di misure per promuovere forme di mobilità sostenibile.

Al riguardo, chiede in ogni caso una limitata riformulazione del rilievo concernente il trasporto pubblico locale, al fine di stimolare l'impiego in questo settore di risorse adeguate agli ambiziosi obiettivi annunciati, a fronte di allarmanti segnali di riduzione dei flussi finanziari che sono invece arrivati agli enti locali.

Vincenzo GAROFALO (AP-CpE-NCD), *relatore*, condividendo pienamente le considerazioni del collega Mognato, riformula in tal senso la sua proposta di parere.

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi altre richieste di intervento in dichiarazione di voto, pone quindi in votazione la proposta di parere del relatore come riformulata (*vedi allegato 3*), avvertendo che dalla sua approvazione discenderà la preclusione della proposta alternativa di parere.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni del relatore, come riformulata (*vedi allegato 3*).

La seduta termina alle 14.15.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 20 aprile 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.15.

Schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico. Atto n. 392.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno,

rinvio, da ultimo, nella seduta del 12 aprile 2017.

Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, nel ricordare che il termine per l'espressione del parere scade il prossimo 29 aprile avverte che, in data odierna, è stato trasmesso il parere del Consiglio di Stato mentre non è ancora stato trasmesso il parere della Conferenza unificata e che l'esame della Commissione potrà concludersi solo successivamente all'acquisizione di quest'ultimo parere.

Comunica inoltre che, secondo quanto convenuto nella seduta dell'Ufficio di Presidenza del 12 aprile, allo scopo di disporre dei necessari elementi istruttori, sono stati acquisiti agli atti i contributi scritti pervenuti a questa Commissione nonché alla omologa Commissione del Senato, anche nell'ambito dell'attività conoscitiva da essa svolta.

Non essendovi richieste di intervento in discussione generale rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.20.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.20 alle 14.25.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 802 del 12 aprile 2017, a pagina 164, seconda colonna, trentesima riga, le parole: « legge di stabilità per il 2015 » sono sostituite dalle seguenti « legge di stabilità per il 2014, segnatamente al comma 427 della legge n. 143 del 2013 ».

ALLEGATO 1

Documento di economia e finanza 2017 (Doc. LVII, n. 5 e Allegati).**PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati, per le parti di competenza, il Documento di economia e finanza 2017 (Doc. LVII, n. 5) e i relativi Allegati,

premesso che, con riguardo al quadro macroeconomico e finanziario descritto:

si evidenziano segnali di miglioramento della congiuntura nonché l'ingresso per l'economia italiana nel terzo anno di ripresa, con un tasso di crescita dello 0,9 per cento in termini reali, quindi lievemente superiore anche a quanto previsto a settembre scorso nella Nota di aggiornamento del DEF 2016 (+0,8 per cento). Inoltre, le stime di crescita sono fissate all'1,1 per cento, anche in questo caso con un lieve rialzo dello 0,1 per cento rispetto alle previsioni della citata Nota di aggiornamento, mentre per il 2018 si stima – in un'ottica prudenziale – un tasso di crescita intorno all'1,0 per cento;

la pressione fiscale si riduce dal 43,3 per cento del 2015 al 42,9 per cento del 2016 e, al netto degli effetti del cosiddetto *bonus* 80 euro, risulterebbe pari al 42,3 per cento nel 2016 mentre le previsioni evidenziano una riduzione fino al 42,4 per cento entro il 2020, con un livello minimo del 42,3 per cento nel 2017;

si prevede per il 2017 la riduzione dell'indebitamento netto delle pubbliche amministrazioni dal 2,4 per cento del 2016 (2,7 per cento nell'anno 2015) al 2,3 per cento del PIL (39,6 miliardi) per poi conseguire il pareggio di bilancio strutturale sia nel 2019 (+0,1 per cento) che nel 2020 (0,0 per cento);

si scontano nel 2017 gli effetti delle misure correttive (0,2 per cento del PIL) che il Governo si è impegnato ad approvare lo scorso febbraio così da portare, nel 2017, il livello dell'indebitamento netto al –2,1 per cento (rispetto al –2,3 per cento del Documento programmatico di bilancio 2017), misure che, ancorché non indicate puntualmente nel DEF, vengono dichiarate dal Governo come aventi natura strutturale, tali da avere una portata correttiva di quasi lo 0,3 per cento di PIL sugli anni successivi;

rilevato che, per quanto concerne gli aspetti di specifica competenza della Commissione oggetto del DEF e dell'Allegato III « Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture »:

il DEF 2017 si muove in linea di continuità con l'analogo documento riferito all'anno precedente nella definizione delle principali strategie relative alla politica infrastrutturale e dei trasporti;

segnatamente il Paragrafo III, denominato « investimenti e politiche settoriali » dà conto della riforma della pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture avviata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (che supera l'impostazione precedente della « Legge Obiettivo »), basata su due pilastri – la rinnovata centralità della pianificazione strategica e la valutazione *ex-ante* delle opere – supportati dai due nuovi strumenti di pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese: il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)

e il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP);

l'Allegato III « Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture » – nelle more della definizione del nuovo PGTL e del varo del primo DPP – anticipa le linee strategiche del settore, volte a privilegiare opere infrastrutturali utili, snelle e condivise, che perseguano l'integrazione modale e l'intermodalità, in attuazione di quattro obiettivi strategici: accessibilità ai territori, qualità della vita e competitività delle aree urbane, sostegno alle politiche industriali di filiera, mobilità sostenibile e sicura;

con riguardo all'obiettivo strategico di accessibilità ai territori, viene in rilievo lo sviluppo dei servizi passeggeri ad alta velocità, per il quale il modello sinora perseguito, basato sulla realizzazione di nuove linee dedicate viene considerato nel DEF non replicabile all'infinito, occorrendo invece privilegiare le possibilità di *upgrading* della rete esistente per l'accessibilità delle regioni non direttamente connesse al sistema AV;

con particolare riguardo alla competitività delle aree urbane, nella sua accezione di implementazione del trasporto pubblico locale, si evidenzia che nell'elenco delle azioni strategiche del PNR 2017 figura il completamento della riforma dei servizi pubblici locali (tra i quali è ricompreso il TPL) entro il 2017, le cui misure attuative, a seguito della pronuncia di illegittimità costituzionale n. 251 del 2016, non si sono tuttavia trasfuse in un decreto legislativo, ma che – secondo quanto riferito nel testo – saranno recuperate « attraverso veicolo normativo apposito »; al riguardo, oltre a richiamare gli stanziamenti per il rinnovo del parco rotabile su gomma, il documento individua due strategie di intervento: il Piano Metro per le aree metropolitane (con una dotazione pari a 1218 milioni di euro per 21 interventi nelle aree metropolitane) e la Strategia nazionale per il rinnovo del materiale rotabile per il TPL (nel quadriennio 2017-2020 entreranno in circolazione 210

nuovi treni, e circa 10.000 nuovi autobus sostituiranno il parco mezzi obsoleto cui si connette la procedura Consip in corso per l'acquisto centralizzato di 1.600 nuovi autobus del valore di 255 milioni di euro complessivi);

il PNR descrive il filone di intervento in fase di realizzazione denominato « *cura del ferro e dell'acqua* », concernente gli incentivi al trasporto sostenibile attraverso il ricorso al trasporto ferroviario e marittimo per i traffici su scala nazionale ed internazionale, riaffermando l'impegno dell'Esecutivo a proseguire nella politica di incentivi, rafforzandone l'efficacia;

con riferimento al trasporto marittimo si fa specifico riferimento all'incremento di risorse per il completamento degli investimenti ai nodi-porti, interporti e piattaforme del Sud, finalizzato al potenziamento del livello di servizio sulla rete logistica nazionale e in ottemperanza all'imperativo di ridurre il divario digitale con le regioni del Mezzogiorno d'Italia;

con riferimento al settore aereo sono indicati quattro programmi fondamentali: il programma cargo aereo, lo sviluppo dell'accessibilità su ferro, interventi per ottimizzare la capacità *air side*, realizzazione di nuove piste e aumento del livello di sicurezza e comfort,

quanto al settore stradale e autostradale si menziona, tra le iniziative in fase di sviluppo, la trasformazione digitale delle infrastrutture di trasporto attraverso le *Smart Road*, come strumento di sensibile miglioramento della sicurezza stradale e dell'efficienza della mobilità;

viene aggiornato il Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT), fermo al 2001, recante il quadro delle infrastrutture di trasporto di 1° livello e di 2° livello dedicate allo svolgimento di servizi di preminente interesse nazionale ed internazionale nonché l'analisi dei fabbisogni per le infrastrutture di 1° livello;

l'Allegato III è corredato dell'elenco dei programmi prioritari di intervento nel settore delle ferrovie, delle strade, degli

aeroporti nonché nelle 14 città metropolitane appendice 1) e dell'elenco degli interventi prioritari (appendice 2);

tra le azioni definite prioritarie dal programma nazionale delle riforme (PNR) vengono indicati sia il percorso di liberalizzazioni recato dal disegno di Legge Annuale per la Concorrenza 2015 sia il processo di privatizzazione di società controllate dallo Stato con l'obiettivo di conseguire entrate pari ad almeno lo 0,3 per cento del PIL;

uno specifico paragrafo del PNR (« PA digitale ») è dedicato poi all'attuazione dell'Agenda digitale; al riguardo nella Appendice A del PNR, recante il cronoprogramma del Governo è richiamato il Piano banda ultra larga (obiettivo entro il 2020: copertura fino all'85 per cento della popolazione con connettività di almeno 100 Mbps) con tempistica 2015-2020, e, nell'appendice C, si comunica la pubblicazione dei due bandi per la realizzazione della rete nelle aree bianche ossia a fallimento di mercato, raggruppate nei cluster C e D,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) valuti la Commissione di merito l'opportunità di evidenziare al Governo le seguenti priorità relative al settore dei trasporti:

1) si dia priorità alla definizione dei nuovi strumenti programmatori – prevedendo un adeguato coinvolgimento delle competenti Commissioni parlamentari nella fase di loro elaborazione – e con riferimento ai citati obiettivi strategici:

quanto all'accessibilità dei territori, si abbia cura di evitare che la nuova strategia volta a privilegiare le possibilità di *upgrading* della rete esistente per l'accessibilità delle regioni non direttamente connesse al sistema AV – pur meritoriamente ispirata da una logica di contenimento di costi e tempi – penalizzi ulte-

riormente il Mezzogiorno, senza affrontare adeguatamente la tradizionale carenza infrastrutturale. Peraltro, nel DEF si individua come macropriorità il collegamento del sistema infrastrutturale nazionale con l'Europa e con il Mediterraneo, principalmente con le reti europee TEN-T, il completamento della cui rete centrale, o rete Core, è prevista al 2030 e tra le quali ultime rientra la direttrice ferroviaria Napoli-Palermo, cui occorre dare massimo impulso, affrontando con soluzioni convincenti la questione dell'attraversamento dello Stretto per la quale nella tabella in cui sono elencati gli « interventi prioritari » (Appendice 2), viene indicato un mero progetto di fattibilità « finalizzato a verificare le possibili opzioni di attraversamento sia stabili che non stabili »;

quanto al sostegno alle politiche industriali di filiera, si dia particolare attenzione al Piano straordinario della Mobilità Turistica, quale strumento di fondamentale importanza per superare le criticità relative all'accessibilità delle aree a vocazione turistica, che riguarda principalmente le zone del Sud Italia;

quanto all'obiettivo di rafforzare la competitività delle aree urbane sulla base dell'esperienza maturata e delle criticità emerse in sede di attuazione delle leggi n. 211 del 1992 e della cosiddetta « legge Obiettivo » del 2001, abbia cura il Governo di individuare strumenti di attuazione degli interventi programmati che favoriscano un rapido ed efficace impiego delle risorse stanziato valutando anche l'attribuzione all'Amministrazione centrale dello Stato di un ruolo di decisivo impulso, eventualmente ipotizzando strumenti di pianificazione nazionale da concordare con le autonomie territoriali competenti;

quanto all'obiettivo della mobilità sostenibile e sicura, si dia attuazione prioritaria agli interventi programmati per lo sviluppo di mezzi di trasporto rapido di massa di persone e merci che consenta di dare risposte efficaci alla questione di tutela ambientale, nonché gli interventi volti alla realizzazione dei percorsi cicli-

stici, adesso inseriti nell'ambito delle infrastrutture di primo livello del nuovo Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT);

con riferimento all'implementazione del trasporto pubblico locale ed alla sua preannunciata riforma mediante uno strumento normativo in corso di definizione, sia abbia cura di recepire in esso le indicazioni formulate dalla Commissione in relazione allo schema di decreto legislativo attuativo della cosiddetta Legge Madia, non entrato in vigore a seguito della pronuncia di illegittimità costituzionale n. 251 del 2016;

con riguardo alla politica di investimenti e incentivi al trasporto sostenibile marittimo (« cura dell'acqua »), si proceda all'attuazione di un vero e proprio piano di rilancio degli scali portuali e dei collegamenti marittimi, assicurando la rapida cantierizzazione e conclusione delle opere pubbliche a supporto della funzionalità delle aree portuali, attraverso la piena disponibilità e l'efficace utilizzo dei fondi, anche di carattere strutturale, necessari per la realizzazione degli interventi programmati;

2) quanto al settore stradale e autostradale si richiami il Governo ad un forte impegno funzionale a perseguire un

processo di modernizzazione e digitalizzazione delle infrastrutture trasportistiche e principalmente di quelle stradali, che comportano un sensibile miglioramento della sicurezza stradale e dell'efficienza della mobilità, anche alla luce dei recenti incidenti verificatisi sulla rete stradale;

3) con specifico riferimento al settore aereo, si attuino interventi volti ad estendere gli oneri di servizio pubblico per garantire collegamenti aerei adeguati a sopperire alle carenze infrastrutturali terrestri, per ridurre il gap competitivo delle regioni meridionali e insulari;

b) valuti la Commissione di merito l'opportunità di evidenziare al Governo la seguente priorità relativa alla politica di realizzazione delle infrastrutture necessaria all'attuazione dell'Agenda digitale, segnatamente per quanto concerne il Piano banda ultra larga:

si verifichi l'opportunità di fornire alle competenti Commissioni parlamentari adeguata informazione in merito allo stato di avanzamento delle opere, con particolare riguardo alla percentuale di territorio e di utenza progressivamente raggiunta dal servizio, fino al completamento dell'obiettivo pari alla copertura fino all'85 per cento della popolazione con connettività di almeno 100 Mbps entro il 2020.

ALLEGATO 2

Documento di economia e finanza 2017 (Doc. LVII, n. 5 e Allegati).**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO M5S**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati, per le parti di competenza, il Documento di economia e finanza 2017, (Doc. LVII, n. 5) e i relativi Allegati,

premessi che:

il Documento di economia e finanza (DEF) costituisce il principale documento di programmazione della politica economica nazionale nel medio-lungo termine;

i contenuti del citato Documento sono articolati in tre sezioni: la prima espone lo schema del Programma di stabilità; la seconda contiene una analisi e le tendenze della finanza pubblica; la terza reca lo schema del Programma Nazionale di Riforma (PNR);

relativamente ai profili di interesse della commissione trasporti, si segnala come nel documento in esame vengano esaminati solo superficialmente le linee d'azione che intende perseguire il governo in materia di infrastrutture stradali e ferroviarie, oltre che nell'ambito del trasporto pubblico locale, della mobilità sostenibile e del trasporto merci, senza l'individuazione degli interventi necessari al reperimento delle risorse;

per quanto attiene il trasporto ferroviario, il Programma nazionale delle riforme definisce la cura del ferro come una attività in fase di realizzazione e sottolinea l'importanza del nuovo contratto di servizio, a durata decennale, stipulato con Trenitalia a gennaio 2017, quale strumento fondamentale per il con-

seguimento degli obiettivi di potenziamento e velocizzazione delle infrastrutture ferroviarie esistenti;

suddetto contratto di servizio, per ammissione dello stesso amministratore delegato di RFI in occasione di una sua audizione, è stato definito carente dal punto di vista finanziario con uno stanziamento non all'altezza del fabbisogno stimato da RFI. Non risulta chiaro quindi con quante e quali risorse il governo intenda provvedere all'ammodernamento della rete e agli altri interventi contenuti nel documento;

nel cronoprogramma allegato al programma nazionale delle riforme il governo definisce come compiuto il Piano Strategico nazionale della portualità e della logistica nonostante nell'allegato III – Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture, si affermi che l'attuazione della riforma è ancora in corso;

suddetta riforma risulta ancora lontana dal perseguire gli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento necessari a far ripartire il sistema portuale italiano. Alla luce dell'accorpamento della Autorità Portuali, e dunque dell'ulteriore ampliamento dei poteri e delle responsabilità in capo ai Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, risulta del tutto fallimentare il modello di nomina individuato dal governo che continua a non premiare la competenza dei soggetti incaricati e a rispondere esclusivamente a logiche clientelari/politiche;

relativamente a quanto disposto nell'allegato III – Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture, e sem-

pre in ambito ferroviario, si segnala come sia assurdo rimandare alle previsioni d'investimento contenute nel contratto di programma RFI per poter svolgere una analisi della situazione attuale della rete ferroviaria, soprattutto alla luce del nuovo iter di approvazione di suddetti contratti che non vengono più scritti dal Ministero ma vengono proposti allo stesso da parte di RFI;

il documento in oggetto provvede a riconciliare quanto previsto dal Piano nazionale degli aeroporti con la classificazione europea della rete core con riferimento agli aeroporti nazionali, riconfermando i 38 aeroporti di interesse nazionale e quindi i 12 aeroporti di importanza strategica individuati all'interno dei 10 bacini territoriali. Come già evidenziato in sede di approvazione del Piano nazionale degli aeroporti, l'esistenza di 12 aeroporti di importanza strategica rispetto ai 10 bacini individuati, non risponde a criteri di efficienza. Persiste dunque l'anomalia del Centro Nord con l'individuazione di ben tre aeroporti, ovvero Bologna, Pisa e Firenze;

suddetta scelta, confermata nel DEF, risulta in contrasto con quanto affermato dall'allora Presidente dell'ENAC, Dott. Vito Riggio, il quale, in occasione di una sua audizione presso la IX Commissione, aveva ribadito come il piano presentato dal governo non corrispondesse a quello predisposto e presentato, in conformità ai regolamenti europei e tenendo conto delle reali esigenze di razionalizzazione e di mobilità del Paese, nel 2012 dall'Enac, ovvero composto da 24 aeroporti, in luogo degli attuali 38 identificati dal legislatore;

nelle appendici 1 e 2 dell'allegato III sono elencati i programmi di interventi e gli interventi prioritari. Suddetto elenco risulta contenere opere dalla dubbia utilità sociale oltre che strategicità e dal rilevante impatto ambientale. Alla luce di evidenti situazioni di indisponibilità delle risorse, sarebbe il caso di rivedere la realizzazione di alcuni interventi ivi elencati, quali, ad

esempio, l'attraversamento dello stretto paventato nell'ambito dell'intervento n. 12, o altre opere già definite prioritarie ed elencate nell'Allegato al DEF 2015;

sebbene il documento pluriennale di pianificazione, individuato dal governo come uno dei due principali strumenti di pianificazione, non sia ancora stato redatto, molte nuove opere non ricomprese nell'elenco delle opere strategiche del governo, stanno procedendo nel loro iter progettuale con le modalità della legge obiettivo, ignorando, quindi, di fatto, le modifiche introdotte dalla riforma della disciplina degli appalti pubblici e delle concessioni, contenuta nel decreto legislativo n. 50 del 2016;

nei giorni precedenti alla emanazione del Documento di economia e finanza, articoli di stampa riportavano l'intenzione del governo di procedere con le operazioni di privatizzazione, ovvero la vendita della seconda tranche di Poste Italiane Spa e la privatizzazione di Ferrovie dello Stato, così come confermato anche nei documenti inviati a febbraio dal governo a Bruxelles;

sebbene nel documento non compaiano passaggi relativi a Poste Italiane e Ferrovie dello Stato, nel cronoprogramma vengono definiti in avanzamento gli interventi volti a diminuire il debito pubblico attraverso privatizzazioni;

poiché risulta essere totalmente assente una politica seria di lungo periodo mirante all'abbattimento del debito pubblico, tali interventi di cosiddetta privatizzazione rischiano di non essere risolutivi ed essere, piuttosto, controproducenti, raggiungendo risultati effimeri e assolutamente limitati temporalmente;

secondo le stime del *Sole 24 Ore* l'incasso per la cessione del 30 per cento di Poste, alla luce degli andamenti di borsa, dovrebbe attestarsi attorno a 2,4 miliardi e i proventi dall'operazione di privatizzazione di Ferrovie dello Stato dovrebbero attestarsi intorno a 3,5 miliardi. Le stime governative in merito sembrano

più ottimistiche in quanto dalle due operazioni, secondo il Ministro dell'economia, il valore degli incassi dovrebbe aggirarsi sugli 8.5 miliardi. Suddetta discrasia risulta inaccettabile;

oltre agli aspetti meramente economici, una privatizzazione di Ferrovie dello Stato avrebbe delle inevitabili ricadute sul diritto alla mobilità dei cittadini, sulla sicurezza negli spostamenti e sul compito dello Stato di rispettare gli obblighi legati al servizio universale. Le logiche di mercato rischierebbero di ledere ulteriormente i servizi meno profittevoli

quali il trasporto regionale e locale e rendere ancora più onerosi per lo Stato i necessari interventi di ammodernamento ed elettrificazione della rete esistente;

analoghe perplessità riguardanti le ricadute sulla qualità dei servizi universali erogati emergono relativamente alla vendita della seconda tranche di Poste Italiane Spa;

le operazioni di privatizzazione, dunque non possono essere la risposta alla necessità di abbattere il debito pubblico;

ESPRIME PARERE CONTRARIO.

ALLEGATO 3

Documento di economia e finanza 2017 (Doc. LVII, n. 5 e Allegati).**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati, per le parti di competenza, il Documento di economia e finanza 2017 (Doc. LVII, n. 5) e i relativi Allegati,

premesso che, con riguardo al quadro macroeconomico e finanziario descritto:

si evidenziano segnali di miglioramento della congiuntura nonché l'ingresso per l'economia italiana nel terzo anno di ripresa, con un tasso di crescita dello 0,9 per cento in termini reali, quindi lievemente superiore anche a quanto previsto a settembre scorso nella Nota di aggiornamento del DEF 2016 (+0,8 per cento). Inoltre, le stime di crescita sono fissate all'1,1 per cento, anche in questo caso con un lieve rialzo dello 0,1 per cento rispetto alle previsioni della citata Nota di aggiornamento, mentre per il 2018 si stima – in un'ottica prudenziale – un tasso di crescita intorno all'1 per cento;

la pressione fiscale si riduce dal 43,3 per cento del 2015 al 42,9 per cento del 2016 e, al netto degli effetti del cosiddetto *bonus* 80 euro, risulterebbe pari al 42,3 per cento nel 2016 mentre le previsioni evidenziano una riduzione fino al 42,4 per cento entro il 2020, con un livello minimo del 42,3 per cento nel 2017;

si prevede per il 2017 la riduzione dell'indebitamento netto delle pubbliche amministrazioni dal 2,4 per cento del 2016 (2,7 per cento nell'anno 2015) al 2,3 per cento del PIL (39,6 miliardi) per poi conseguire il pareggio di bilancio strutturale sia nel 2019 (+0,1 per cento) che nel 2020 (0,0 per cento);

si scontano nel 2017 gli effetti delle misure correttive (0,2 per cento del PIL) che il Governo si è impegnato ad approvare lo scorso febbraio così da portare, nel 2017, il livello dell'indebitamento netto al –2,1 per cento (rispetto al –2,3 per cento del Documento programmatico di bilancio 2017), misure che, ancorché non indicate puntualmente nel DEF, vengono dichiarate dal Governo come aventi natura strutturale, tali da avere una portata correttiva di quasi lo 0,3 per cento di PIL sugli anni successivi;

rilevato che, per quanto concerne gli aspetti di specifica competenza della Commissione oggetto del DEF e dell'Allegato III « Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture »:

il DEF 2017 si muove in linea di continuità con l'analogo documento riferito all'anno precedente nella definizione delle principali strategie relative alla politica infrastrutturale e dei trasporti;

segnatamente il Paragrafo III, denominato « investimenti e politiche settoriali » dà conto della riforma della pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture avviata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (che supera l'impostazione precedente della « Legge Obiettivo »), basata su due pilastri – la rinnovata centralità della pianificazione strategica e la valutazione *ex-ante* delle opere – supportati dai due nuovi strumenti di pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese: il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)

e il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP);

l'Allegato III « Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture » – nelle more della definizione del nuovo PGTL e del varo del primo DPP – anticipa le linee strategiche del settore, volte a privilegiare opere infrastrutturali utili, snelle e condivise, che perseguano l'integrazione modale e l'intermodalità, in attuazione di quattro obiettivi strategici: accessibilità ai territori, qualità della vita e competitività delle aree urbane, sostegno alle politiche industriali di filiera, mobilità sostenibile e sicura;

con riguardo all'obiettivo strategico di accessibilità ai territori, viene in rilievo lo sviluppo dei servizi passeggeri ad alta velocità, per il quale il modello sinora perseguito, basato sulla realizzazione di nuove linee dedicate viene considerato nel DEF non replicabile all'infinito, occorrendo invece privilegiare le possibilità di *upgrading* della rete esistente per l'accessibilità delle regioni non direttamente connesse al sistema AV;

con particolare riguardo alla competitività delle aree urbane, nella sua accezione di implementazione del trasporto pubblico locale, si evidenzia che nell'elenco delle azioni strategiche del PNR 2017 figura il completamento della riforma dei servizi pubblici locali (tra i quali è ricompreso il TPL) entro il 2017, le cui misure attuative, a seguito della pronuncia di illegittimità costituzionale n. 251 del 2016, non si sono tuttavia trasfuse in un decreto legislativo, ma che – secondo quanto riferito nel testo – saranno recuperate « attraverso veicolo normativo apposito »; al riguardo, oltre a richiamare gli stanziamenti per il rinnovo del parco rotabile su gomma, il documento individua due strategie di intervento: il Piano Metro per le aree metropolitane (con una dotazione pari a 1218 milioni di euro per 21 interventi nelle aree metropolitane) e la Strategia nazionale per il rinnovo del materiale rotabile per il TPL (nel quadriennio 2017-2020 entreranno in circolazione 210

nuovi treni, e circa 10.000 nuovi autobus sostituiranno il parco mezzi obsoleto cui si connette la procedura Consip in corso per l'acquisto centralizzato di 1.600 nuovi autobus del valore di 255 milioni di euro complessivi);

il PNR descrive il filone di intervento in fase di realizzazione denominato « *cura del ferro e dell'acqua* », concernente gli incentivi al trasporto sostenibile attraverso il ricorso al trasporto ferroviario e marittimo per i traffici su scala nazionale ed internazionale, riaffermando l'impegno dell'Esecutivo a proseguire nella politica di incentivi, rafforzandone l'efficacia;

con riferimento al trasporto marittimo si fa specifico riferimento all'incremento di risorse per il completamento degli investimenti ai nodi-porti, interporti e piattaforme del Sud, finalizzato al potenziamento del livello di servizio sulla rete logistica nazionale e in ottemperanza all'imperativo di ridurre il divario digitale con le regioni del Mezzogiorno d'Italia;

con riferimento al settore aereo sono indicati quattro programmi fondamentali: il programma cargo aereo, lo sviluppo dell'accessibilità su ferro, interventi per ottimizzare la capacità *air side*, realizzazione di nuove piste e aumento del livello di sicurezza e comfort,

quanto al settore stradale e autostradale si menziona, tra le iniziative in fase di sviluppo, la trasformazione digitale delle infrastrutture di trasporto attraverso le *Smart Road*, come strumento di sensibile miglioramento della sicurezza stradale e dell'efficienza della mobilità;

viene aggiornato il Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT), fermo al 2001, recante il quadro delle infrastrutture di trasporto di 1° livello e di 2° livello dedicate allo svolgimento di servizi di preminente interesse nazionale ed internazionale nonché l'analisi dei fabbisogni per le infrastrutture di 1° livello;

l'Allegato III è corredato dell'elenco dei programmi prioritari di intervento nel settore delle ferrovie, delle strade, degli

aeroporti nonché nelle 14 città metropolitane appendice 1) e dell'elenco degli interventi prioritari (appendice 2);

tra le azioni definite prioritarie dal programma nazionale delle riforme (PNR) vengono indicati sia il percorso di liberalizzazioni recato dal disegno di Legge Annuale per la Concorrenza 2015 sia il processo di privatizzazione di società controllate dallo Stato con l'obiettivo di conseguire entrate pari ad almeno lo 0,3 per cento del PIL;

uno specifico paragrafo del PNR (« PA digitale ») è dedicato poi all'attuazione dell'Agenda digitale; al riguardo nella Appendice A del PNR, recante il cronoprogramma del Governo è richiamato il Piano banda ultra larga (obiettivo entro il 2020: copertura fino all'85 per cento della popolazione con connettività di almeno 100Mbps) con tempistica 2015 – 2020, e, nell'appendice C, si comunica la pubblicazione dei due bandi per la realizzazione della rete nelle aree bianche ossia a fallimento di mercato, raggruppate nei cluster C e D,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) valuti la Commissione di merito l'opportunità di evidenziare al Governo le seguenti priorità relative al settore dei trasporti:

1) si dia priorità alla definizione dei nuovi strumenti programmatori – prevedendo un adeguato coinvolgimento delle competenti Commissioni parlamentari nella fase di loro elaborazione – e con riferimento ai citati obiettivi strategici:

quanto all'accessibilità dei territori, si abbia cura di evitare che la nuova strategia volta a privilegiare le possibilità di *upgrading* della rete esistente per l'accessibilità delle regioni non direttamente connesse al sistema AV – pur meritoriamente ispirata da una logica di contenimento di costi e tempi – penalizzi ulte-

riormente il Mezzogiorno, senza affrontare adeguatamente la tradizionale carenza infrastrutturale. Peraltro, nel DEF si individua come macropriorità il collegamento del sistema infrastrutturale nazionale con l'Europa e con il Mediterraneo, principalmente con le reti europee TEN-T, il completamento della cui rete centrale, o rete Core, è prevista al 2030 e tra le quali ultime rientra la direttrice ferroviaria Napoli-Palermo, cui occorre dare massimo impulso, affrontando con soluzioni convincenti la questione dell'attraversamento dello Stretto per la quale nella tabella in cui sono elencati gli « interventi prioritari » (Appendice 2), viene indicato un mero progetto di fattibilità « finalizzato a verificare le possibili opzioni di attraversamento sia stabili che non stabili »;

quanto al sostegno alle politiche industriali di filiera, si dia particolare attenzione al Piano straordinario della Mobilità Turistica, quale strumento di fondamentale importanza per superare le criticità relative all'accessibilità delle aree a vocazione turistica, che riguarda principalmente le zone del Sud Italia;

quanto all'obiettivo di rafforzare la competitività delle aree urbane sulla base dell'esperienza maturata e delle criticità emerse in sede di attuazione delle leggi n. 211 del 1992 e della cosiddetta « legge Obiettivo » del 2001, abbia cura il Governo di individuare strumenti di attuazione degli interventi programmati che favoriscano un rapido ed efficace impiego delle risorse stanziato valutando anche l'attribuzione all'Amministrazione centrale dello Stato di un ruolo di decisivo impulso, eventualmente ipotizzando strumenti di pianificazione nazionale da concordare con le autonomie territoriali competenti;

quanto all'obiettivo della mobilità sostenibile e sicura, si dia attuazione prioritaria agli interventi programmati per lo sviluppo di mezzi di trasporto rapido di massa di persone e merci che consenta di dare risposte efficaci alla questione di tutela ambientale, nonché gli interventi volti alla realizzazione dei percorsi cicli-

stici, adesso inseriti nell'ambito delle infrastrutture di primo livello del nuovo Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT);

con riferimento allo sviluppo del trasporto pubblico locale ed alla sua preannunciata riforma mediante uno strumento normativo in corso di definizione, si abbia cura, da un lato, di garantire un flusso di risorse adeguato all'obiettivo dichiarato di una sua significativa implementazione e, dall'altro lato, di recepire nel nuovo provvedimento le indicazioni formulate dalla Commissione in relazione allo schema di decreto legislativo attuativo della cosiddetta Legge Madia, non entrato in vigore a seguito della pronuncia di illegittimità costituzionale n. 251 del 2016;

con riguardo alla politica di investimenti e incentivi al trasporto sostenibile marittimo (« cura dell'acqua »), si proceda all'attuazione di un vero e proprio piano di rilancio degli scali portuali e dei collegamenti marittimi, assicurando la rapida cantierizzazione e conclusione delle opere pubbliche a supporto della funzionalità delle aree portuali, attraverso la piena disponibilità e l'efficace utilizzo dei fondi, anche di carattere strutturale, necessari per la realizzazione degli interventi programmati;

2) quanto al settore stradale e autostradale si richiami il Governo ad un

forte impegno funzionale a perseguire un processo di modernizzazione e digitalizzazione delle infrastrutture trasportistiche e principalmente di quelle stradali, che comportano un sensibile miglioramento della sicurezza stradale e dell'efficienza della mobilità, anche alla luce dei recenti incidenti verificatisi sulla rete stradale;

3) con specifico riferimento al settore aereo, si attuino interventi volti ad estendere gli oneri di servizio pubblico per garantire collegamenti aerei adeguati a sopperire alle carenze infrastrutturali terrestri, per ridurre il gap competitivo delle regioni meridionali e insulari;

b) valuti la Commissione di merito l'opportunità di evidenziare al Governo la seguente priorità relativa alla politica di realizzazione delle infrastrutture necessaria all'attuazione dell'Agenda digitale, segnatamente per quanto concerne il Piano banda ultra larga:

si verifichi l'opportunità di fornire alle competenti Commissioni parlamentari adeguata informazione in merito allo stato di avanzamento delle opere, con particolare riguardo alla percentuale di territorio e di utenza progressivamente raggiunta dal servizio, fino al completamento dell'obiettivo pari alla copertura fino all'85 per cento della popolazione con connettività di almeno 100 Mbps entro il 2020.