

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### SEDE CONSULTIVA:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024 e relativa Nota di variazioni. C. 3424 Governo, approvato dal Senato. C. 3424/I Governo, approvata dal Senato ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	169
Sull'ordine dei lavori .....	178

#### SEDE CONSULTIVA

*Lunedì 27 dicembre 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.*

#### La seduta comincia alle 18.

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024 e relativa Nota di variazioni.**

**C. 3424 Governo, approvato dal Senato.**

**C. 3424/I Governo, approvata dal Senato.**

(Relazione alla V Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento all'ordine del giorno.

Raffaella PAITA, *presidente*, comunica che, oltre alle disposizioni di competenza contenute nella Commissione contenute nella prima sezione, saranno esaminate anche le tabelle relative agli stati di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella n. 2), del Ministero dello sviluppo economico (Tabella n. 3), del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Tabella n. 10), contenute nella seconda sezione.

L'esame si concluderà con l'approvazione di una relazione sulle parti di competenza del disegno di legge di bilancio e con la nomina di un relatore. Potranno essere presentate relazioni di minoranza.

La Commissione potrà inoltre esaminare gli eventuali emendamenti riferiti alle parti di sua competenza. Gli emendamenti approvati saranno inclusi nella relazione della Commissione, mentre gli emendamenti respinti potranno essere successivamente ripresentati presso la Commissione bilancio.

Ricorda che il termine per la presentazione degli emendamenti è fissato alle ore 19 della giornata odierna.

Ricorda altresì che, sulla base della programmazione dei lavori fissata dalla Conferenza dei Presidenti di Gruppo, la Commissione dovrà concludere l'esame degli emendamenti entro le ore 10 di domani e procedere all'approvazione della relazione entro le ore 12 di domani.

Andrea CASU (PD), *relatore*, desidera preliminarmente ringraziare gli uffici per il lavoro svolto anche durante le festività natalizie.

Ricorda che il disegno di legge di bilancio è composto di 2 sezioni.

Nella seconda sezione sono contenute le disposizioni relative agli stati di previsione

dei singoli Ministeri, con le relative tabelle. In questo senso è importante rammentare che questa parte del disegno di legge reca le autorizzazioni di spesa a legislazione vigente, vale a dire quelle attinenti alle scelte di bilancio tendenzialmente durevoli nel tempo e che – specialmente per quanto riguarda il MIMS – sono quelle più consistenti e riguardano tutto il territorio nazionale.

Si consideri per esempio che nelle missioni 13 e 14 dello stato di previsione del MIMS, intitolate rispettivamente al « Diritto alla mobilità e allo sviluppo dei sistemi di trasporto » e alle « Infrastrutture pubblica e logistica », sono previsti rispettivamente circa 10 miliardi e 5 miliardi. A quanto appena detto fa eccezione solo un programma della missione 13 che non è nello stato di previsione MIMS ma in quello del MEF e reca circa 6 miliardi per il contratto di programma RFI.

Per fare un altro esempio, il programma 2.1 compreso nella missione 13 e intitolato allo « Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale » riguarda le reti stradali.

L'articolo 11 reca altresì le disposizioni relative al personale e alle spese del Corpo delle capitanerie di porto nonché sulla ri-assegnazione di somme al Ministero per la definizione di eventuali pendenze con i concessionari autostradali uscenti.

Il disegno di legge di bilancio 2022-2024 autorizza dunque, per lo stato di previsione del MIMS, spese finali in termini di competenza pari a circa 17.212 milioni di euro nel 2022, a 16.440 milioni di euro per il 2023 e 16.895 milioni di euro per il 2024.

Rispetto alla legge di bilancio 2021, il disegno di legge di bilancio 2022-2024 espone per il MIMS, nel triennio di riferimento, un andamento della spesa crescente nel 2022 rispetto al 2021 (in ragione degli investimenti) e in lieve diminuzione nei successivi anni 2023 e 2024.

Pur non appartenendo specificamente alle competenze della Commissione Trasporti, ricorda anche che la legge di bilancio destina risorse alle misure di prevenzione e di tutela dal pericolo di contagio: viene disposta un'autorizzazione di spesa di 50 milioni di euro per il 2022 per il finanziamento

degli interventi di competenza del Commissario straordinario per l'attuazione e il coordinamento delle misure occorrenti per il contenimento e contrasto dell'emergenza epidemiologica COVID-19. Si prevede il trasferimento di tali risorse presso la contabilità speciale intestata al medesimo Commissario (comma 262). Chiaramente queste risorse interesseranno anche i lavoratori più esposti al rischio, quali per esempio quelli dei trasporti, che coglie l'occasione per ringraziare per il lavoro che non hanno mai smesso di portare avanti ogni giorno per garantire servizi essenziali per tutte le cittadine e i cittadini. Ricorda che specifici impegni di spesa, al riguardo, sono contenuti nel decreto-legge n. 99 del 2021.

Da questo punto di vista, rammenta anche che nello scorso mese di novembre è stato aggiornato il protocollo contenuto nell'allegato 14 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 2 marzo 2021. Sono state riviste le regole per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore dei trasporti e della logistica. Pertanto le nuove regole si applicano a tutti i lavoratori del settore, senza distinzione alcuna di nazionalità, superando le precedenti disposizioni e note di chiarimento in materia. Il nuovo protocollo, che ha ottenuto l'approvazione del Comitato tecnico scientifico, come il precedente è stato condiviso con i sindacati e le principali associazioni delle imprese.

Tra le novità introdotte, ricorda la previsione che il controllo del *green pass* debba essere preferibilmente svolto prima della salita a bordo da personale incaricato. Si prevede un costante confronto tra datori di lavori e il Comitato per l'applicazione e la verifica delle regole contenute nel protocollo anche sulla possibilità di attivare punti di vaccinazione nei luoghi di lavoro.

Per il settore dell'autotrasporto merci è previsto che, se sprovvisti di mascherine, gli autisti dei mezzi di trasporto devono rimanere a bordo dei propri mezzi. Nel caso in cui scendano dagli stessi ed entrino in contatto con altri operatori dovranno indossare mascherine di protezione o altro dispositivo di protezione di livello pari o superiore.

Nei luoghi di carico/scarico dovrà essere assicurato che le necessarie operazioni propedeutiche e conclusive del carico/scarico delle merci e la presa/consegna dei documenti avvengano con modalità che non prevedano contatti diretti tra operatori ed autisti, ai quali qualora non siano in possesso di mascherine, se in luogo chiuso, si raccomanda la rigorosa distanza di due metri.

L'accesso agli uffici delle aziende diverse dalla propria è consentito secondo modalità previste dall'azienda, che garantiscano comunque la corretta e tempestiva esecuzione delle operazioni in sicurezza, nonché l'utilizzo per i lavoratori di servizi igienici dedicati nei quali dovrà essere garantita una adeguata pulizia giornaliera e la presenza di idonei e sufficienti mezzi detergenti e igienizzanti per le mani. Altra novità del nuovo protocollo riguarda i corsi di formazione che in zona bianca e in zona gialla sono consentiti in presenza, nel rispetto dei protocolli di sicurezza; sono garantiti i corsi relativi a titoli e certificazioni obbligatori richiesti al personale viaggiante.

Va da sé che le disposizioni di questo nuovo protocollo dovranno essere aggiornate con le norme dell'ultimo decreto-legge n. 221 del 2021, sulla « Proroga dello stato di emergenza nazionale e ulteriori misure per il contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19 ».

Nella prima sezione il disegno di legge reca molteplici disposizioni inerenti al finanziamento di ulteriori iniziative, alcune delle quali riconducibili agli impegni previsti nel PNRR, le quali – senza smentire le priorità di spesa contenute nella seconda sezione – consistono in interventi, talora specifici e assai settoriali, ritenuti necessari per fronteggiare peculiari situazioni di emergenza e di bisogno.

Viene prevista la possibilità di prorogare di ulteriori 12 mesi il trattamento straordinario di integrazione salariale attualmente concesso fino, al massimo, al 31 dicembre 2022 ai lavoratori dipendenti di Alitalia Sai e Alitalia Cityliner in amministrazione straordinaria, disponendo che tale trattamento possa proseguire anche successivamente alla conclusione dell'attività del

commissario e in ogni caso non oltre il 31 dicembre 2023. In relazione agli oneri delle prestazioni integrative di tale trattamento, a carico del Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale, viene altresì previsto un finanziamento di 32,7 milioni di euro per il 2022 e di 99,9 milioni di euro per il 2023. A carico del Fondo vengono posti altresì gli oneri dei programmi formativi per il mantenimento e l'aggiornamento delle qualifiche professionali e delle licenze necessarie per lo svolgimento della prestazione lavorativa (articolo 1, commi 131-133).

Viene istituito nello stato di previsione del MIMS un apposito Fondo denominato « Fondo per la strategia di mobilità sostenibile », inteso come misura per la lotta al cambiamento climatico e la riduzione delle emissioni per l'attuazione della strategia europea « Fit for 55 » (articolo 1, comma 392). La dotazione complessiva è di 2 miliardi di euro, così ripartiti: 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026; 150 milioni di euro per il 2027 e il 2028; 200 milioni di euro per l'anno 2029; 300 milioni di euro per l'anno 2030; 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2034.

Sono stanziati fondi per la progettazione e l'acquisto o il rinnovo del Fondo materiale rotabile per il trasporto rapido massa nelle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino (articolo 1, comma 393), dando così seguito all'ordine del giorno n. 94 Gariglio e altri, approvato dall'Assemblea il 28 ottobre 2021 in occasione della conversione del decreto-legge n. 121 del 2021. In particolare, sono autorizzate spese sull'arco dei prossimi 15 anni così ripartite: 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023; 100 milioni di euro per l'anno 2024; 200 milioni di euro per il 2025; 250 milioni di euro per l'anno 2026; 300 milioni di euro per l'anno 2027; 350 milioni di euro per l'anno 2028; 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2036.

Sono stanziati ulteriori fondi per RFI, finalizzati a rendere la ferrovia adriatica idonea all'alta velocità e all'alta capacità (articolo 1, comma 394). Anche con la

finalità del suo inserimento nella rete *core* Ten-T, la norma autorizza sull'arco dei prossimi 14 anni (quindi oltre l'orizzonte del PNRR) spese per 5 miliardi, così ripartite: 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023; 150 milioni di euro per l'anno 2024; 200 milioni di euro per il 2025; 250 milioni di euro per gli anni 2026 e 2027; 400 milioni di euro per gli anni dal 2028 al 2030; 450 milioni di euro per l'anno 2031; 650 milioni dal 2032 al 2034; 450 milioni di euro per il 2035.

Viene finanziato il Contratto di programma MIMS-RFI (articolo 1, commi 395-396). Con la finalità di rendere disponibili risorse finanziarie per l'esecuzione delle opere e dei servizi inseriti nel periodico contratto di programma tra MIMS e RFI, autorizza sull'arco dei prossimi 15 anni spese così ripartite. Parte investimenti 2022-2026: 250 milioni di euro l'anno 2025; 300 milioni per il 2026; 500 milioni per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032; 550 milioni per ciascuno degli anni dal 2023 al 2036. Parte servizi 2022-2027: 500 milioni di euro per l'anno 2022; 1 miliardo di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026; 600 milioni per il 2027.

Viene autorizzata la spesa complessiva di 4,55 miliardi di euro per il finanziamento del contratto di programma ANAS 2021-2025 (articolo 1, comma 397).

È autorizzata la spesa complessiva di 200 milioni di euro, articolati in 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, a titolo di contributo pubblico per assicurare l'equilibrio del piano economico-finanziario della concessione rilasciata all'Autostrada tirrenica Spa, fino alla sua scadenza. L'erogazione del contributo è sottoposta a talune condizioni, tra cui la rinuncia al contenzioso con gli enti locali concedenti (articolo 1, commi 400-402).

È autorizzata la spesa complessiva di 3,35 miliardi di euro dal 2022 al 2036 per il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale di competenza di regioni, province e città metropolitane, demandando ad un apposito decreto ministeriale

la definizione dei criteri e delle modalità per l'assegnazione delle risorse (art. 1, commi 405-406).

È prevista l'assegnazione, per gli anni 2022 e 2023, di contributi ai comuni, nel limite complessivo di 200 milioni di euro per l'anno 2022 e 100 milioni di euro per l'anno 2023, per investimenti finalizzati alla manutenzione straordinaria delle strade comunali, dei marciapiedi e dell'arredo urbano purché si tratti di lavori che non siano già integralmente finanziati da altri soggetti e che siano aggiuntivi rispetto a quelli previsti nella seconda e terza annualità del bilancio di previsione 2021-2023 (articolo 1, commi da 407 a 414).

È altresì prevista l'assegnazione alle province e alle città metropolitane di ulteriori risorse per la messa in sicurezza dei ponti e dei viadotti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza (articolo 1, ai commi 531 e 532).

È assegnato al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale (oltre a quanto già previsto dall'articolo 1, comma 86, della legge finanziaria per il 2006, n. 266 del 2005), un ulteriore finanziamento di 1 miliardo e 450 milioni (articolo 1, comma 649).

È istituito (articolo 1, comma 712) a decorrere dal 2022 un Fondo per la ricerca e la sperimentazione dei progetti nel settore navale di rilevanza strategica. Il Fondo ha la finalità di promuovere la competitività del sistema produttivo nazionale, attraverso la valorizzazione della ricerca industriale e dello sviluppo sperimentale; stanziando, mediante un apposito fondo, risorse per progetti di innovazione tecnologica e digitale e di sostenibilità ambientale. Sono previsti: 5 milioni di euro per il 2022; 10 milioni per il 2023; 20 milioni a decorrere dal 2024. Il Fondo è istituito nello stato di previsione del MISE. Viene all'uopo ridotto in modo corrispondente il Fondo per le esigenze indifferibili.

Sono prorogati gli incentivi per l'acquisto di autovetture a basse emissioni di CO<sub>2</sub>, già previsti nella legge di bilancio per il

2019, nei limiti di spesa di 2 milioni di euro per il 2022 (articolo 1, commi 809-811).

Viene previsto un sostegno al trasporto pubblico locale per la città di Venezia, così ripartito: 15 milioni di euro per il 2022; 19 milioni di euro per il 2023; 6 milioni di euro per il 2024. Tali risorse sono considerate aggiuntive rispetto a quelle già ordinariamente stanziare a legislazione vigente.

Sono stanziare risorse per la continuità territoriale per Trieste e Ancona (articolo 1, commi 953-955) mediante compensazioni per gli oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea da e per l'aeroporto di Trieste verso alcuni tra i principali aeroporti nazionali e internazionali, stanziando 3 milioni di euro per l'anno 2022. Si prevede che la regione Friuli-Venezia Giulia concorra a titolo di cofinanziamento per un importo pari a ulteriori 3 milioni di euro, sempre per l'anno 2022. Un meccanismo analogo di compensazione è previsto per l'aeroporto di Ancona, anche in questo caso prevedendosi lo stanziamento di 3 milioni di euro per l'anno 2022 con un concorso a titolo di cofinanziamento da parte della regione Marche per un importo pari a 3,177 milioni di euro sempre per l'anno 2022.

Viene riconosciuto un contributo di 2 milioni di euro per l'anno 2022 a favore dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale (articolo 1, comma 966).

Viene prolungata l'attività dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro nelle aree portuali da 54 – originariamente previsti nel decreto-legge n. 243 del 2016 – a 78 mesi e vengono previsti finanziamenti aggiuntivi (articolo 1, commi 996-998). In questo contesto, l'Autorità di sistema portuale del Mar di Sardegna può istituire un'Agenzia per la somministrazione del lavoro entro il 30 giugno 2022 con la finalità della riqualificazione professionale dei lavoratori. Nell'ambito di tale Agenzia potranno confluire i lavoratori in esubero delle imprese che operano nelle realtà portuali dell'Autorità portuale in questione, ivi compresi i lavoratori in esubero delle imprese titolari di concessioni. La durata del-

l'Agenzia non potrà superare i 36 mesi dalla data della sua istituzione.

Si dispone, inoltre, in materia di progettazione della logistica nella città di Alessandria. Le funzioni di commissario straordinario per la progettazione dello smistamento merci di Alessandria passano al commissario per il c.d. Terzo valico, di cui all'art. 4, comma 12-*octies*, del decreto-legge cosiddetto Sblocca cantieri (n. 32 del 2019, convertito nella legge n. 55 del 2019). Le consegne al nuovo commissario straordinario devono avvenire entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di bilancio. Sono trasferite al nuovo commissario, dei 2 milioni citati, anche le risorse ancora disponibili sulla contabilità speciale del precedente (articolo 1, commi 1009-1010).

Viene previsto un finanziamento di 1 milione di euro per l'anno 2022, volto al ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona (articolo 1, comma 1011).

Vi sono anche alcune disposizioni in ordine alle comunicazioni, che rientrano nello stato di previsione del MISE: in particolare, viene rifinanziato il c.d. *bonus tv e decoder*, dando continuità agli interventi già avviati negli anni scorsi attraverso le risorse finanziarie, a suo tempo previste, per erogare un contributo per l'acquisto di apparecchi per la ricezione televisiva (articolo 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205). La finalità dell'intervento è di continuare a favorire il rinnovo e la sostituzione del parco degli apparecchi televisivi non idonei alla ricezione dei programmi con le nuove tecnologie DVB-T2 ed assicurare il corretto smaltimento degli apparecchi obsoleti, attraverso il riciclo in ottica di tutela ambientale e di economia circolare di apparecchiature elettriche ed elettroniche (commi 480-485).

Per ogni ulteriore ragguaglio, rinvia alla documentazione predisposta dal Servizio Studi e, all'esito del dibattito tra i colleghi, si riserva di formulare una proposta di riferire favorevolmente alla Commissione Bilancio per le parti di competenza della Commissione Trasporti. Al riguardo, ai colleghi che intendano presentare emendamenti, anticipa che sarebbe orientato per

l'invito al ritiro, salva la possibilità valutare l'opportunità di inserire il relativo contenuto in eventuali osservazioni alla relazione per la Commissione Bilancio.

Marco SILVESTRONI (FDI) rileva che da oramai dieci anni (legge di bilancio 2011-2013) risultano introdotte importanti innovazioni alla struttura dei documenti di bilancio in ragione della legge di contabilità e finanza pubblica (legge 31 dicembre 2009, n. 196), entrata in vigore il 1° gennaio 2010.

Gli obiettivi della legge n. 196 del 2009 sono molteplici e largamente condivisibili: restituire centralità al bilancio articolato in missioni e programmi, superando la frammentazione e l'eterogeneità delle « vecchie » leggi finanziarie *omnibus*; rendere più trasparenti e leggibili i conti pubblici e le procedure attraverso cui i bilanci vengono costruiti e modificati; armonizzare i bilanci della pubblica amministrazione; migliorare il controllo, la valutazione e il monitoraggio del Parlamento sul bilancio, esaltando il ruolo delle Commissioni di merito nell'analisi delle parti di loro competenza.

Se è vero che stiamo vivendo una fase storica straordinaria – la gravissima vicenda della pandemia sanitaria continua a tenere banco non solo in Italia, ma in tutta Europa e nella maggiore parte degli Stati del Mondo – altrettanto vero è che sempre di più – ma mai come nel corso del 2021 – norme e procedure che hanno sempre disciplinato l'attività parlamentare sono state del tutto ignorate, quando non palesemente violate e/o distorte, mortificando il ruolo dei parlamentari, sempre più relegati ad assistere all'indebita appropriazione del potere legislativo da parte del Governo.

Sintomatica al riguardo è la modalità con cui il Parlamento ha potuto esaminare la legge di bilancio per l'esercizio finanziario 2022.

Il disegno di legge di bilancio per il 2022 è stato presentato al Parlamento l'11 novembre 2021, due settimane dopo la sua approvazione da parte del Consiglio dei ministri, avvenuta il 28 ottobre 2021 e, soprattutto, con oltre venti giorni di ritardo rispetto al termine del 20 ottobre fissato

dalla sopra richiamata legge di contabilità e finanza pubblica. Detto ritardo ha comportato, sin da subito, una compressione dei tempi a disposizione del Parlamento per l'approvazione della legge e si è ulteriormente aggravato nel corso dell'esame da parte del Senato a causa dei continui rinvii, dovuti a contrasti interni alla maggioranza, dei lavori della Commissione Bilancio. Lo attesta il fatto che solo il 20 dicembre 2021 detta Commissione ha potuto esaminare e votare un ristretto numero di emendamenti segnalati, e ciò nonostante la vastissima maggioranza numerica che appoggia il Governo Draghi, inopinatamente definito dai *media*, ma non solo, come « il Governo dei migliori ».

La conseguenza di un siffatto modo di procedere si è palesata quando nell'Assemblea di Palazzo Madama il Governo ha posto la fiducia sul maxi emendamento dallo stesso presentato (unico articolo di oltre 1000 commi, in sostituzione dei 199 articoli che costituivano il testo del disegno di legge licenziato dalla Commissione), senza quindi alcuna discussione e votazione degli emendamenti presentati per l'esame da parte dell'Aula.

Detto modo di procedere – come già preannunciato nella conferenza dei presidenti di gruppo del 21 dicembre 2021 – porterà il Governo a richiedere la fiducia sul provvedimento in esame anche alla Camera dei deputati.

A tacere dell'impossibilità per i parlamentari di poter significativamente contribuire, almeno in sede di Commissioni, ad esaminare compiutamente il provvedimento attesi i tempi ristrettissimi imposti dalla conferenza dei presidenti di gruppo, al solo fine di evitare l'esercizio provvisorio. Sintomatico il limite di tempo imposto alla Commissione Bilancio della Camera che dovrà concludere – in sede referente – l'esame del disegno di legge recante bilancio di previsione per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024 entro le ore 13 di martedì 28 dicembre 2021 e, conseguentemente, l'esame da parte delle Commissioni di settore è stato modulato in tempi compatibili con la fase di esame degli emendamenti presso

la Commissione Bilancio. A tacere del fatto che l'esame in Assemblea avrà inizio alle ore 14 di martedì 28 dicembre, con votazioni non prima delle ore 18 (quando si prevede che il Governo richiederà la fiducia) e – quindi – con circa 4 ore a disposizione per l'effettuazione della discussione generale sul provvedimento.

È qui il caso di richiamare, per doverosa comparazione, la modalità di esame della legge di bilancio da parte del Parlamento nei precedenti anni della XVIII Legislatura.

Con il Governo giallo-verde (Conte I) il disegno di legge di bilancio venne presentato il 31 ottobre 2018 e approvato l'8 dicembre 2018 dalla Camera dei deputati. Approvato dal Senato con modifiche – con una modalità dunque che ora si rimpiange ampiamente – il 23 dicembre 2018, veniva approvato definitivamente dalla Camera dei deputati il 30 dicembre 2018.

La manovra di bilancio per il 2020 del Governo giallo-rosso (Conte II) veniva presentata al Senato il 2 novembre 2019, approvata il 16 dicembre 2019, quindi approvata senza modifiche dalla Camera dei deputati il 24 dicembre 2019.

La manovra per il 2021, varata dal Governo giallo-rosso con pandemia in corso, veniva presentata alla Camera dei deputati il 18 novembre 2020 e approvata il 27 dicembre 2020; quindi approvata dal Senato, senza modifiche, il 30 dicembre 2020.

Ebbene, il « Governo dei migliori » ha il *record* peggiore dei tempi di presentazione e di gestione di questa manovra. Com'è andata è sotto gli occhi dei commissari e non lascia sbigottiti i soli deputati dell'opposizione, ma anche diversi della maggioranza. Evidentemente non sono solo i deputati di Fratelli d'Italia, osserva, dei visionari negativi, morbosi e malati: si è infatti di fronte a cose mai viste. Se ne sono viste parecchie, specialmente negli ultimi anni, ma in questo caso si è veramente superato ogni limite.

Come detto, lunedì 20 dicembre 2021 non erano ancora iniziate le votazioni degli emendamenti alla Commissione Bilancio del Senato, la prima delle due Camere a esaminare questo provvedimento. Non si era mai visto nulla di simile, nemmeno con

i Governi Conte, che pure avevano compresso i tempi e cambiato le carte in tavola all'ultimo momento, con una finta lettura, che era stata però decente e presentabile; nel Governo Conte 2 fu presentato all'ultimo momento un emendamento che cambiava l'intero testo della manovra (il 2.4 diventava il 2.04), tutti coloro che erano all'opposizione si lamentarono di quel Governo e anche nell'ambito della stessa maggioranza ci fu chi ammise che non era questo il sistema. Sottolinea che in questo caso abbiamo superato di gran lunga tutti i peggiori *record*, anche degli ultimi anni.

È il caso di evidenziare che, fino a non molti anni fa, solo il fatto di porre la fiducia sulla legge finanziaria era visto come una forzatura, un atto fortemente criticabile atteso che viene compressa la possibilità del Parlamento di esprimersi. Ma qui altro che compressa, afferma. Si è partiti malissimo, in ritardo di ventuno giorni rispetto a quanto previsto da una legge dello Stato. Quello stesso Stato, rileva, che chiede ai cittadini di rispettare le proprie leggi, la cui violazione è sanzionata con multe e supermulte. Peccato che sia lo stesso Stato che, nel momento più importante dell'anno dal punto di vista finanziario ma anche dell'intera linea politica del Governo, assiste silenzioso alla violazione della legge da parte del Governo. Non solo, ma dichiara di aver ragione di credere che il Consiglio dei ministri, che è un organo non pubblico, abbia approvato un testo di legge di bilancio poi modificato in qualche ufficio, in qualche androne, in qualche sottoscala, fuori dal Parlamento, dando ascolto alle esigenze di qualche potente ben fuori dalle istituzioni.

Il Parlamento è stato ignorato e ha avuto il privilegio di iniziare le votazioni come detto – anche se in realtà tutto era già stato stabilito prima – la sera di lunedì 21 dicembre 2021.

Nella sostanza, il disegno di legge di bilancio denuncia tutti i problemi di una maggioranza estremamente variegata e diversa come linee di pensiero, come esigenze di interlocutori: si realizzano dunque compromessi che, nella migliore delle ipotesi,

sono mezze misure, ma a volte sono mancate misure.

I parlamentari del gruppo Fratelli d'Italia hanno al Senato presentato e illustrato una serie di proposte di modifica che non hanno trovato adeguata risposta, quando non sono state addirittura del tutto ignorate. Giova però evidenziare che quelle proposte non erano fatti personali di questo o di quel senatore di Fratelli d'Italia, ma rappresentavano i problemi dell'Italia. Per questo esiste un Parlamento, e non c'è solo nel nostro Paese, ma anche negli altri, ribadisce. Serve un Parlamento perché, davanti a tutti, ci siano dei voti, dei « sì » e dei « no », e possibilmente, quando il Governo dice « no », dovrebbe anche spiegarlo.

Fino a pochi anni fa i relatori non facevano solo i lettori dei pareri del Governo, favorevole o contrario (per fare quello non ci sarebbe bisogno di un relatore, dichiara), ma spesso davano anche spiegazioni specialmente dei pareri contrari perché se un emendamento viene accolto chi lo presenta lo sa da sé il motivo. Ebbene, afferma, non abbiamo nulla di tutto questo.

Dov'è allora il potere se non è nel Parlamento?, si chiede. In certi potentati che stanno fuori dal Parlamento: nella migliore delle ipotesi, di gran lunga la migliore, in trattative tra i partiti; in altri casi risiede in potentati che non hanno nulla a che fare con il consenso popolare, ma a volte godono di un forte potere di condizionamento che esercitano in vari modi.

Di fatto, c'è una Camera che si occupa del provvedimento in Commissione (non in Aula, diciamo così francamente) e un'altra Camera che a fasi alterne, di anno in anno, ne prende atto e, in ragione del voto di fiducia richiesto dal Governo, impedisce il ricorso all'esercizio provvisorio. È un atteggiamento inaccettabile che non può essere più tollerato, pena l'abdicazione del Parlamento dalla funzione legislativa, relegato a organo di mera ratifica della volontà del Governo.

Osserva che è pur vero che vi erano tutti i presupposti perché la legge di bilancio avesse un epilogo deludente, verificandosi nei fatti quanto Fratelli d'Italia aveva da

subito anticipato; tuttavia mai come in questa occasione il Governo ha scaricato il ritardo di presentazione del provvedimento sul Parlamento. Nell'ultima settimana si è assistito al Senato a un teatrino indegno per un Parlamento che ha già una configurazione anomala, con un Governo che ha una maggioranza del 95 per cento, e che, per i dissidi interni alla maggioranza, comprime lo spazio di confronto nel luogo a questo deputato. A tacere del fatto che oltre l'85 per cento degli emendamenti presentati proveniva dall'area di maggioranza: praticamente una manovra completamente da rifare, secondo la stessa maggioranza.

Nei fatti, prima dell'esame da parte del Senato, la manovra di bilancio del Governo riguardava interventi abbastanza indefiniti, che avrebbero dovuto accentuare la sua presunta espansività.

Il Governo si è riempito la bocca, sottolineando, di questa espansività della manovra, che va però attentamente declinata. La manovra è espansiva fondamentalmente per due ordini di motivi e non per meriti del Governo: c'è un Piano nazionale di ripresa e resilienza che vale 200 miliardi di euro, più 30 miliardi di un fondo complementare; ma la cosa più importante è la clausola di salvaguardia, ossia la sospensione del Patto di stabilità. Quanto ai numeri, la manovra vale 37 miliardi di euro, a fronte dei quali ci sono risorse coperte per 13,7 miliardi, con un conseguente incremento del *deficit* per 23,3 miliardi di euro.

Rispetto a quanto si diceva a proposito dell'espansività, va sottolineato che rispetto al 2020, quando l'Italia veniva pesantemente colpita dalla pandemia e da disastrose misure restrittive, la situazione è certamente migliorata, ma per i fatti oggettivi prima ricordati: da una parte il Piano nazionale di ripresa e resilienza e, dall'altra, il mantenimento della clausola di salvaguardia, con la conseguente sospensione del Patto di stabilità.

Questa manovra porta in dote pochi risparmi, che in parte sono stati, rivendicati, voluti dall'unica forza di opposizione, cioè da Fratelli d'Italia. In primo luogo, infatti, ciò avviene grazie alla battaglia storica di tale forza politica contro il *cashback* che,

sospeso per l'anno 2022, porterà in dote a questa maggioranza, a questo Governo e a questo Parlamento un miliardo e mezzo di euro. A cui aggiungiamo l'approvazione dell'emendamento al Senato, sempre di Fratelli d'Italia, che fa risparmiare 130 milioni di euro nel settore del *cross financing*.

Quanto ai contenuti, afferma di non poter fare altro che condividere perfino l'opinione espressa dal relatore di maggioranza, senatore Vasco Errani, in merito alla riduzione della pressione fiscale, ossia che serviva più coraggio. È vero, ribadisce, serviva più coraggio per fare questa riforma fiscale.

Il potenziamento e l'ammodernamento della mobilità legata al trasporto pubblico rimane una chimera, nonostante sia ufficialmente il primo *cluster* della trasmissione del COVID-19.

Nessuna buona notizia in questa legge di bilancio, osserva, per gli italiani sul fronte del costo del carburante, tra i più alti d'Europa, e con le accise tra le più alte d'Europa. Nessuna riduzione fiscale sul fronte del « bollo auto », una tassa con specifico vincolo di destinazione, ovvero la sicurezza e la manutenzione stradale, che tutti i possessori di autoveicoli sono obbligati a pagare nonostante la catastrofica situazione di molte arterie stradali, soprattutto se di competenza delle province italiane, e nonostante i miliardi presi a debito e sulle spalle degli italiani del PNRR per la sicurezza e la manutenzione stradale. In sostanza, dichiara, una tassa che i possessori di autoveicoli pagano più volte, ma senza avere un ritorno in termini di servizi e di sicurezza stradale.

L'assenza di una visione sul settore dei trasporti non permette di sfruttare le enormi potenzialità competitive della Nazione soprattutto legate al trasporto marittimo, alle infrastrutture portuali e aree retroportuali, che il Governo colpevolmente non sfrutta e nelle quali non investe in maniera decisa.

Questa emergenza sanitaria ha messo in evidenza il ruolo vitale del trasporto marittimo e di tutta la *blue economy* per la vita quotidiana. Ciò è particolarmente vero per l'Italia, nazione povera di materie prime e grande esportatrice di manufatti che

avrebbe necessitato nella legge di bilancio di una forte promozione del sistema logistico e strutturale dei nostri porti e del sostegno alle attività di impresa legate all'economia del mare, che rappresenta un tassello strategico e decisivo per il rilancio del *made in Italy*.

Il gruppo Fratelli d'Italia ha poi ribadito più volte, rivendica, anche in Commissione, che non appare normale che una patente per guidare i camion in Italia costi 2.500 euro e nel Regno Unito 250. Al danno si aggiunge la beffa, perché gli stipendi per gli autisti professionisti in Italia sono tra i più bassi: non si arriva nemmeno a 30.000 euro lordi, a fronte di quanto si guadagna in altre nazioni europee. Il costo della formazione chiaramente penalizza oltremodo i lavoratori italiani: andava garantito, quindi, un supporto economico proprio per avviarli al mondo del lavoro. Si parla tanto dell'introduzione dei giovani al mondo del lavoro, della grande questione lavorativa e poi lo Stato si gira dall'altra parte. Annuncia che il suo gruppo continuerà a ripeterlo: in Italia costa troppo prendere una patente di guida per diventare autista. Ci vuole troppo tempo: in Italia il corso di studi arriva a sette mesi, mentre nel Regno Unito è di due mesi; nell'Est europeo con un paio di mesi si consegue il titolo che consente di introdurre i giovani al mondo del lavoro in questo comparto. Il Governo pensa di aver risolto la questione con il *bonus* patente: la sua forza politica, rivendica, ha chiesto al Senato di allargare la platea di coloro che potevano usufruire di questa possibilità anche ad altre categorie di autisti e ad altre tipologie di autotrasportatori, ma l'emendamento, lamenta, è stato clamorosamente rigettato.

In conclusione, analizzando il testo della legge di bilancio 2022, più che una legge volta al futuro dell'Italia sembra, dichiara, di avere a che fare con la vecchia « legge mancia », allora contestata dalla sinistra, pur costituendo un'appendice della legge finanziaria, e oggi elevata dalla sinistra a legge di sistema. Ciò a dimostrazione di come, per tenere in piedi una maggioranza così eterogenea e frastagliata, ci sia bisogno di una mediazione al ribasso e di cercare di

accontentare tutti, il che non fa certo bene alla Nazione.

Quanto al cosiddetto « Governo dei migliori », si augura che il Presidente Draghi, con il rispetto che Fratelli d'Italia gli riconosce come persona, voglia anche lui calarsi un po' nell'umiltà che ogni cittadino deve avere, magari riconoscendo che gli organi parlamentari non sono un *optional* a sua disposizione.

Questa legge di bilancio, ribadisce, è nei fatti solo l'effetto di un compromesso al ribasso di forze contrapposte, con idee diverse, che vogliono forzatamente stare insieme e che, però, insieme non riescono a stare se non perché così impone loro il ricorso al voto di fiducia di cui il Governo abusa a piene mani. Il compromesso al ribasso, tuttavia, produce l'assenza di una visione: non c'è visione politica in questa manovra; non c'è rilancio per la Nazione perché non c'è amore per la Nazione italiana e per quella che i deputati di Fratelli d'Italia chiamano « Patria ».

Davide GARIGLIO (PD), intervenendo da remoto, ringrazia gli uffici e il relatore per il lavoro svolto e l'onorevole Silvestroni per il suo intervento, del quale condivide alcuni punti: non tanto il riferimento all'amore di patria, che dev'essere patrimonio di tutte le forze politiche che compongono il Parlamento, ma relativamente alla critica alle modalità con cui il Governo ha impostato l'esame della legge di bilancio, di fatto umiliando la funzione legislativa. Riconosce inoltre che è vero che ci si trova ormai di fronte ad un « monocameralismo alternato », in cui in questo caso la parte del leone è stata fatta dal Senato: dichiara che si tratta di un enorme problema strutturale, che necessiterebbe di una seria riflessione volta a definirne e superarne le cause sistemiche, che prescindono dalle maggioranze politiche.

Venendo alla manovra di bilancio, esprime soddisfazione per le molte note positive legati agli stanziamenti ricordati dal relatore. Evidenzia tuttavia che, per diversi motivi, il Governo non è riuscito a rispettare gli impegni presi con il settore portuale: può accadere, commenta, ma dev'esserci un segnale del Parlamento in pro-

posito, giacché si tratta di un settore in profonda sofferenza ed ha evidentemente bisogno di supporto. Di tutto questo, conclude, occorrerà tener conto nella futura attività della Commissione.

Raffaella PAITA, *presidente*, afferma che tra le critiche che possono essere rivolte alla manovra non vi è solo quella inerente alla compressione del suo esame, ma anche quella, ricordata dal collega Gariglio, sulla gestione della portualità. Dichiara di condividere le due principali questioni emerse nel corso del dibattito al Senato e di volerne fare oggetto di una risoluzione in Commissione prima dell'esame del decreto-legge « milleproroghe ». Esprime il desiderio che la discussione in proposito riguardi anche l'opposizione, come avvenuto in passato per altri atti di indirizzo approvati dalla Commissione.

Simone BALDELLI (FI) ringrazia la presidente per lo spirito con cui sta lavorando. Condivide l'osservazione che si è trattato di una manovra blindata e che occorre mettere in atto una difesa delle prerogative parlamentari: ma tramite una riforma, esattamente il contrario di quanto è stato fatto nel corso degli ultimi anni. Ribadisce che non è stato possibile modificare nulla e che il Parlamento è ormai prigioniero di numerose cattive prassi; che si assiste ormai ad esami a senso unico alternato, modalità che in questo caso ha purtroppo riguardato anche la legge di bilancio. Manifesta però apprezzamento per il fatto che si sia salvaguardata la funzionalità della Commissione, ringraziando il gruppo Fratelli d'Italia per aver presentato una relazione di minoranza.

Raffaella PAITA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani.

#### Sull'ordine dei lavori.

Simone BALDELLI (FI), intervenendo sull'ordine dei lavori, chiede informazioni sulla lettera formale inviata dalla presi-

dente al ministro Giovannini per chiedere i dati sui proventi derivanti dalle sanzioni irrogate per le infrazioni al codice della strada. Ricorda che, sulla base di un emendamento a sua prima firma approvato nel corso dell'esame del decreto « trasporti », i comuni prima e poi il Governo devono rendere disponibili questi dati su *internet*, cosa che ancora non è avvenuta. Dichiaro di immaginare che ancora non sia pervenuta una risposta. Si riserva di intervenire

in Assemblea su questo tema e di chiedere l'intervento della Presidenza della Camera, giacché una lettera formale di un presidente di Commissione al Governo non può restare senza risposta.

Raffaella PAITA, *presidente*, conferma che la risposta non è arrivata e si riserva di parlarne con il ministro Giovannini.

**La seduta termina alle 18.55.**