

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014). (C. 1865 Governo, approvato dal Senato).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (C. 1866 Governo, approvato dal Senato) e relativa nota di variazioni (C. 1866-*bis* Governo, approvato dal Senato).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza) (Parere alla V Commissione) (*Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Relazioni favorevoli con osservazioni*) 206

ALLEGATO 1 (Proposta di relazione del Relatore) 216

ALLEGATO 2 (Proposta di relazione del Relatore) 219

ALLEGATO 3 (Proposta di relazione alternativa presentata dal gruppo SEL) 220

ALLEGATO 4 (Proposta di relazione alternativa presentata dal gruppo SEL) 229

ALLEGATO 5 (Proposta di relazione alternativa presentata dal gruppo Movimento 5 stelle) . 238

ALLEGATO 6 (Emendamenti presentati) 240

ALLEGATO 7 (Emendamenti approvati) 252

ALLEGATO 8 (Ordini del giorno approvati) 255

ALLEGATO 9 (Relazione approvata dalla Commissione) 257

ALLEGATO 10 (Relazione approvata dalla Commissione) 260

INTERROGAZIONI:

5-01051 Bianchi: Criteri di nomina del commissario straordinario dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci 215

ALLEGATO 11 (Testo della risposta) 261

AVVERTENZA 215

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 5 dicembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 16.30.

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014). (C. 1865 Governo, approvato dal Senato).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (C. 1866 Governo, approvato dal Senato) e relativa nota di variazioni (C. 1866-*bis* Governo, approvato dal Senato).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).
(Parere alla V Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti, rinviato nella seduta di mercoledì 4 dicembre 2013.

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

Così rimane stabilito.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA riguardo ai chiarimenti richiesti nel corso del dibattito, fa presente che l'XI allegato infrastrutture alla decisione di economia e finanze, con dati aggiornati a giugno 2013, riporta alla voce tratta Cancellò Frasso Telesino della tratta Alta Velocità Napoli Bari un limite di spesa di investimento pari a 730 milioni di euro. La delibera assunta dal CIPE nel marzo 2013 di approvazione del progetto definitivo e del finanziamento, fu ricusata al visto della Corte dei Conti a causa di un accertamento di disponibilità complessivo pari a 630 milioni di euro. Infatti i 100 milioni di euro, indicati come copertura a carico dei fondi di sviluppo e coesione, si sono rivelati inesistenti. Da qui la necessità non solo di procedere al ripristino di tutte le coperture per evitare una ulteriore ricusazione da parte della Corte dei conti della delibera CIPE di approvazione, ma anche di individuare forme di programmazione stabili e pluriannuali come il ricorso alla logica dei lotti costruttivi per la tratta Apice Orsara e Frasso Telesino Vitulano.

Per quanto concerne le disposizioni di cui al comma 53, osserva che l'articolo 4-bis del decreto-legge 107/2011 prevede quali finalità le misure di sostegno e di rilancio dei settori dell'economia delle province interessate da ingenti danni subiti a seguito delle limitazioni imposte dalle operazioni militari in base alla risoluzione ONU 1973. Posto che tali attività militari hanno inciso in modo pressoché esclusivo sull'operatività dello scalo aeroportuale di Trapani, aperto al traffico civile, le somme – che sono state introitate dalla società di gestione e che dovevano essere restituite all'ENAC a seguito della cessazione della gestione precaria dell'aeroporto al 31.12.2012 per il rilascio della concessione definitiva – vengono utilizzate come ristoro parziale per le finalità di cui al citato articolo 4-bis. Tra le richiamate finalità rientra, infatti, quella relativa alla limitata operatività dell'aeroporto di Trapani proprio nel periodo dell'intervento militare in Libia.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, evidenzia che il rappresentante del Governo ha fornito i chiarimenti richiesti.

Rudi Franco MARGUERETTAZ (LNA) chiede chiarimenti in ordine alla tabella E del disegno di legge di stabilità; in particolare per quanto concerne la voce relativa al collegamento ferroviario Piemonte-Valle d'Aosta segnala infatti che il testo approvato dal Senato specifica, a differenza di quanto indicato nel testo iniziale, che il finanziamento è destinato a RFI e indica una finalità più generale rispetto a quella relativa alla tratta ferroviaria citata. Chiede pertanto al rappresentante del Governo assicurazioni in ordine al fatto che RFI sia vincolata ad utilizzare le risorse in questione per il collegamento ferroviario Piemonte-Valle d'Aosta.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA si riserva di effettuare le necessarie verifiche in ordine alla questione sollevata dal deputato Marguerettaz, di cui riconosce la rilevanza.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, presenta due proposte di relazione riferite, rispettivamente, in primo luogo, allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le parti di competenza della Commissione, e alle connesse parti del disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 1*), e, in secondo luogo, allo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, per le parti di competenza della Commissione, e alle connesse parti del disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 2*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che il gruppo SEL ha presentato una proposta di relazione alternativa con riferimento allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle connesse parti del disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 3*) e una proposta di relazione alternativa con riferimento allo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico e alle connesse parti del disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 4*). Avverte altresì che il gruppo Movimento 5 stelle ha presentato una proposta di relazione alternativa, che si riferisce ai due stati di previsione e alle connesse parti del disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 5*).

Stefano QUARANTA (SEL) richiamando il proprio intervento nel corso della discussione ribadisce un giudizio assolutamente negativo sul complesso della manovra, che ha un carattere puramente contabile. Anche sul merito dei singoli interventi, osserva che il Governo non ha effettuato scelte chiare, ma ha attribuito le risorse a pioggia. Per quanto riguarda gli interventi che il proprio gruppo riterrebbe necessari per il Paese, rinvia ai contenuti delle proposte alternative di relazione presentate.

Ivan CATALANO (M5S) ricorda gli argomenti illustrati negli interventi propri e dei colleghi del proprio gruppo nel corso del dibattito e ribadisce la valutazione negativa sulla manovra predisposta dal Governo.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA esprime parere contrario sulle proposte alternative di relazione presentate.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che sono stati presentati emendamenti al disegno di legge di bilancio e al disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 6*).

Avverte che non saranno posti in votazione, in quanto recanti disposizioni che interessano materie non di competenza della Commissione, i seguenti emendamenti: Catalano 1865/IX/1.7 per la parte che prevede una detrazione ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche per gli abbonamenti annuali ai servizi di trasporto pubblico locale; Mauri 1865/IX/1.27 e Casati 1865/IX/1.28, in quanto modificano le disposizioni del comma 60, concernenti la realizzazione delle opere connesse a Expo 2015; Bruno Bossio 1865/IX/1.30 che prevede la deduzione IRAP per le spese relative al personale delle imprese di trasporto pubblico locale; Liuzzi 1865/IX/1.31 che sopprime il comma 212 concernente il credito d'imposta per l'offerta *on line* di opere dell'ingegno e quello per l'adeguamento tecnologico degli operatori dell'editoria; Dell'Orco 1865/IX/1.32, che posticipa il pagamento delle rate di mutuo per le imprese dei territori colpiti dal sisma del maggio 2012; Tullo 1965/IX/1.34 che, al comma 389, aggiunge il credito d'imposta per i titolari di licenza taxi o noleggio con conducente a quelli ai quali non si applica per l'anno 2014 la riduzione prevista dal comma 387; Bruno Bossio 1865/IX/1.35, che prevede la riduzione dell'accisa sul gasolio per le imprese esercenti servizi di trasporto; Liuzzi 1865/IX/Tab.E.1, che rifinanzia la voce della Tabella E relativa agli interventi urgenti relativi alla protezione civile. Segnala, in particolare, che gli emendamenti che recanti misure di carattere fiscale, anche se concernenti il settore trasporti, devono ritenersi di competenza della Commissione Finanze.

Segnala infine che sono stati ritirati gli emendamenti Casati 1865/IX/1.15 e Crivellari 1865/IX/1.20.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, nell'esprimere parere sugli emendamenti riferiti al disegno di legge di bilancio, invita il presentatore al ritiro degli emendamenti Quaranta 1866/IX/Tab.10.1, Quaranta 1866/IX/Tab.10.2, Quaranta 1866/IX/Tab.10.3 e Quaranta 1866/IX/Tab.10.4.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA esprime parere conforme al relatore sugli emendamenti riferiti al disegno di legge di bilancio.

Stefano QUARANTA (SEL) insiste per la votazione dei propri emendamenti.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Quaranta 1866/IX/Tab.10.1, Quaranta 1866/IX/Tab.10.2, Quaranta 1866/IX/Tab.10.3 e Quaranta 1866/IX/Tab.10.4.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, invita il presentatore al ritiro dell'emendamento Catalano 1865/IX/1.1. Esprime parere favorevole sull'emendamento Meta 1865/IX/1.2. Invita il presentatore a ritirare l'emendamento Dell'Orco 1865/IX/1.3, ritenendo al riguardo che sia preferibile integrare la proposta di relazione con un'osservazione che riprenda i contenuti dell'emendamento stesse. Esprime parere favorevole sull'emendamento Mariani 1865/IX/1.4, a condizione che venga riformulato assorbendo i contenuti del successivo emendamento Mariani 1865/IX/1.5, che chiede al presentatore di ritirare. Invita il presentatore al ritiro degli emendamenti Mariani 1865/IX/1.6, Catalano 1865/IX/1.7, per la parte che può essere posta in votazione, Catalano 1865/IX/1.8 e 1865/IX/1.9. Esprime parere favorevole sull'emendamento Mognato 1865/IX/1.10. Invita i presentatori al ritiro degli emendamenti Catalano 1865/IX/1.11 e 1865/IX/1.12, nonché De Lorenzis 1865/IX/1.13. Riguardo a quest'ultimo ritiene che si possa integrare la proposta di relazione con un'osservazione che ne riprenda i contenuti. Esprime parere favorevole sull'emendamento Cimbri 1865/IX/1.14, a condizione che sia riformulato nel senso di

sopprimere le seguenti parole: « e sopprimere le parole « con priorità per la metrotranvia di Padova ». Invita il presentatore al ritiro dell'emendamento Liuzzi 1865/IX/1.16. Esprime parere favorevole sull'emendamento Cimbri 1865/IX/1.17 e sull'emendamento Mognato 1865/IX/1.18. Chiede la valutazione del Governo sull'emendamento Bruno Bossio 1865/IX/1.19. Esprime parere favorevole sull'emendamento Crivellari 1865/IX/1.21, precisando altresì che è propria intenzione riprenderne i contenuti in un'osservazione all'interno della proposta di relazione. Invita il presentatore al ritiro dell'emendamento Catalano 1865/IX/1.22; anche in questo caso ritiene che i contenuti dell'emendamento possano opportunamente confluire in un'osservazione all'interno della proposta di relazione. Invita il presentatore al ritiro dell'emendamento Dell'Orco 1865/IX/1.23, e, a seguito dei chiarimenti forniti dal Governo, invita il presentatore al ritiro dell'emendamento Liuzzi 1865/IX/1.24. Invita i presentatori al ritiro degli emendamenti Catalano 1865/IX/1.25, i cui contenuti possono essere inseriti in un'apposita osservazione all'interno della proposta di relazione, e Liuzzi 1865/IX/1.26. Esprime parere favorevole sull'emendamento Tullo 1865/IX/1.29. Anche sull'emendamento Catalano 1865/IX/1.33, analogamente all'emendamento Bruno Bossio 1865/IX/1.19, chiede la valutazione del Governo.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA, si rimette alla Commissione sugli emendamenti Catalano 1865/IX/1.1 e Liuzzi 1865/IX/1.26 in quanto non di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Esprime parere contrario sull'emendamento Meta 1865/IX/1.2, per ragioni di carattere squisitamente tecnico, in quanto le risorse provenienti dalle sanzioni non possono essere assegnate direttamente ad ANAS, ma devono prima confluire nel bilancio dello Stato per poi essere attribuite ad ANAS nell'ambito del relativo contratto di programma. Esprime altresì parere contrario sugli emendamenti Mariani 1865/IX/1.4 e 1865/IX/1.5, in

quanto introducono finalità che già sono previste sulla base della normativa, nonché degli strumenti di programmazione e dei contratti di servizio esistenti. Si rimette alla Commissione sull'emendamento Mognato 1865/IX/1. Quanto agli emendamenti Bruno Bossio 1865/IX/1.19 e Catalano 1865/IX/1.33, segnala che il Ministero ha predisposto una formulazione che risulta più idonea e pertanto invita i presentatori a ritirarli. Esprime infine parere conforme al relatore sui restanti emendamenti.

Ivan CATALANO (M5S) insiste per la votazione dell'emendamento a propria firma 1865/IX/1.1.

La Commissione respinge l'emendamento Catalano 1865/IX/1.1.

Michele Pompeo META, *presidente*, con riferimento al parere espresso al Governo sul proprio emendamento 1865/IX/1.2, osserva che la vigente disposizione del codice della strada prevede l'attribuzione dei proventi delle sanzioni agli enti proprietari o concessionari delle strade. Dal momento che alcuni di tali enti sono privati e pertanto non possono essere destinatari dei proventi in questione, anche l'ANAS, che è società sotto il controllo pubblico, non ha beneficiato di tali proventi. L'emendamento di cui è primo firmatario corregge pertanto la normativa in modo da assicurare che l'ANAS possa ricevere i proventi in questione e utilizzarli per gli interventi di manutenzione straordinaria e di messa in sicurezza della rete stradale e autostradale che gestisce. Non comprende l'obiezione rappresentata dal Governo, in quanto se l'emendamento in questione è inserito nella legge di stabilità, sarà certamente possibile assegnare le risorse all'ANAS.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA, ribadisce che la propria osservazione aveva carattere squisitamente tecnico. Dichiarando pertanto di rimettersi alla Commissione sull'emendamento Meta 1865/IX/1.2.

Andrea FERRO (PD) e Romina MURA (PD) dichiarano di sottoscrivere l'emenda-

mento Meta 1865/IX/1.2 e l'emendamento Tullo 1865/IX/1.29.

La Commissione approva l'emendamento Meta 1865/IX/1.2 (*vedi allegato 7*).

Michele DELL'ORCO (M5S) insiste per la votazione del proprio emendamento 1865/IX/1.3, illustrandone le finalità.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, ribadisce la propria intenzione di inserire il punto come osservazione nella propria relazione. Ritiene peraltro che un intervento normativo come quello contenuto nell'emendamento richiede una formulazione assai più precisa e articolata.

Vincenzo GAROFALO (NCD), pur rilevando che sussiste un generale consenso sulle finalità dell'emendamento, ritiene che esse possano essere raggiunte con modalità più efficaci.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA esprime la propria condivisione sulle finalità dell'emendamento. Osserva peraltro che l'importo di 5 milioni rappresenta, in rapporto a tali finalità, una cifra del tutto esigua ed evidenzia che in ogni caso sarebbe necessario individuare un'idonea copertura finanziaria. Ribadisce pertanto, se l'emendamento non viene ritirato, il proprio parere contrario.

La Commissione respinge l'emendamento Dell'Orco 1865/IX/1.3.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, ricordando che il rappresentante del Governo, in sede di espressione dei pareri, ha osservato che le finalità contenute negli emendamenti Mariani 1865/IX/1.4 e 1865/IX/1.5 sono già perseguite da disposizioni, atti di programmazione e contratti di servizio vigenti, modifica il proprio parere e invita il presentatore a ritirarli.

Diego DE LORENZIS (M5S) chiede chiarimenti sulle normative e gli atti che contengono le finalità in questione.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA si riserva di fornire i chiarimenti richiesti.

Mario TULLO (PD) sottoscrive gli emendamenti Mariani 1865/IX/1.4 e 1865/IX/1.5 e li ritira. Sottoscrive altresì l'emendamento Mariani 1865/IX/1.6 e lo ritira.

Ivan CATALANO (M5S) illustra il proprio emendamento 1865/IX/1.7 e ne spiega le motivazioni, sottolineando che il terzo valico del Giovi rappresenta un'opera che già adesso può ritenersi obsoleta. Insiste quindi per la votazione dell'emendamento.

Mario TULLO (PD) osserva che sull'introduzione di misure volte a promuovere l'utilizzo del trasporto pubblico locale, anche il proprio gruppo ha predisposto proposte emendative che sono state presentate presso la Commissione bilancio. Ritiene peraltro che l'emendamento in questione sia finalizzato, piuttosto che alla promozione del trasporto pubblico locale, a contrastare la realizzazione del terzo valico del Giovi.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, osserva che l'emendamento in questione subordina l'approvazione di progetti definitivi alla sussistenza di una quota delle disponibilità finanziarie e ritiene che tale previsione non sia condivisibile, in quanto rischierebbe di bloccare anche la fase di progettazione. Ribadisce pertanto il parere contrario sull'emendamento.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA condivide le considerazioni del relatore e ribadisce il parere contrario.

La Commissione respinge l'emendamento Catalano 1865/IX/1.7.

Ivan CATALANO (M5S) insiste per la votazione dei propri emendamenti 1865/IX/1.8 e 1865/IX/1.9.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Catalano 1865/IX/1.8 e 1865/IX/1.9.

Michele MOGNATO (PD) illustra il proprio emendamento 1865/IX/1.10, esprimendo apprezzamento per il parere favorevole del relatore.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA, pur ribadendo che il Governo si rimette alla Commissione, invita la Commissione stessa ad accantonare l'emendamento Mognato 1865/IX/1.10, in quanto anche altri successivi emendamenti riguardano la questione del trasporto pubblico locale.

La Commissione accantona l'emendamento Mognato 1865/IX/1.10.

Ivan CATALANO (M5S) illustra il proprio emendamento 1865/IX/1.11.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA osserva che le finalità dell'emendamento possono essere perseguite anche un decreto attuativo, già previsto dalla legislazione vigente.

Michele Pompeo META, *presidente*, in considerazione dell'osservazione del rappresentante del Governo suggerisce ai presentatori dell'emendamento di trasformarlo in ordine del giorno.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA si dichiara disponibile ad accogliere un ordine del giorno nel senso indicato dal Presidente.

Ivan CATALANO (M5S) ritira il proprio emendamento 1865/IX/1.11. e si riserva di presentare nel corso della seduta stessa un ordine del giorno.

Illustra quindi il proprio emendamento 1865/IX/1.12 e insiste per la votazione.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA conferma l'invito al ritiro, ovvero, il parere contrario sull'emendamento in questione, sottolineando che tale contrarietà dipende anche dalla copertura individuata, che sottrae risorse al settore del trasporto.

La Commissione respinge l'emendamento Catalano 1865/IX/1.12.

Diego DE LORENZIS (M5S) illustra il proprio emendamento 1865/IX/1.13, che prevede il rifinanziamento del fondo per la mobilità ciclistica, chiedendo contestualmente al rappresentante del Governo a quanto ammontino le risorse effettivamente disponibili su tale fondo.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA, riservandosi di fornire l'informazione richiesta dal deputato De Lorenzis, evidenzia che anche sull'emendamento in oggetto la contrarietà del Governo dipende dalla inidoneità della copertura finanziaria individuata.

La Commissione respinge l'emendamento De Lorenzis 1865/IX/1.13.

Matteo MAURI (PD) accoglie la formulazione proposta dal relatore dell'emendamento Cimbri 1865/IX/1.14, di cui è cofirmatario.

La Commissione approva l'emendamento Cimbri 1865/IX/1.14, come riformulato (*vedi allegato 7*).

Mirella LIUZZI (M5S) illustra il proprio emendamento 1865/IX/1.16 e insiste per la votazione. Preannuncia altresì la presentazione da parte del proprio gruppo in Commissione bilancio di un emendamento che sopprime l'intero comma 51.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, ribadisce il parere contrario sull'emendamento in esame.

La Commissione respinge l'emendamento Liuzzi 1865/IX/1.16.

Mirella LIUZZI (M5S), intervenendo sull'emendamento Cimbri 1865/IX/1.17, sul quale il relatore e il Governo hanno espresso parere favorevole, si domanda per quale motivo debba essere introdotta, insieme alla discutibile indicazione della metrotramvia di Padova, anche un'altra finalità specifica, come quella di Milano-Limbrate, tanto più che si tratta di risorse

che vengono sottratte ad altre opere pubbliche, peraltro non individuate.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, sottolinea che, proprio con l'approvazione del precedente emendamento Cimbri 1865/IX/1.14, si è precisato che le risorse in questione non derivano da revoche, ma da rimodulazioni.

La Commissione approva l'emendamento Cimbri 1865/IX/1.17 (*vedi allegato 7*). Approva quindi l'emendamento Mognato 1865/IX/1.18 (*vedi allegato 7*).

Michele Pompeo META, *presidente*, con riferimento all'emendamento Bruno Bossio 1865/IX/1.19, osserva che la Commissione sta portando a conclusione un'ampia indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, dalla quale auspica che possa scaturire un complesso articolato di proposte normative sulla materia. Ritiene pertanto che non sia utile definire la questione della determinazione dei costi standard e della ripartizione delle risorse destinate al trasporto pubblico locale con un semplice emendamento, come è il caso dell'emendamento Bruno Bossio 1865/IX/1.19.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA ribadisce che il Ministero ha predisposto una formulazione più appropriata sulla materia e, pertanto, invita di nuovo il presentatore a ritirare l'emendamento in questione.

Michele Pompeo META, *presidente*, constatando l'assenza del presentatore, dichiara che si intende che abbia rinunciato all'emendamento Bruno Bossio 1865/IX/1.19.

La Commissione approva quindi l'emendamento Crivellari 1865/IX/1.21 (*vedi allegato 7*).

Ivan CATALANO (M5S) illustra il proprio emendamento 1865/IX/1.22.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, ribadisce di condividere le finalità del-

l'emendamento in oggetto e di intendere pertanto di inserirlo nella propria proposta di relazione.

Ivan CATALANO (M5S) alla luce delle considerazioni espresse dal relatore, ritira il proprio emendamento 1865/IX/1.22.

Michele DELL'ORCO (M5S) illustra il proprio emendamento 1865/IX/1.23 e insiste per la votazione.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, osserva che non si comprendono le ragioni in base alle quali è stata determinata la quantificazione di 30 milioni di euro, né sono indicati i criteri con cui tali risorse sarebbero ripartite.

Diego DE LORENZIS (M5S) segnala che le obiezioni del relatore sono valide anche per le disposizioni contenute nel comma 52 del testo trasmesso dal Senato.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA segnala che l'introduzione di misure quali l'ecobonus determinerebbe, come già accaduto in passato, la contrarietà dell'Unione europea.

Ivan CATALANO (M5S) riguardo all'osservazione del rappresentante del Governo, rileva che l'emendamento è stato formulato nel senso di destinare gli incentivi agli utenti, proprio per non creare distorsioni della concorrenza che sarebbero censurate dalla Commissione europea.

La Commissione respinge l'emendamento Dell'Orco 1865/IX/1.23.

Mirella LIUZZI (M5S) illustra il proprio emendamento 1865/IX/1.24. Osserva altresì che la soppressione del comma 53 è motivata anche dal fatto che si tratta di una disposizione scritta in modo particolarmente oscuro e involuto.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, ritiene che le spiegazioni fornite dal rappresentante del Governo all'inizio della seduta in merito alla portata del comma

53 abbiano dato alla Commissione tutti i chiarimenti necessari.

La Commissione respinge l'emendamento Liuzzi 1865/IX/1.24.

Ivan CATALANO (M5S) illustra il proprio emendamento 1865/IX/1.25.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, ribadisce il proprio intendimento di inserire i contenuti dell'emendamento in esame, per quanto attiene alla disponibilità dei dati sull'autotrasporto in formato aperto, nella propria proposta di relazione.

Ivan CATALANO (M5S) chiede chiarimenti sugli effetti procedurali che le osservazioni contenute nella relazione approvata dalla Commissione comportano. Osserva peraltro che il proprio emendamento reca anche la soppressione della lettera *b*) del comma 54, finalizzata ad evitare che il Comitato centrale per l'albo nazionale degli autotrasportatori si trasformi in soggetto lobbistico all'interno del Ministero.

Michele Pompeo META, *presidente*, evidenzia che i contenuti delle relazioni approvate dalla Commissione di settore sono sottoposti all'attenzione della Commissione bilancio e che di conseguenza i relatori presso quest'ultima Commissione possono fare proprie le indicazioni contenute nelle relazioni stesse.

Ivan CATALANO (M5S) insiste per la votazione del proprio emendamento 1865/IX/1.25.

La Commissione respinge l'emendamento Catalano 1865/IX/1.25.

Mirella LIUZZI (M5S) illustra il proprio emendamento 1865/IX/1.26 e insiste per la votazione.

La Commissione respinge l'emendamento Liuzzi 1865/IX/1.26. Approva quindi l'emendamento Tullo 1865/IX/1.29 (*vedi allegato 7*).

Ivan CATALANO (M5S) illustra il proprio emendamento 1865/IX/1.33, che interviene in merito alla determinazione dei costi standard per i servizi di trasporto pubblico locale. Sottolinea che tale emendamento è stato predisposto sulla base delle indicazioni fornite da SOSE nell'audizione svolta di fronte alla Commissione. Per queste ragioni ritiene di insistere per la votazione del proprio emendamento.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA ribadisce che sulla questione del trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, il Governo ha predisposto una formulazione che ritiene più appropriata. Illustra pertanto tale formulazione, rilevando che essa interviene sia sull'incremento della dotazione del fondo relativo al contributo statale, sia sull'esclusione delle relative spese dal patto di stabilità interno, sia infine sulla determinazione dei costi standard e sull'utilizzo gradualmente crescente degli stessi ai fini del riparto dello stanziamento del fondo.

Ivan CATALANO (M5S) chiede al Governo la disponibilità ad esprimersi favorevolmente su una riformulazione del proprio emendamento nei termini appena illustrati dal Sottosegretario, a condizione che si aggiunga il comma 282-*quinquies* dell'emendamento, con il quale si prevede che i soggetti che gestiscono il trasporto pubblico locale siano tenuti a trasmettere a SOSE i dati relativi ai costi sostenuti.

Michele MOGNATO (PD) chiede che nella riformulazione dell'emendamento Catalano 1865/IX/1.33 sia inserito anche il proprio emendamento 1865/IX/1.10, su cui il relatore ha espresso parere favorevole e il Governo si è rimesso alla Commissione e che era stato in precedenza accantonato.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA si esprime in senso favorevole su una riformulazione dell'emendamento Catalano 1865/IX/1.33 nei termini indicati dal presentatore e dall'onorevole Mognato.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, esprime il proprio parere favorevole su tale riformulazione.

La Commissione approva l'emendamento Catalano 1865/IX/1.33, come riformulato (*vedi allegato 7*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che sono stati presentati due ordini del giorno. Si tratta dell'ordine del giorno 0/1866/IX/1 di cui è primo firmatario, riferito al disegno di legge di bilancio, e dell'ordine del giorno Catalano 0/1865/IX/1 riferito al disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 8*).

Invita pertanto il rappresentante del Governo ad esprimere il proprio parere sui due ordini del giorno.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA, dichiara di accogliere gli ordini del giorno Meta 0/1866/IX/1 e Catalano 0/1865/IX/1.

Michele Pompeo META, *presidente*, ritiene comunque opportuno che la Commissione voti l'ordine del giorno 0/1866/IX/1 di cui è primo firmatario.

La Commissione approva l'ordine del giorno Meta 0/1866/IX/1 (*vedi allegato 8*).

Ivan CATALANO (M5S) insiste per la votazione anche del proprio ordine del giorno 0/1865/IX/1.

La Commissione approva l'ordine del giorno Catalano 0/1865/IX/1 (*vedi allegato 8*).

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, riformula la propria proposta di relazione riferita allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le parti di competenza della Commissione, e alle connesse parti del disegno di legge di stabilità, integrandola con gli elementi indicati nel corso del dibattito (*vedi allegato 9*).

Michele Pompeo META, *presidente*, pone in votazione la proposta di relazione del relatore riferita allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le parti di competenza della Commissione, e alle connesse parti del

disegno di legge di stabilità, come riformulata, avvertendo che, in caso di approvazione devono ritenersi precluse le proposte di relazione alternative.

La Commissione approva la proposta di relazione del relatore, riferita allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le parti di competenza della Commissione, e alle connesse parti del disegno di legge di stabilità, come riformulata (vedi allegato 9).

Michele Pompeo META, *presidente*, pone in votazione la proposta di relazione del relatore riferita allo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, per le parti di competenza della Commissione, e alle connesse parti del disegno di legge di stabilità, avvertendo che, in caso di approvazione devono ritenersi precluse le proposte di relazione alternative.

La Commissione approva la proposta di relazione riferita allo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, per le parti di competenza della Commissione, e alle connesse parti del disegno di legge di stabilità (vedi allegato 10).

Delibera altresì di nominare, ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento, il deputato Brandolin quale relatore presso la Commissione bilancio.

La seduta termina alle 18.30.

INTERROGAZIONI

Giovedì 5 dicembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 18.30.

5-01051 Bianchi: Criteri di nomina del commissario straordinario dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 11*).

Nicola BIANCHI (M5S), replicando, si dichiara del tutto insoddisfatto. Contesta che il senatore Sanciu possa ritenersi un esperto tale da essere nominato commissario straordinario dell'Autorità portuale del Nord Sardegna. Osserva infatti che la persona in questione può ritenersi dotata soltanto di esperienza politica, ma non certamente della competenza e dell'esperienza richieste dalla legge. Nell'occasione esprime altresì il più forte dissenso per la nomina, da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, del commissario straordinario dell'Autorità portuale di Cagliari, individuandolo nella persona la cui nomina a presidente della medesima Autorità portuale è stata annullata con sentenza del Consiglio di Stato proprio per carenza dei requisiti di competenza ed esperienza previsti dalla legge. Preannuncia di aver predisposto su tale vicenda una risoluzione in Commissione che è stata ampiamente condivisa, anche da colleghi appartenenti ad altri gruppi.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento dell'interrogazione all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 18.40.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

COMITATO RISTRETTO

*Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285
C. 731 Velo e altri e C. 1588.*

ALLEGATO 1

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014) (C. 1865 Governo, approvato dal Senato).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (C. 1866 Governo, approvato dal Senato) e relativa nota di variazioni (C. 1866-bis Governo, approvato dal Senato).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).

PROPOSTA DI RELAZIONE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminate, per le parti di competenza, la Tabella n. 10, recante lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del disegno di legge C. 1866 «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016», e le connesse parti del disegno di legge C. 1865 «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014)»;

premesso che:

il disegno di legge di stabilità reca numerosi interventi volti a potenziare il settore dei trasporti, anche sotto il profilo della destinazione di risorse finanziarie. In particolare, è finanziata l'attuazione di diversi investimenti relativi alla rete ferroviaria e stradale, sono destinate risorse al trasporto pubblico locale e al contratto di servizio concernente la manutenzione della rete ferroviaria, nonché è previsto un contributo in conto impianti per Ferrovie dello Stato. Tali interenti si riflettono in un incremento degli stanziamenti iscritti nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con

particolare riferimento ai programmi concernenti l'autotrasporto e l'intermodalità e la mobilità locale. Il disegno di legge di stabilità reca altresì autorizzazioni di spesa finalizzate a garantire il mantenimento della capacità operativa del Corpo delle capitanerie di porto e contiene una riforma complessiva delle funzioni e della composizione del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori;

in particolare, per quanto concerne la destinazione, di cui al comma 44 dell'articolo unico, di 500 milioni di euro al finanziamento per il 2014 del contratto di programma – parte servizi tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI Spa, si può osservare che, nonostante l'entità dello stanziamento, esso non risulta ancora sufficiente a garantire la copertura dell'importo di 720 milioni di euro indicato nel contratto come «risorse da reperire»;

deve essere apprezzato il finanziamento disposto dal comma 50 per l'acquisto di materiale rotabile e su gomma per il settore del trasporto pubblico locale. Tale settore necessita peraltro, come emerge anche dall'indagine conoscitiva attualmente in corso da parte della IX

Commissione, di ulteriori investimenti, sia per quanto concerne il finanziamento ordinario attraverso il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, sia per quanto concerne la promozione degli investimenti volti al rinnovo del parco veicoli. In base agli elementi raccolti nell'indagine, sussisterebbe l'esigenza di portare le risorse del fondo a 6.330 milioni di euro; per quanto concerne il materiale rotabile, sarebbe necessario attuare un programma di investimenti idoneo a garantire il riallineamento dell'età media del parco veicoli (oltre 11 anni) al valore medio europeo (7,7 anni);

un'efficace politica a sostegno del settore dei trasporti, in particolare per quanto riguarda gli interventi attuati a livello locale, richiederebbe altresì che le risorse destinate al finanziamento di tali interventi fossero escluse dal computo delle spese in relazione agli obiettivi fissati dal Patto di stabilità interno;

il finanziamento per l'autotrasporto di cui al comma 52, pur giustificato dalla condizione di crisi del settore, dovrebbe associarsi a misure adeguate ad incentivare il trasporto di merci su ferro;

per quanto concerne il disegno di legge di bilancio, le schede obiettivo dei programmi di spesa indicate nelle note integrative allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti appaiono in molti casi non del tutto rispondenti alla finalità perseguita con la loro introduzione, nell'ambito della riforma del bilancio dello Stato per missioni di spesa e programmi, e cioè quella di assicurare una programmazione efficiente delle risorse assegnate, con indicazione delle priorità e con possibilità di valutare i risultati. In particolare si rileva che in molti casi, non è indicato se gli obiettivi si debbano considerare strategici o meno. Risulta inoltre carente l'individuazione degli indicatori di obiettivo, in base ai quali dovrebbe essere valutata l'attività delle strutture e dei dirigenti ad esse preposti; è molto frequente, infatti, la scelta di indi-

catori che rappresentano meri adempimenti formali e che non forniscono nessun elemento significativo per misurare l'efficacia dell'azione amministrativa;

DELIBERA DI RIFERIRE FAVOREVOLMENTE

con le seguenti osservazioni:

a) valuti la Commissione di merito l'opportunità di adottare misure idonee ad integrare il finanziamento del contratto di programma – parte servizi tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI SpA fino all'importo complessivo di 720 milioni di euro per il 2014;

b) valuti la Commissione di merito l'opportunità di individuare ulteriori congrue risorse da destinare al settore del trasporto pubblico locale, sia attraverso un'integrazione delle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario sia attraverso il finanziamento della spesa in conto capitale nel settore volta a garantire il rinnovo del parco veicoli;

c) valuti la Commissione di merito l'opportunità di escludere le risorse destinate al finanziamento degli interventi attuati a livello locale nel settore dei trasporti dal computo delle spese in relazione agli obiettivi fissati dal Patto di stabilità interno;

d) valuti la Commissione di merito l'opportunità di introdurre, congiuntamente alle misure di sostegno al settore dell'autotrasporto, adeguati finanziamenti per l'incentivazione del trasporto di merci su ferro;

e) per quanto concerne il disegno di legge di bilancio, valuti la Commissione di merito l'opportunità di adottare nei confronti del Governo indirizzi al fine di assicurare una predisposizione delle schede obiettivo dei programmi di spesa più precisa e più rispondente alle finalità perseguite dalla riforma della struttura del bilancio dello Stato. In particolare dovreb-

bero essere individuati in modo chiaro ed appropriato gli obiettivi che l'azione amministrativa delle strutture ministeriali deve perseguire e dovrebbero essere stabiliti indicatori idonei a permettere di valutare, sotto il profilo dell'efficienza e

dell'efficacia, l'azione di tali strutture e dei dirigenti ad esse preposti. Ciò anche al fine di fornire al Parlamento gli elementi conoscitivi necessari sulla programmazione della spesa operata, sugli obiettivi perseguiti e sui risultati conseguiti.

ALLEGATO 2

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014) (C. 1865 Governo, approvato dal Senato).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (C. 1866 Governo, approvato dal Senato) e relativa nota di variazioni (C. 1866-bis Governo, approvato dal Senato).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).

PROPOSTA DI RELAZIONE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata, per le parti di competenza, la Tabella n. 3, recante lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico del disegno di legge C. 1866 « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 », e le connesse parti del disegno di legge C. 1865 recante « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014) »;

premessi che:

per quanto concerne il settore delle comunicazioni, il disegno di legge di stabilità reca misure finalizzate a ripristinare le risorse per il completamento del Piano nazionale della banda larga; interviene altresì in merito alla spedizione di prodotti editoriali da parte di imprese editrici di quotidiani e periodici e di libri e di ONLUS, mantenendo il regime attualmente vigente;

deve essere apprezzato il finanziamento del piano nazionale della banda larga disposto dal comma 58, che compensa il definanziamento subito con il decreto-legge n. 69 del 2013; la completa

attuazione del Piano necessita tuttavia di ulteriori e assai più significative risorse;

anche nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, come in quello del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si rileva l'esigenza di migliorare le schede obiettivo dei programmi di spesa, con particolare riferimento alla definizione degli obiettivi stessi, all'indicazione della loro strategicità, alla determinazione degli indicatori, con le conseguenti difficoltà di valutare i risultati dell'azione amministrativa;

DELIBERA DI RIFERIRE FAVOREVOLMENTE

con le seguenti osservazioni:

a) valuti la Commissione di merito l'opportunità di integrare le risorse destinate al Piano nazionale della banda larga, in misura idonea ad assicurare il conseguimento degli obiettivi di accessibilità stabiliti dall'Agenda digitale europea;

b) valuti la Commissione di merito l'opportunità di adottare nei confronti del Governo indirizzi al fine di assicurare una predisposizione delle schede obiettivo dei programmi di spesa più precisa e più rispondente alle finalità perseguite dalla riforma della struttura del bilancio dello Stato.

ALLEGATO 3

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014) (C. 1865 Governo, approvato dal Senato).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (C. 1866 Governo, approvato dal Senato) e relativa nota di variazioni (C. 1866-bis Governo, approvato dal Senato).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).

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

La IX Commissione permanente,

esaminato, per le parti di propria competenza, il disegno di legge A.C. 1866 « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 » (Tabella n. 10) e le parti corrispondenti del disegno di legge A.C. 1865 recante « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2014) »;

premesso che:

dopo tanti sacrifici i cittadini italiani attendevano che la manovra economica del governo Letta ridesse fiato all'economia italiana, la quale dal 2007 ad oggi ha perso addirittura il 9 per cento della produzione di beni e servizi e ha visto raddoppiare la disoccupazione, da un milione e mezzo a tre milioni di unità. Si possono avere molti dubbi sul fatto che la manovra riuscirà a portare il Pil a crescere almeno di un punto percentuale nel 2014 come il governo prevede;

come più volte sottolineato, anche di recente da Confindustria, Rete Imprese Italia e dalle principali Associazioni Sindacali di categoria, sei anni di crisi finanziaria, prima globale e poi dei debiti sovrani nell'Eurozona, e due recessioni hanno colpito duramente l'economia eu-

ropea e quella italiana, dove le conseguenze sono state più gravi che nella maggior parte degli altri paesi;

rispetto al picco toccato sei anni fa, il prodotto interno lordo italiano si è ridotto del 9 per cento, il PIL procapite è diminuito del 10,4 per cento, ossia circa 2.700 euro correnti in meno per abitante, ed è così tornato ai livelli del 1997, caso unico tra i Paesi dell'euro (in Spagna e Francia, il PIL procapite, nonostante la crisi, è comunque più alto di oltre il 15 per cento rispetto al 1997);

la riduzione della domanda interna è stata di una intensità che dall'Unità d'Italia non ha precedenti in periodo di pace ed è stata la determinante del calo dell'attività economica, dato che le esportazioni sono tornate sopra i livelli del 2007. In seguito alla caduta del reddito disponibile, che in termini reali è sceso dell'11,1 per cento, la contrazione dei consumi delle famiglie è risultata del 7,8 per cento;

l'occupazione è caduta del 7,2 per cento, pari a 1,8 milioni di unità di lavoro in meno. Molte delle persone che hanno perduto l'impiego non riusciranno a ricollocarsi nel sistema produttivo;

la produzione industriale è a un livello inferiore del 24,2 per cento rispetto

al picco pre-crisi del terzo trimestre del 2007; in alcuni settori la diminuzione supera il 40 per cento;

il *credit crunch* ha trasmesso la crisi dalla finanza all'economia reale. È stato particolarmente severo in Italia, soprattutto dall'estate 2011. Nell'agosto scorso il credito erogato alle imprese italiane è risultato dell'8,0 per cento più basso che nel settembre 2011, con una contrazione media mensile dello 0,4 per cento. In valore si tratta di una riduzione di 74 miliardi di euro;

la restrizione creditizia sta proseguendo. Tante imprese faticano a ottenere prestiti bancari: l'indagine ISTAT indica che a settembre l'11,4 per cento di quelle che ne hanno fatto richiesta non li hanno ricevuti, molto più del 6,9 per cento registrato nella prima metà del 2011. Altre imprese hanno rinunciato a domandare credito a fronte di costi troppo alti;

la carenza di credito ostacola l'operatività di molte imprese, anche finanziariamente solide;

nel manifatturiero la disponibilità di liquidità resta molto ridotta rispetto alle esigenze e le aziende continuano a vederla in calo, anche se c'è stato un miglioramento negli ultimi mesi, verosimilmente a seguito dell'immissione di liquidità derivante dal pagamento di oltre 11 miliardi di debiti commerciali della pubblica amministrazione;

le iniziative che il Governo avrebbe dovuto perseguire al fine di risollevare la condizione economica delle imprese appaiono del tutto deludenti, anche a seguito delle modifiche introdotte dal Senato, a partire da quanto previsto in materia di riduzione del cuneo fiscale e contributivo per aumentare il reddito disponibile delle persone, restituire competitività alle imprese e mantenere la coesione sociale, sostegno agli investimenti privati in ricerca e innovazione, con interventi semplici da gestire, rilancio della domanda pubblica e privata di beni di investimento, allentamento del patto di stabilità interno, rin-

novo degli incentivi all'edilizia, sostegno alla liquidità del sistema e allentamento della morsa del *credit crunch*;

il cuore economico e politico della Legge di Stabilità consiste nella riduzione del cuneo fiscale, cioè della differenza tra il costo che mediamente le imprese sostengono per ogni lavoratore e il salario netto che entra nelle tasche del lavoratore stesso. Una differenza dovuta, naturalmente, al peso di tasse e contributi che gravano sulle tasche degli imprenditori e dei lavoratori, e che in Italia è piuttosto elevato (secondo l'OCSE il cuneo assorbe il 47,6 per cento del costo del lavoro, contro una media del 35,6 per cento dell'insieme dei Paesi OCSE). La riduzione del cuneo fiscale nella misura in cui riduce il costo del lavoro per le imprese, determina una contrazione dei costi di produzione e quindi dei prezzi di vendita delle merci e dei servizi, facendo aumentare la competitività dell'industria nazionale. In questo modo, si rilanciano le esportazioni e si invogliano i consumatori a un maggiore acquisto di merci nazionali, e ciò porta a una riduzione delle importazioni. Dall'altro lato, nella misura in cui aumenta il reddito disponibile dei lavoratori, il taglio del cuneo fiscale determina una crescita della domanda di beni di consumo e ciò spinge le imprese ad aumentare la produzione e l'occupazione. Insomma, l'abbattimento del cuneo fiscale fa crescere la competitività e alimenta la domanda interna, tutte cose di cui abbiamo assoluto bisogno per riprendere la via dello sviluppo;

ma il beneficio in busta paga per un lavoratore dipendente inferiore a 200 euro in un anno. Non si può certo definire utile una simile misura per far ripartire i consumi nel nostro paese. Non dobbiamo dimenticare che la stessa arriva dopo un biennio in cui le politiche di rigore hanno letteralmente stremato il sistema produttivo, fatto lievitare a dismisura il carico fiscale e calare vistosamente il livello della domanda interna;

l'intervento dunque è solo teoricamente buono. Va chiarito, infatti, che

l'intervento del governo – tra sgravi Irpef e Irap, e decontribuzioni Inail – taglia il cuneo di 10,6 miliardi nel triennio, appena 2,5 miliardi nel 2014. A ben vedere, si tratta di un intervento estremamente contenuto, che nel 2014 metterà nelle tasche di un lavoratore medio solo una manciata di euro al mese e ben poco respiro darà alle imprese che non vedranno variare significativamente il costo del lavoro per unità di prodotto. Considerata la sua entità, si tratta dunque di un intervento che avrà effetti limitatissimi e che avrebbe potuto cominciare ad avere un qualche rilievo solo se l'intero importo previsto nel triennio avesse riguardato il solo 2014;

la manovra per il 2014, nel suo complesso, vale circa 15 miliardi. Le risorse provengono soprattutto da tagli di spesa pubblica, da dismissioni, da qualche maggiore entrata e dal solito blocco della contrattazione e del *turnover* nel pubblico impiego;

ma i tagli della spesa pubblica, gli aumenti delle tasse e la mannaia sui lavoratori pubblici portano con loro una minore domanda di merci e servizi proveniente direttamente o indirettamente dal settore pubblico e da quello privato, e questo azzerava i già risicati effetti positivi dell'aumento del reddito disponibile delle famiglie assicurato dal taglio del cuneo. Se, infatti, il taglio del cuneo alimentava la domanda, tagli e tasse la riducono in misura maggiore. E se la domanda complessiva non torna a crescere non possiamo sperare che l'economia riparta. A riguardo è bene ricordare che dal 2002 al 2012 l'Italia ha registrato una dinamica della domanda interna complessivamente negativa (-1,6 per cento), contro valori significativamente in crescita nell'area euro (più 9 per cento) e soprattutto negli USA (più 15 per cento);

in questo quadro risulta altrettanto risibile la previsione di una riduzione della pressione fiscale di un punto percentuale in tre anni, come è stato fatto osservare, giustamente, dalle stesse associazioni degli imprenditori, a maggior ragione se si con-

sidera che l'Iva è appena passata dal 21 al 22 per cento;

manca una politica concentrata sulla domanda di lavoro mentre si continua ad operare, e con misure minime, sull'offerta di lavoro. Invece di Piano del lavoro incentrato sul dissesto idrogeologico (per il quale si destinano 30 milioni!), la messa in sicurezza delle scuole, l'innovazione tecnologica, di 10-20 miliardi, si insiste su lo spot puramente pubblicitario della riduzione delle tasse sul lavoro;

lo scopo principale della manovra è restare dentro i tanto discussi vincoli europei, e in particolare tenere il deficit pubblico (la differenza annua tra uscite ed entrate pubbliche) entro il limite del 3 per cento del Pil. In Europa sono in atto processi cumulativi di divergenza territoriale alimentati dalle politiche di austerità. Questi processi portano a una divaricazione drammatica tra aree centrali in crescita (in primis, la Germania) e aree periferiche in declino (l'Italia e gli altri Piigs);

qualunque manovra si muova dentro la cornice attuale dei vincoli non può riuscire a invertire i processi di divergenza in atto, e quindi a metterci al passo delle aree centrali d'Europa. Con la certezza che presto o tardi, in assenza di un cambiamento delle politiche europee, il gioco dell'euro salterà;

dobbiamo registrare, inoltre, la falsa disubbidienza di Letta e Saccomanni rispetto a Bruxelles.

Dopo che la Commissione europea ha espresso la sua preoccupazione sul progetto di bilancio invitando le autorità italiane « a prendere le misure necessarie » per assicurare che la Finanziaria per il 2014 rispetti le norme del Patto di stabilità e crescita relative alla diminuzione del debito pubblico, Letta rispose affermando che « di troppa austerità si muore ». Ma neanche una settimana dopo ha presentato un nuovo Programma per la revisione della spesa: infatti, la legge di stabilità, sanciva che « nessun risparmio » è previsto

per il 2014 mentre negli anni successivi i risparmi sono pari a 3,6 miliardi nel 2015, 8,3 miliardi nel 2016 e 11,3 miliardi a decorrere dal 2017;

adesso il Programma della *spending review* arriva a quota 32 miliardi nel solo triennio 2014-2016 (prima erano previsti 11,9 miliardi); ed inoltre si prevede un piano di privatizzazioni di 12 miliardi;

è importante ricordare che per la prima volta, dalla nascita dell'Europa di Maastricht, il progetto di legge di stabilità sarà prima vagliato dalla Commissione europea, che potrà imporre correttivi e comminare sanzioni in caso di inadempienza, e poi discusso ed approvato dal Parlamento;

con l'entrata in vigore del cosiddetto «two-pack», il pacchetto di due regolamenti approvato dal parlamento di Strasburgo nel maggio scorso, si è infatti chiuso il cerchio in tema di «sorveglianza» europea sui bilanci dei Paesi dell'Eurozona, con tutto quello che ciò comporta per la «sovranità» e l'autonomia politica degli stessi;

dentro un meccanismo così congegnato la funzione dei parlamenti nazionali è quasi del tutto esautorata: le forze politiche parlamentari non avranno grandi margini di manovra per modificare l'impianto e la filosofia del documento di bilancio se alla Commissione europea è stato riconosciuto un sostanziale diritto di veto sui bilanci nazionali;

la legge di stabilità ed i provvedimenti collegati a differenza che nel passato, sono in primo luogo manovre contabili atte a correggere l'andamento dei conti pubblici, e solo secondariamente strumenti attraverso cui incidere sui processi economici e sociali;

in Europa c'è un problema di risorse insufficienti, e c'è un problema di democrazia. La linea dell'austerità, combinata con l'esautoramento della democrazia, sta arrecando danni gravissimi alle nostre società, dove crescono disagio sociale e sfiducia nelle istituzioni. Gli unici che finora

sembrano guadagnarci da questa situazione sono, su un versante, banche speculatori, sull'altro versante populistici e demagoghi;

per quanto riguarda le disposizioni di competenza della IX Commissione;

nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, la missione 13 «Diritto alla mobilità» subisce una serie di tagli in termini di competenza, che rischiano di avere pesanti effetti sul diritto alla mobilità dei cittadini. In particolare, alla missione relativa al «Diritto alla mobilità» sono destinate, per il 2014, risorse pari a 7,4 miliardi di euro, che sconta una riduzione di 795,8 milioni di euro rispetto alle previsioni dell'assestamento 2013. In tale ambito, il programma 13.6 (corrispondente al n. 2.7 della Tabella 10) relativo allo «Sviluppo e sicurezza della mobilità locale», sono appostati 5,6 miliardi di euro, con una riduzione di circa 245 milioni rispetto alle previsioni assestate;

ciò appare particolarmente grave e preoccupante considerato l'impegno più volte manifestato dall'attuale Governo a reperire, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, le risorse necessarie per realizzare il rilancio del trasporto pubblico locale e corrispondere alle esigenze ripetutamente manifestate dai cittadini ed in particolare dai pendolari, garantendo al contempo, la piena funzionalità e lo sviluppo del settore dei trasporti per via aerea, marittima e terrestre e corrispondere alle esigenze ripetutamente manifestate in particolare dalle imprese e dai cittadini;

e questo indipendentemente dal fatto che le variazioni apportate dal Senato al disegno di legge di stabilità 2014 abbiano limitato tale riduzione principalmente in relazione ai programmi 13.2 autotrasporto e intermodalità e 13.6 sviluppo e sicurezza della mobilità locale;

nell'ambito della missione relativa a «Infrastrutture pubbliche e logistica», seppur non di diretta competenza della Commissione IX ma della VIII, si rileva

come siano stanziati circa 3,8 miliardi di euro per il 2014, con una diminuzione di 360,2 milioni di euro rispetto all'asestamento 2013;

in virtù delle risultanze della nota di variazione lo stanziamento relativo alla missione 14 per l'anno 2014, inizialmente pari precisamente a 3.852,6 milioni di euro, risulta incrementato di 618,4 milioni, per cui risulta pari a 4.471 milioni di euro. Nell'ambito di tale missione, il 70 per cento delle risorse è concentrato nel programma 14.10 (opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità) con 3.131 milioni di euro (tale importo è la risultante di un incremento di 280,8 milioni disposto dalla nota di variazioni);

nell'ambito di tale ultima missione, gran parte delle risorse sono concentrate nel programma relativo ad « Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità » (n. 14.10, che corrisponde al n. 1.7 della Tabella 10), con uno stanziamento di 2,7 miliardi di euro, inferiore di 192,8 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate 2013;

per il programma relativo a « Sistemi stradali, autostradali, ferroviari e intermodali » (n. 14.11, corrispondente al n. 1.2 della Tabella 10), si rileva che le risorse di tale programma, inizialmente pari a 961,3 milioni di euro (-159,3 milioni di euro rispetto al dato assestate 2013, pari al 14,2 per cento), risultano elevate di 338 milioni in virtù della nota di variazioni. Lo stanziamento di competenza risultante per il 2014 è quindi pari a 1.299,3 milioni di euro;

pur tuttavia, se si confronta la serie storica dal 2008 al 2013 agli stanziamenti previsti per la missione 14 emerge che le risorse disponibili si sono ridotte drasticamente, con ciò impedendo la realizzazione di importanti interventi per migliorare e potenziare la dotazione infrastrutturale del Paese;

anche tale aspetto appare particolarmente criticabile considerati gli impegni

recentemente assunti dall'attuale Governo a reperire le risorse necessarie, anche di provenienza comunitaria, da destinare al miglioramento e al potenziamento della dotazione infrastrutturale del Paese in termini di reti e nodi, di plurimodalità e di logistica, e soprattutto di grandi assi di collegamento, nonché ad adottare specifici interventi per lo sviluppo sia dei sistemi portuali sia di quelli aeroportuali italiani, che rispetto ai principali sistemi concorrenti in Europa e nel mondo, accusano un forte ritardo competitivo, potenziando il loro raccordo intermodale con la rete ferroviaria;

con riferimento alle disposizioni contenute nel disegno di legge di stabilità del Governo si rileva inoltre che all'articolo 1 comma 43 si interviene in modo assai curioso in materia di lavori del sistema Mose, TAV e SS172 dei Trulli stralcio funzionale;

nella versione originaria del testo questa norma autorizzava la spesa di 200 milioni di euro per l'anno 2014, 100 milioni di euro per l'anno 2015, 71 milioni di euro per l'anno 2016 e 30 milioni di euro per l'anno 2017 per consentire: a) la prosecuzione immediata dei lavori del sistema MO.S.E. previsti dal 43° atto attuativo alla Convenzione generale sottoscritta tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Magistrato alle Acque di Venezia e il Consorzio Venezia Nuova, con presa d'atto da parte del CIPE; b) il completamento dell'intero sistema MO.S.E., con atto aggiuntivo alla Convenzione generale di cui alla lettera a) da sottoporre al CIPE entro il 30 giugno 2014;

nel testo successivo approvato dal Senato della Repubblica tale spesa viene ridotta a 151 milioni di euro per l'anno 2014, 100 milioni di euro per l'anno 2015, 71 milioni di euro per l'anno 2016 e 79 milioni di euro per l'anno 2017;

in buona sostanza le risorse sottratte al Mose nel 2014 sono date al TAV. Si tratta di 49 milioni di euro nel 2014, cui corrisponde analoga riduzione di 49 milioni di euro nel 2017 in Tabella E;

secondo la Relazione tecnica presentata dal Governo tale rimodulazione non pregiudica il completamento del sistema Mose e sempre in relazione al TAV segnala che in Tabella E vengono assegnati 8 milioni di euro per l'anno 2014 in favore delle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale correlate alla realizzazione di progetti pilota nei territori interessati dal nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione (TAV). Le relative risorse sono sottratte al Fondo per le infrastrutture ferroviarie e stradali e relativo ad opere di interesse strategico;

pur tuttavia la Relazione tecnica depositata dal Governo evidenzia che conseguentemente a tale stanziamento in favore del TAV, l'assegnazione disposta di 9 milioni di euro per la sS172 dei Trulli I stralcio funzionale disposta per il 2014 con delibera CIPE 97/2013 è stata rimodulata in 1 milione di euro per il 2014 e 8 milioni di euro per il 2016;

di fatto quindi viene sostanzialmente azzerata o rinviata alle calende la disponibilità delle risorse già previste per la realizzazione di un'opera che attende di essere completata da anni;

la strada statale 172 (cosiddetta « dei Trulli ») è una importante via di comunicazione che unisce Taranto a Casamassima, ove si raccorda alla strada statale 100 che da Taranto conduce a Bari;

tale strada, nel suo primo tratto (Taranto-Orimini) è già stata oggetto, ormai molti anni fa, di lavori di adeguamento ed allargamento della sede e, attualmente, si presenta a quattro corsie. Il restante percorso, nonostante l'intenso traffico che l'attraversa, soprattutto durante i mesi estivi, è invece tuttora a due sole corsie;

in data 21 novembre 2003 veniva sottoscritta fra la regione Puglia e l'ANAS una convenzione che prevedeva, tra l'altro, due importanti interventi sulla strada statale 172: l'« adeguamento e ammodernamento in sede ed in variante – IV corsia Orimini superiore », dell'importo di 15,494

milioni di euro; i « lavori di costruzione della variante di Martina Franca e del tronco Casamassima-Putignano » dell'importo di 35,537 milioni di euro. Entrambi con finanziamento ad intero carico dell'ANAS;

l'ANAS ha previsto per la strada statale 172 i seguenti interventi: adeguamento ed ammodernamento in sede e in variante, costruzione della quarta corsia sull'Orimini superiore e variante all'abitato di Martina Franca; tronco Casamassima-Putignano, lavori di ammodernamento ed adeguamento; adeguamento della strada statale 172-dir da Fasano a Laureto, in particolare nel tratto compreso dal chilometro 6 al chilometro 9,5;

l'adeguamento ed ammodernamento in sede e in variante, costruzione della quarta corsia sull'Orimini superiore e la variante all'abitato di Martina Franca hanno livello di progettazione definitivo;

l'adeguamento della strada statale 172-dir da Fasano a Laureto, in particolare nel tratto compreso dal chilometro 6 al chilometro 9,5 ha un livello di progettazione preliminare;

l'intervento relativo al tronco Casamassima-Putignano, lavori di ammodernamento ed adeguamento della sede stradale alla sezione C1, del decreto ministeriale 5 novembre 2001, esclusa la variante di Turi, ha un livello di progettazione preliminare, secondo le informazioni acquisite, da ultimo nel mese di ottobre 2011, dalla struttura di missione del Ministero della infrastrutture e dei trasporti;

l'adeguamento ed ammodernamento in sede e in variante – costruzione della quarta corsia sull'Orimini superiore, e la variante all'abitato di Martina Franca hanno un costo stimato in 70 milioni di euro, per i quali la delibera CIPE n. 62 del 3 agosto 2011 ha assegnato complessivamente un finanziamento di 51 milioni di euro così articolato: 36 milioni di euro per l'adeguamento e ammodernamento in sede ed in variante, costruzione della quarta corsia tra i chilometri 56 e 60,5 ed asse di

penetrazione a Martina Franca; 15 milioni di euro per il superamento del centro di Martina Franca;

l'adeguamento della strada statale 172-*dir* da Fasano a Laureto, in particolare nel tratto compreso dal chilometro 6 al chilometro 9,5 ha un costo di 15 milioni di euro ed è integralmente finanziato con fondi messi a disposizione dalla Regione Puglia;

i lavori di ammodernamento ed adeguamento della sede stradale alla sezione C1 del decreto ministeriale 5 novembre 2001, relativa al tronco Casamassima-Putignano, hanno un costo di 50,50 milioni di euro, e una copertura finanziaria indicata in 35 milioni di euro;

i dati statistici elaborati dall'ACI e dall'ANAS per il periodo 2006-2010 evidenziano che sul tratto Putignano-Turi-Casamassima si rileva un tasso di incidentalità e di mortalità particolarmente elevato, peraltro in aumento nel corso degli ultimi anni;

la regione Puglia ha destinato 15 milioni di euro per il finanziamento della strada statale 172 DIR e 51 milioni di euro di fondi FAS di competenza regionale per la costruzione e adeguamento della quarta corsia sull'Orimini superiore e la variante all'abitato di Martina Franca;

sull'infrastruttura in progetto è stimato un traffico giornaliero medio pari a circa 21.570 veicoli-giorno, l'ammodernamento del tratto Casamassima-Putignano consentirebbe di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione, l'adeguamento degli svincoli e la regolarizzazione degli accessi ai fondi, anche con l'introduzione di viabilità di servizio;

il CIPE nella seduta del 6 dicembre 2011 ha assegnato le risorse finanziarie a valere sulle disponibilità di cui all'articolo 32, comma 1, del decreto-legge n. 98 del 2011 per vari interventi;

lo stesso articolo 32 stanziava le risorse da finalizzare prioritariamente ai lotti costruttivi dell'AV/AC ed ai contratti di programma ANAS ed RFI;

il consiglio regionale della Puglia nella seduta del 24 gennaio 2011 ha approvato all'unanimità un ordine del giorno che impegnava il presidente della giunta regionale e l'assessore ai lavori pubblici a farsi parte attiva presso il Governo nazionale affinché fossero garantiti il finanziamento del tronco Putignano-Turi-Casamassima e l'avvio dell'iter di approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE;

grazie a tale impegno, l'opera infrastrutturale è stata prima inserita nel contratto di programma ANAS 2007-2011 approvato dal CIPE nella seduta del 20 luglio 2011 e, successivamente, nella riunione del 23 marzo del 2012, il CIPE ha individuato l'ammodernamento e l'adeguamento di tale viabilità stradale come priorità, approvando il progetto e stanziando le risorse economiche necessarie per effettuare i miglioramenti all'opera infrastrutturale in questione;

l'approvazione delle modifiche intervenute al Senato dimostrano con tutta evidenza che il Governo non intende procedere rapidamente all'assegnazione delle risorse già stanziate e destinate ai lavori di adeguamento e ammodernamento della strada statale 172 nel tratto Putignano-Turi-Casamassima, al fine di rispondere all'improcrastinabile bisogno di sicurezza delle comunità dei paesi interessati, e di fermare una ormai decennale catena di incidenti, spesso mortali, considerato che le risorse economiche precedentemente stanziate per vari interventi su tutto il territorio nazionale, e in particolare per « la statale dei trulli », siano state spostate su altre infrastrutture ritenute più meritevoli e urgenti;

nonostante le riduzioni previste dalla Legge di Stabilità si prevede, infatti, in Tabella E un consistente rifinanziamento per gli anni 2016, 2017 e successivi, della nuova linea ferroviaria Torino-Lione fino al 2019, opera che, anche ai più convinti sostenitori del progetto infrastrutturale, stante la drammatica crisi economica in cui versa il nostro Paese, dovrebbe appa-

rire evidente come la realizzazione di un progetto così impegnativo per le finanze dello Stato e perfettamente inutile rispetto a quanto previsto dall'Europa, sia del tutto incompatibile con l'ordine di priorità di destinazione delle risorse che dovrebbe essere applicato e tale principio dovrebbe entrare con forza nell'agenda politica di qualsiasi Governo;

il comma 52 dell'articolo 1 autorizza poi la spesa di 330 milioni di euro per l'anno 2014 per interventi in favore del settore dell'autotrasporto. Sotto tale profilo si segnala come risulti assolutamente inutile continuare a rifinanziare sussidi all'autotrasporto in termini di pedaggi, spese non documentate, premi RC Auto, che tendono sostanzialmente al mantenimento sul mercato di imprese marginali e non competitive. Da più di dieci anni a questa parte, lo Stato paga cifre esorbitanti per sostenere il settore dell'Autotrasporto. Solo nel decennio 2000-2009 sono stati spesi 3,5 miliardi di euro in favore della categoria degli autotrasportatori. Ciononostante il settore dell'autotrasporto in Italia continua a rivelarsi molto poco competitivo nell'ambito sistema economico europeo per crescita dimensionale, organizzativa e tecnologica, anche e soprattutto a causa dell'assenza di una strategia complessiva della politica nazionale in materia che dia il quadro di riferimento all'interno del quale si possano individuare finalità, priorità e risorse per il rilancio del settore, con precisi impegni dello Stato e dei diversi livelli di articolazione della Repubblica, al fine di orientare le strategie dei diversi soggetti imprenditoriali coinvolti. Sarebbe, dunque, opportuno che il Governo vari quanto prima ad una riforma organica della disciplina del settore dell'autotrasporto nel pieno rispetto dei principi della concorrenza, della trasparenza, della tutela della sicurezza stradale e della sicurezza sui luoghi di lavoro. Una riforma, dunque, che sia in grado di rilanciare concretamente un asset strategico della nostra economia attraverso il perseguimento di obiettivi mirati che non possono ridursi al semplice riordino e valorizzazione delle funzioni del Comitato

centrale per l'autotrasporto introdotta al Senato con i commi da 54 a 56 dell'articolo 1;

in tema di trasporto pubblico locale si rileva che nonostante la Nota Integrativa al disegno di legge di Bilancio di previsione il trasporto pubblico locale sia considerato «l'emergenza primaria su cui concentrare le azioni di intervento», le risorse destinate al trasporto pubblico locale rimangono comunque ampiamente insufficienti e tali da non garantire il rilancio e la piena funzionalità a livello nazionale;

il comma 50 dell'articolo 1 dispone provvidenze per il servizio di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale incrementando, al fine di favorire il rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari, la dotazione del Fondo per l'acquisto di veicoli adibiti al miglioramento dei servizi offerti per il trasporto pubblico locale istituito dall'articolo 1, comma 1031, della legge finanziaria 2007 (296/2006) di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni del triennio 2014-2016, da destinare all'acquisto di materiale rotabile su gomma; di 200 milioni di euro per l'anno 2014 da destinare all'acquisto di materiale rotabile ferroviario. Al relativo riparto tra le Regioni si provvede entro il 30 giugno di ciascuno degli anni del triennio con le procedure di cui all'articolo 1, comma 1032, della citata legge 296/2006 sulla base del maggiore carico medio per servizio effettuato, registrato nell'anno precedente;

sotto tale profilo si segnala che i relativi pagamenti sono esclusi dal patto di stabilità interno, nel limite del 45 per cento, mentre nella versione iniziale del testo l'esclusione ammontava al 50 per cento dell'assegnazione di ciascuna regione per l'anno 2014. Inoltre, si evidenzia come la Conferenza delle Regioni abbia sollecitato un incremento delle risorse attualmente previste per l'acquisto del materiale rotabile gomma-ferro per un ammontare pari a almeno a 300 milioni di euro per il 2014 e più in generale abbia manifestato

l'esigenza di rendere maggiormente flessibile la gestione delle risorse disponibili nell'ambito di una programmazione integrata dei servizi di trasporto pubblico locale, consentendo un utilizzo più coerente con le specifiche esigenze di servizio dei singoli territori. Ciò anche alla luce della recente riprogrammazione dei servizi

di TPL, effettuata ai sensi dell'articolo 16-bis della legge n. 135/2012;

per le ragioni illustrate in premessa,

**DELIBERA DI RIFERIRE
IN SENSO CONTRARIO**

ALLEGATO 4

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014) (C. 1865 Governo, approvato dal Senato).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (C. 1866 Governo, approvato dal Senato) e relativa nota di variazioni (C. 1866-bis Governo, approvato dal Senato).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).

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

La IX Commissione permanente,

esaminato, per le parti di propria competenza, il disegno di legge A.C. 1866 « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 » (Tabella n. 3) e le parti corrispondenti del disegno di legge A.C. 1865 recante « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2014) »;

premesso che:

dopo tanti sacrifici i cittadini italiani attendevano che la manovra economica del governo Letta ridesse fiato all'economia italiana, la quale dal 2007 ad oggi ha perso addirittura il 9 per cento della produzione di beni e servizi e ha visto raddoppiare la disoccupazione, da un milione e mezzo a tre milioni di unità. Si possono avere molti dubbi sul fatto che la manovra riuscirà a portare il Pil a crescere almeno di un punto percentuale nel 2014 come il governo prevede;

come più volte sottolineato, anche di recente da Confindustria, Rete Imprese Italia e dalle principali Associazioni Sindacali di categoria, sei anni di crisi finan-

ziaria, prima globale e poi dei debiti sovrani nell'Eurozona, e due recessioni hanno colpito duramente l'economia europea e quella italiana, dove le conseguenze sono state più gravi che nella maggior parte degli altri paesi;

rispetto al picco toccato sei anni fa, il prodotto interno lordo italiano si è ridotto del 9 per cento, il PIL procapite è diminuito del 10,4 per cento, ossia circa 2.700 euro correnti in meno per abitante, ed è così tornato ai livelli del 1997, caso unico tra i Paesi dell'euro (in Spagna e Francia, il PIL procapite, nonostante la crisi, è comunque più alto di oltre il 15 per cento rispetto al 1997);

la riduzione della domanda interna è stata di una intensità che dall'Unità d'Italia non ha precedenti in periodo di pace ed è stata la determinante del calo dell'attività economica, dato che le esportazioni sono tornate sopra i livelli del 2007. In seguito alla caduta del reddito disponibile, che in termini reali è sceso dell'11,1 per cento, la contrazione dei consumi delle famiglie è risultata del 7,8 per cento;

l'occupazione è caduta del 7,2 per cento, pari a 1,8 milioni di unità di lavoro

in meno. Molte delle persone che hanno perduto l'impiego non riusciranno a ricolloccarsi nel sistema produttivo;

la produzione industriale è a un livello inferiore del 24,2 per cento rispetto al picco pre-crisi del terzo trimestre del 2007; in alcuni settori la diminuzione supera il 40 per cento;

il *credit crunch* ha trasmesso la crisi dalla finanza all'economia reale. È stato particolarmente severo in Italia, soprattutto dall'estate 2011. Nell'agosto scorso il credito erogato alle imprese italiane è risultato dell'8,0 per cento più basso che nel settembre 2011, con una contrazione media mensile dello 0,4 per cento. In valore si tratta di una riduzione di 74 miliardi di euro;

la restrizione creditizia sta proseguendo. Tante imprese faticano a ottenere prestiti bancari: l'indagine ISTAT indica che a settembre l'11,4 per cento di quelle che ne hanno fatto richiesta non li hanno ricevuti, molto più del 6,9 per cento registrato nella prima metà del 2011. Altre imprese hanno rinunciato a domandare credito a fronte di costi troppo alti;

la carenza di credito ostacola l'operatività di molte imprese, anche finanziariamente solide;

nel manifatturiero la disponibilità di liquidità resta molto ridotta rispetto alle esigenze e le aziende continuano a prevederla in calo, anche se c'è stato un miglioramento negli ultimi mesi, verosimilmente a seguito dell'immissione di liquidità derivante dal pagamento di oltre 11 miliardi di debiti commerciali della pubblica amministrazione;

le iniziative che il Governo avrebbe dovuto perseguire al fine di risollevarla la condizione economica delle imprese appaiono del tutto deludenti, anche a seguito delle modifiche introdotte dal Senato, a partire di quanto previsto in materia di riduzione del cuneo fiscale e contributivo per aumentare il reddito disponibile delle persone, restituire competitività alle imprese e mantenere la coesione sociale,

sostegno agli investimenti privati in ricerca e innovazione, con interventi semplici da gestire, rilancio della domanda pubblica e privata di beni di investimento, allentamento del patto di stabilità interno, rinnovo degli incentivi all'edilizia, sostegno alla liquidità del sistema e allentamento della morsa del credit crunch;

il cuore economico e politico della Legge di Stabilità consiste nella riduzione del cuneo fiscale, cioè della differenza tra il costo che mediamente le imprese sostengono per ogni lavoratore e il salario netto che entra nelle tasche del lavoratore stesso. Una differenza dovuta, naturalmente, al peso di tasse e contributi che gravano sulle tasche degli imprenditori e dei lavoratori, e che in Italia è piuttosto elevato (secondo l'OCSE il cuneo assorbe il 47,6 per cento del costo del lavoro, contro una media del 35,6 per cento dell'insieme dei Paesi OCSE). La riduzione del cuneo fiscale nella misura in cui riduce il costo del lavoro per le imprese, determina una contrazione dei costi di produzione e quindi dei prezzi di vendita delle merci e dei servizi, facendo aumentare la competitività dell'industria nazionale. In questo modo, si rilanciano le esportazioni e si invogliano i consumatori a un maggiore acquisto di merci nazionali, e ciò porta a una riduzione delle importazioni. Dall'altro lato, nella misura in cui aumenta il reddito disponibile dei lavoratori, il taglio del cuneo fiscale determina una crescita della domanda di beni di consumo e ciò spinge le imprese ad aumentare la produzione e l'occupazione. Insomma, l'abbattimento del cuneo fiscale fa crescere la competitività e alimenta la domanda interna, tutte cose di cui abbiamo assoluto bisogno per riprendere la via dello sviluppo;

ma il beneficio in busta paga per un lavoratore dipendente inferiore a 200 euro in un anno. Non si può certo definire utile una simile misura per far ripartire i consumi nel nostro paese. Non dobbiamo dimenticare che la stessa arriva dopo un biennio in cui le politiche di rigore hanno letteralmente stremato il sistema produttivo;

tivo, fatto lievitare a dismisura il carico fiscale e calare vistosamente il livello della domanda interna;

l'intervento dunque è solo teoricamente buono. Va chiarito, infatti, che l'intervento del governo – tra sgravi Irpef e Irap, e decontribuzioni Inail – taglia il cuneo di 10,6 miliardi nel triennio, appena 2,5 miliardi nel 2014. A ben vedere, si tratta di un intervento estremamente contenuto, che nel 2014 metterà nelle tasche di un lavoratore medio solo una manciata di euro al mese e ben poco respiro darà alle imprese che non vedranno variare significativamente il costo del lavoro per unità di prodotto. Considerata la sua entità, si tratta dunque di un intervento che avrà effetti limitatissimi e che avrebbe potuto cominciare ad avere un qualche rilievo solo se l'intero importo previsto nel triennio avesse riguardato il solo 2014;

la manovra per il 2014, nel suo complesso, vale circa 15 miliardi. Le risorse provengono soprattutto da tagli di spesa pubblica, da dismissioni, da qualche maggiore entrata e dal solito blocco della contrattazione e del turnover nel pubblico impiego;

ma i tagli della spesa pubblica, gli aumenti delle tasse e la mannaia sui lavoratori pubblici portano con loro una minore domanda di merci e servizi proveniente direttamente o indirettamente dal settore pubblico e da quello privato, e questo azzerava i già risicati effetti positivi dell'aumento del reddito disponibile delle famiglie assicurato dal taglio del cuneo. Se, infatti, il taglio del cuneo alimentava la domanda, tagli e tasse la riducono in misura maggiore. E se la domanda complessiva non torna a crescere non possiamo sperare che l'economia riparta. A riguardo è bene ricordare che dal 2002 al 2012 l'Italia ha registrato una dinamica della domanda interna complessivamente negativa (-1,6 per cento), contro valori significativamente in crescita nell'area euro (più 9 per cento) e soprattutto negli USA (più 15 per cento);

in questo quadro risulta altrettanto risibile la previsione di una riduzione della

pressione fiscale di un punto percentuale in tre anni, come è stato fatto osservare, giustamente, dalle stesse associazioni degli imprenditori, a maggior ragione se si considera che l'Iva è appena passata dal 21 al 22 per cento;

manca una politica concentrata sulla domanda di lavoro mentre si continua ad operare, e con misure minime, sull'offerta di lavoro. Invece di Piano del lavoro incentrato sul dissesto idrogeologico (per il quale si destinano 30 milioni!), la messa in sicurezza delle scuole, l'innovazione tecnologica, di 10-20 miliardi, si insiste su lo spot puramente pubblicitario della riduzione delle tasse sul lavoro;

lo scopo principale della manovra è restare dentro i tanto discussi vincoli europei, e in particolare tenere il deficit pubblico (la differenza annua tra uscite ed entrate pubbliche) entro il limite del 3 per cento del Pil. In Europa sono in atto processi cumulativi di divergenza territoriale alimentati dalle politiche di austerità. Questi processi portano a una divaricazione drammatica tra aree centrali in crescita (in primis, la Germania) e aree periferiche in declino (l'Italia e gli altri Piigs);

qualunque manovra si muova dentro la cornice attuale dei vincoli non può riuscire a invertire i processi di divergenza in atto, e quindi a metterci al passo delle aree centrali d'Europa. Con la certezza che presto o tardi, in assenza di un cambiamento delle politiche europee, il gioco dell'euro salterà;

dobbiamo registrare, inoltre, la falsa disubbidienza di Letta e Saccomanni rispetto a Bruxelles.

Dopo che la Commissione europea ha espresso la sua preoccupazione sul progetto di bilancio invitando le autorità italiane « a prendere le misure necessarie » per assicurare che la Finanziaria per il 2014 rispetti le norme del Patto di stabilità e crescita relative alla diminuzione del debito pubblico, Letta rispose affermando che « di troppa austerità si muore ». Ma

neanche una settimana dopo ha presentato un nuovo Programma per la revisione della spesa: infatti, la legge di stabilità, sanciva che « nessun risparmio » è previsto per il 2014 mentre negli anni successivi i risparmi sono pari a 3,6 miliardi nel 2015, 8,3 miliardi nel 2016 e 11,3 miliardi a decorrere dal 2017;

adesso il Programma della spending review arriva a quota 32 miliardi nel solo triennio 2014-2016 (prima erano previsti 11,9 miliardi); ed inoltre si prevede un piano di privatizzazioni di 12 miliardi;

è importante ricordare che per la prima volta, dalla nascita dell'Europa di Maastricht, il progetto di legge di stabilità sarà prima vagliato dalla Commissione europea, che potrà imporre correttivi e comminare sanzioni in caso di inadempienza, e poi discusso ed approvato dal Parlamento;

con l'entrata in vigore del cosiddetto « two-pack », il pacchetto di due regolamenti approvato dal parlamento di Strasburgo nel maggio scorso, si è infatti chiuso il cerchio in tema di « sorveglianza » europea sui bilanci dei Paesi dell'Eurozona, con tutto quello che ciò comporta per la « sovranità » e l'autonomia politica degli stessi;

dentro un meccanismo così congegnato la funzione dei parlamenti nazionali è quasi del tutto esautorata: le forze politiche parlamentari non avranno grandi margini di manovra per modificare l'impianto e la filosofia del documento di bilancio se alla Commissione europea è stato riconosciuto un sostanziale diritto di veto sui bilanci nazionali;

la legge di stabilità ed i provvedimenti collegati a differenza che nel passato, sono in primo luogo manovre contabili atte a correggere l'andamento dei conti pubblici, e solo secondariamente strumenti attraverso cui incidere sui processi economici e sociali;

in Europa c'è un problema di risorse insufficienti, e c'è un problema di democrazia. La linea dell'austerità, combinata

con l'esautoramento della democrazia, sta arrecando danni gravissimi alle nostre società, dove crescono disagio sociale e sfiducia nelle istituzioni. Gli unici che finora sembrano guadagnarci da questa situazione sono, su un versante, banche speculatori, sull'altro versante populistici e demagoghi;

per quanto riguarda le disposizioni di competenza della IX Commissione;

nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, la missione 13 « Diritto alla mobilità » subisce una serie di tagli in termini di competenza, che rischiano di avere pesanti effetti sul diritto alla mobilità dei cittadini. In particolare, alla missione relativa al « Diritto alla mobilità » sono destinate, per il 2014, risorse pari a 7,4 miliardi di euro, che sconta una riduzione di 795,8 milioni di euro rispetto alle previsioni dell'assestamento 2013. In tale ambito, il programma 13.6 (corrispondente al n. 2.7 della Tabella 10) relativo allo « Sviluppo e sicurezza della mobilità locale », sono appostati 5,6 miliardi di euro, con una riduzione di circa 245 milioni rispetto alle previsioni assestate;

ciò appare particolarmente grave e preoccupante considerato l'impegno più volte manifestato dall'attuale Governo a reperire, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, le risorse necessarie per realizzare il rilancio del trasporto pubblico locale e corrispondere alle esigenze ripetutamente manifestate dai cittadini ed in particolare dai pendolari, garantendo al contempo, la piena funzionalità e lo sviluppo del settore dei trasporti per via aerea, marittima e terrestre e corrispondere alle esigenze ripetutamente manifestate in particolare dalle imprese e dai cittadini;

e questo indipendentemente dal fatto che le variazioni apportate dal Senato al disegno di legge di stabilità 2014 abbiano limitato tale riduzione principalmente in relazione ai programmi 13.2 autotrasporto e intermodalità e 13.6 sviluppo e sicurezza della mobilità locale;

nell'ambito della missione relativa a «Infrastrutture pubbliche e logistica», seppur non di diretta competenza della Commissione IX ma della VIII, si rileva come siano stanziati circa 3,8 miliardi di euro per il 2014, con una diminuzione di 360,2 milioni di euro rispetto all'assestamento 2013;

in virtù delle risultanze della nota di variazione lo stanziamento relativo alla missione 14 per l'anno 2014, inizialmente pari precisamente a 3.852,6 milioni di euro, risulta incrementato di 618,4 milioni, per cui risulta pari a 4.471 milioni di euro. Nell'ambito di tale missione, il 70 per cento delle risorse è concentrato nel programma 14.10 (opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità) con 3.131 milioni di euro (tale importo è la risultante di un incremento di 280,8 milioni disposto dalla nota di variazioni);

nell'ambito di tale ultima missione, gran parte delle risorse sono concentrate nel programma relativo ad «Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità» (n. 14.10, che corrisponde al n. 1.7 della Tabella 10), con uno stanziamento di 2,7 miliardi di euro, inferiore di 192,8 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate 2013;

per il programma relativo a «Sistemi stradali, autostradali, ferroviari e intermodali» (n. 14.11, corrispondente al n. 1.2 della Tabella 10), si rileva che le risorse di tale programma, inizialmente pari a 961,3 milioni di euro (-159,3 milioni di euro rispetto al dato assestate 2013, pari al 14,2 per cento), risultano elevate di 338 milioni in virtù della nota di variazioni. Lo stanziamento di competenza risultante per il 2014 è quindi pari a 1.299,3 milioni di euro;

pur tuttavia, se si confronta la serie storica dal 2008 al 2013 agli stanziamenti previsti per la missione 14 emerge che le risorse disponibili si sono ridotte drasticamente, con ciò impedendo la realizzazione di importanti interventi per migliorare e potenziare la dotazione infrastrutturale del Paese;

anche tale aspetto appare particolarmente criticabile considerati gli impegni recentemente assunti dall'attuale Governo a reperire le risorse necessarie, anche di provenienza comunitaria, da destinare al miglioramento e al potenziamento della dotazione infrastrutturale del Paese in termini di reti e nodi, di plurimodalità e di logistica, e soprattutto di grandi assi di collegamento, nonché ad adottare specifici interventi per lo sviluppo sia dei sistemi portuali sia di quelli aeroportuali italiani, che rispetto ai principali sistemi concorrenti in Europa e nel mondo, accusano un forte ritardo competitivo, potenziando il loro raccordo intermodale con la rete ferroviaria;

con riferimento alle disposizioni contenute nel disegno di legge di stabilità del Governo si rileva inoltre che all'articolo 1 comma 43 si interviene in modo assai curioso in materia di lavori del sistema Mose, TAV e SS172 dei Trulli stralcio funzionale;

nella versione originaria del testo questa norma autorizzava la spesa di 200 milioni di euro per l'anno 2014, 100 milioni di euro per l'anno 2015, 71 milioni di euro per l'anno 2016 e 30 milioni di euro per l'anno 2017 per consentire: a) la prosecuzione immediata dei lavori del sistema MO.S.E. previsti dal 43° atto attuativo alla Convenzione generale sottoscritta tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Magistrato alle Acque di Venezia e il Consorzio Venezia Nuova, con presa d'atto da parte del CIPE; b) il completamento dell'intero sistema MO.S.E., con atto aggiuntivo alla Convenzione generale di cui alla lettera a) da sottoporre al CIPE entro il 30 giugno 2014;

nel testo successivo approvato dal Senato della Repubblica tale spesa viene ridotta a 151 milioni di euro per l'anno 2014, 100 milioni di euro per l'anno 2015, 71 milioni di euro per l'anno 2016 e 79 milioni di euro per l'anno 2017;

in buona sostanza le risorse sottratte al Mose nel 2014 sono date al TAV. Si

tratta di 49 milioni di euro nel 2014, cui corrisponde analoga riduzione di 49 milioni di euro nel 2017 in Tabella E;

secondo la Relazione tecnica presentata dal Governo tale rimodulazione non pregiudica il completamento del sistema Mose e sempre in relazione al TAV segnala che in Tabella E vengono assegnati 8 milioni di euro per l'anno 2014 in favore delle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale correlate alla realizzazione di progetti pilota nei territori interessati dal nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione (TAV). Le relative risorse sono sottratte al Fondo per le infrastrutture ferroviarie e stradali e relativo ad opere di interesse strategico;

pur tuttavia la Relazione tecnica depositata dal Governo evidenzia che conseguentemente a tale stanziamento in favore del TAV, l'assegnazione disposta di 9 milioni di euro per la sS172 dei Trulli I stralcio funzionale disposta per il 2014 con delibera CIPE 97/2013 è stata rimodulata in 1 milione di euro per il 2014 e 8 milioni di euro per il 2016;

di fatto quindi viene sostanzialmente azzerata o rinviata alle calende la disponibilità delle risorse già previste per la realizzazione di un'opera che attende di essere completata da anni;

la strada statale 172 (cosiddetta « dei Trulli ») è una importante via di comunicazione che unisce Taranto a Casamassima, ove si raccorda alla strada statale 100 che da Taranto conduce a Bari;

tale strada, nel suo primo tratto (Taranto-Orimini) è già stata oggetto, ormai molti anni fa, di lavori di adeguamento ed allargamento della sede e, attualmente, si presenta a quattro corsie. Il restante percorso, nonostante l'intenso traffico che l'attraversa, soprattutto durante i mesi estivi, è invece tuttora a due sole corsie;

in data 21 novembre 2003 veniva sottoscritta fra la regione Puglia e l'ANAS una convenzione che prevedeva, tra l'altro, due importanti interventi sulla strada statale 172: l'»adeguamento e ammodernamento

in sede ed in variante – IV corsia Orimini superiore », dell'importo di 15,494 milioni di euro; i « lavori di costruzione della variante di Martina Franca e del tronco Casamassima-Putignano » dell'importo di 35,537 milioni di euro. Entrambi con finanziamento ad intero carico dell'ANAS;

l'ANAS ha previsto per la strada statale 172 i seguenti interventi: adeguamento ed ammodernamento in sede e in variante, costruzione della quarta corsia sull'Orimini superiore e variante all'abitato di Martina Franca; tronco Casamassima-Putignano, lavori di ammodernamento ed adeguamento; adeguamento della strada statale 172-dir da Fasano a Laureto, in particolare nel tratto compreso dal chilometro 6 al chilometro 9,5;

l'adeguamento ed ammodernamento in sede e in variante, costruzione della quarta corsia sull'Orimini superiore e la variante all'abitato di Martina Franca hanno livello di progettazione definitivo;

l'adeguamento della strada statale 172-dir da Fasano a Laureto, in particolare nel tratto compreso dal chilometro 6 al chilometro 9,5 ha un livello di progettazione preliminare;

l'intervento relativo al tronco Casamassima-Putignano, lavori di ammodernamento ed adeguamento della sede stradale alla sezione C1, del decreto ministeriale 5 novembre 2001, esclusa la variante di Turi, ha un livello di progettazione preliminare, secondo le informazioni acquisite, da ultimo nel mese di ottobre 2011, dalla struttura di missione del Ministero della infrastrutture e dei trasporti;

l'adeguamento ed ammodernamento in sede e in variante – costruzione della quarta corsia sull'Orimini superiore, e la variante all'abitato di Martina Franca hanno un costo stimato in 70 milioni di euro, per i quali la delibera CIPE n. 62 del 3 agosto 2011 ha assegnato complessivamente un finanziamento di 51 milioni di euro così articolato: 36 milioni di euro per l'adeguamento e ammodernamento in sede

ed in variante, costruzione della quarta corsia tra i chilometri 56 e 60,5 ed asse di penetrazione a Martina Franca; 15 milioni di euro per il superamento del centro di Martina Franca;

l'adeguamento della strada statale 172-*dir* da Fasano a Laureto, in particolare nel tratto compreso dal chilometro 6 al chilometro 9,5 ha un costo di 15 milioni di euro ed è integralmente finanziato con fondi messi a disposizione dalla Regione Puglia;

i lavori di ammodernamento ed adeguamento della sede stradale alla sezione C1 del decreto ministeriale 5 novembre 2001, relativa al tronco Casamassima-Putignano, hanno un costo di 50,50 milioni di euro, e una copertura finanziaria indicata in 35 milioni di euro;

i dati statistici elaborati dall'ACI e dall'ANAS per il periodo 2006-2010 evidenziano che sul tratto Putignano-Turi-Casamassima si rileva un tasso di incidentalità e di mortalità particolarmente elevato, peraltro in aumento nel corso degli ultimi anni;

la regione Puglia ha destinato 15 milioni di euro per il finanziamento della strada statale 172 DIR e 51 milioni di euro di fondi FAS di competenza regionale per la costruzione e adeguamento della quarta corsia sull'Orimini superiore e la variante all'abitato di Martina Franca;

sull'infrastruttura in progetto è stimato un traffico giornaliero medio pari a circa 21.570 veicoli-giorno, l'ammodernamento del tratto Casamassima-Putignano consentirebbe di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione, l'adeguamento degli svincoli e la regolarizzazione degli accessi ai fondi, anche con l'introduzione di viabilità di servizio;

il CIPE nella seduta del 6 dicembre 2011 ha assegnato le risorse finanziarie a valere sulle disponibilità di cui all'articolo 32, comma 1, del decreto-legge n. 98 del 2011 per vari interventi;

lo stesso articolo 32 stanziava le risorse da finalizzare prioritariamente ai lotti costruttivi dell'AV/AC ed ai contratti di programma ANAS ed RFI;

il consiglio regionale della Puglia nella seduta del 24 gennaio 2011 ha approvato all'unanimità un ordine del giorno che impegnava il presidente della giunta regionale e l'assessore ai lavori pubblici a farsi parte attiva presso il Governo nazionale affinché fossero garantiti il finanziamento del tronco Putignano-Turi-Casamassima e l'avvio dell'iter di approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE;

grazie a tale impegno, l'opera infrastrutturale è stata prima inserita nel contratto di programma ANAS 2007-2011 approvato dal CIPE nella seduta del 20 luglio 2011 e, successivamente, nella riunione del 23 marzo del 2012, il CIPE ha individuato l'ammodernamento e l'adeguamento di tale viabilità stradale come priorità, approvando il progetto e stanziando le risorse economiche necessarie per effettuare i miglioramenti all'opera infrastrutturale in questione;

l'approvazione delle modifiche intervenute al Senato dimostrano con tutta evidenza che il Governo non intende procedere rapidamente all'assegnazione delle risorse già stanziate e destinate ai lavori di adeguamento e ammodernamento della strada statale 172 nel tratto Putignano-Turi-Casamassima, al fine di rispondere all'improcrastinabile bisogno di sicurezza delle comunità dei paesi interessati, e di fermare una ormai decennale catena di incidenti, spesso mortali, considerato che le risorse economiche precedentemente stanziate per vari interventi su tutto il territorio nazionale, e in particolare per « la statale dei trulli », siano state spostate su altre infrastrutture ritenute più meritevoli e urgenti;

nonostante le riduzioni previste dalla Legge di Stabilità si prevede, infatti, in Tabella E un consistente rifinanziamento per gli anni 2016, 2017 e successivi, della nuova linea ferroviaria Torino-Lione fino

al 2019, opera che, anche ai più convinti sostenitori del progetto infrastrutturale, stante la drammatica crisi economica in cui versa il nostro Paese, dovrebbe apparire evidente come la realizzazione di un progetto così impegnativo per le finanze dello Stato e perfettamente inutile rispetto a quanto previsto dall'Europa, sia del tutto incompatibile con l'ordine di priorità di destinazione delle risorse che dovrebbe essere applicato e tale principio dovrebbe entrare con forza nell'agenda politica di qualsiasi Governo;

il comma 52 dell'articolo 1 autorizza poi la spesa di 330 milioni di euro per l'anno 2014 per interventi in favore del settore dell'autotrasporto. Sotto tale profilo si segnala come risulti assolutamente inutile continuare a rifinanziare sussidi all'autotrasporto in termini di pedaggi, spese non documentate, premi RC Auto, che tendono sostanzialmente al mantenimento sul mercato di imprese marginali e non competitive. Da più di dieci anni a questa parte, lo Stato paga cifre esorbitanti per sostenere il settore dell'Autotrasporto. Solo nel decennio 2000-2009 sono stati spesi 3,5 miliardi di euro in favore della categoria degli autotrasportatori. Ciononostante il settore dell'autotrasporto in Italia continua a rivelarsi molto poco competitivo nell'ambito sistema economico europeo per crescita dimensionale, organizzativa e tecnologica, anche e soprattutto a causa dell'assenza di una strategia complessiva della politica nazionale in materia che dia il quadro di riferimento all'interno del quale si possano individuare finalità, priorità e risorse per il rilancio del settore, con precisi impegni dello Stato e dei diversi livelli di articolazione della Repubblica, al fine di orientare le strategie dei diversi soggetti imprenditoriali coinvolti. Sarebbe, dunque, opportuno che il Governo vari quanto prima ad una riforma organica della disciplina del settore dell'autotrasporto nel pieno rispetto dei principi della concorrenza, della trasparenza, della tutela della sicurezza stradale e della sicurezza sui luoghi di lavoro. Una riforma, dunque, che sia in grado di rilanciare concretamente un asset strate-

gico della nostra economia attraverso il perseguimento di obiettivi mirati che non possono ridursi al semplice riordino e valorizzazione delle funzioni del Comitato centrale per l'autotrasporto introdotta al Senato con i commi da 54 a 56 dell'articolo 1;

in tema di trasporto pubblico locale si rileva che nonostante la Nota Integrativa al disegno di legge di Bilancio di previsione il trasporto pubblico locale sia considerato « l'emergenza primaria su cui concentrare le azioni di intervento », le risorse destinate al trasporto pubblico locale rimangono comunque ampiamente insufficienti e tali da non garantire il rilancio e la piena funzionalità a livello nazionale;

il comma 50 dell'articolo 1 dispone provvidenze per il servizio di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale incrementando, al fine di favorire il rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari, la dotazione del Fondo per l'acquisto di veicoli adibiti al miglioramento dei servizi offerti per il trasporto pubblico locale istituito dall'articolo 1, comma 1031, della legge finanziaria 2007 (296/2006) di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni del triennio 2014-2016, da destinare all'acquisto di materiale rotabile su gomma; di 200 milioni di euro per l'anno 2014 da destinare all'acquisto di materiale rotabile ferroviario. Al relativo riparto tra le Regioni si provvede entro il 30 giugno di ciascuno degli anni del triennio con le procedure di cui all'articolo 1, comma 1032, della citata legge 296/2006 sulla base del maggiore carico medio per servizio effettuato, registrato nell'anno precedente;

sotto tale profilo si segnala che i relativi pagamenti sono esclusi dal patto di stabilità interno, nel limite del 45 per cento, mentre nella versione iniziale del testo l'esclusione ammontava al 50 per cento dell'assegnazione di ciascuna regione per l'anno 2014. Inoltre, si evidenzia come la Conferenza delle Regioni abbia sollecitato un incremento delle risorse attualmente previste per l'acquisto del materiale rotabile gomma-ferro per un ammontare

pari a almeno a 300 milioni di euro per il 2014 e più in generale abbia manifestato l'esigenza di rendere maggiormente flessibile la gestione delle risorse disponibili nell'ambito di una programmazione integrata dei servizi di trasporto pubblico locale, consentendo un utilizzo più coerente con le specifiche esigenze di servizio

dei singoli territori. Ciò anche alla luce della recente riprogrammazione dei servizi di TPL, effettuata ai sensi dell'articolo 16-bis della legge n. 135/2012;

per le ragioni illustrate in premessa,

**DELIBERA DI RIFERIRE
IN SENSO CONTRARIO**

ALLEGATO 5

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014) (C. 1865 Governo, approvato dal Senato).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (C. 1866 Governo, approvato dal Senato) e relativa nota di variazioni (C. 1866-bis Governo, approvato dal Senato).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).

**PROPOSTA DI RELAZIONE ALTERNATIVA PRESENTATA
DAL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE**

La IX Commissione (Trasporti),

esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità, premesso che:

i provvedimenti in esame risultano del tutto insufficienti per affrontare la difficile situazione del Paese, risvegliare le energie e intercettare e sviluppare i pur debolissimi segnali di ripresa. La legge di stabilità è fatta di tanti piccoli interventi microsettoriali e non prevede un effettivo rilancio economico, il coraggioso e drastico abbattimento del cuneo fiscale, il forte sostegno dei consumi;

nel triennio 2010-2012 è stata adoperata una riduzione della spesa pubblica per investimenti infrastrutturali di oltre il 40 per cento rispetto alla media del triennio precedente a testimonianza dello scarso rilievo assegnato alle infrastrutture e soprattutto alle problematiche relative ai

trasporti nella sessione di bilancio e a conferma, pertanto, della volontà a non investire in un programma di opere prioritarie la cui realizzazione rappresenta un interesse strategico per il sistema-Paese ed in particolare per le esigenze dei cittadini;

emerge chiaramente come si sia persa ogni relazione funzionale tra le opere da realizzare e gli obiettivi di crescita e o di qualità della vita da perseguire e come si sia scelto di realizzare prioritariamente infrastrutture estremamente costose per la comunità quali gallerie, autostrade e linee ferroviarie AC/AV, a svantaggio delle opere realmente più utili al Paese, quali la manutenzione delle linee ferroviarie esistenti e la realizzazione di nuove tratte, nonché l'ammodernamento e l'intermodalità dei porti;

sarebbe stato opportuno predisporre una maggiore attenzione e quindi razionalizzazione delle risorse destinate a settori fondamentali per il nostro paese quali quelli relativi all'autotrasporto, al trasporto pubblico locale e all'alta velocità;

i commi 54 e 55 della legge di stabilità, recanti modifiche alle funzioni e alla composizione del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, disciplinano e istituzionalizzano di fatto una associazione lobbistica conferendo all'albo, tra le altre cose, un compito di consulenza e di studio in materia di progetti normativi e di accesso al mercato dell'autotrasporto e alla professione di autotrasportatore;

nel testo non sono previsti stanziamenti che incentivino lo spostamento delle merci su ferro anziché su gomma, né misure volte ad incentivare forme di aggregazione e associazionismo delle imprese di autotrasporto, recando gravi ricadute sia dal punto di vista ambientale che economico. Il comma 52 provvede piuttosto alla semplice autorizzazione di spesa in favore del settore in oggetto;

il comma 47 dispone ulteriori risorse per le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, nonché la tratta Apice-Orsara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari e dispone che queste ultime debbano essere realizzate secondo la procedura relativa ai lotti costruttivi, confermando quindi la scelta di procedere per « lotti costruttivi » e non per « lotti funzionali », cioè non per parti di opera che, pur qualora non dovesse essere completata, abbia comunque una qualche utilità per i territori interessati;

si è preferito stanziare ingenti somme a progetti la cui realizzazione è incerta, come ad esempio le tratte ad alta velocità, impedendo la destinazione delle stesse verso interventi minori capaci di produrre vantaggi immediati alla collettività;

lo stanziamento previsto dal comma 50 di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016 per l'acquisto di materiale rotabile su gomma e di 200 milioni di euro per l'acquisto di materiale su ferro non risulta soddisfare le reali esigenze del comparto del trasporto pubblico locale atteso che la media anagrafica del parco mezzi italiano risulta essere di gran lunga superiore rispetto alla media europea;

i 20,75 milioni di euro stanziati per il completamento del piano nazionale della banda larga risultano del tutto insufficienti rispetto agli obiettivi prefissati nel piano nazionale per la banda larga predisposto dal ministero dello sviluppo economico nell'ottobre 2011 e non in linea con l'ultima valutazione elaborata nel giugno 2013 dalla Commissione dove si apprende che il nostro Paese è all'ultimo posto per quanto riguarda la diffusione della banda larga ad alta velocità;

il comma 51, introdotto al Senato, dispone, in maniera localistica, la revoca di taluni interventi al fine di recuperare le risorse da destinare prioritariamente alla realizzazione della metrotramvia di Padova senza considerare altri interventi che potrebbero essere definiti più urgenti o più utili;

sorgono dubbi in riferimento al comma 53 che dispone che i diritti aeroportuali della società di gestione dell'aeroporto Trapani Birgi siano versati al bilancio dello stato per poi essere riassegnati alla stessa società di gestione di suddetto aeroporto;

**DELIBERA DI RIFERIRE
IN SENSO CONTRARIO**

ALLEGATO 6

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014) (C. 1865 Governo, approvato dal Senato).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (C. 1866 Governo, approvato dal Senato) e relativa nota di variazioni (C. 1866-bis Governo, approvato dal Senato).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).

EMENDAMENTI PRESENTATI

Alla Tabella n. 10, stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti missione: Fondi da ripartire programma: 7.1 Fondi da assegnare, apportare le seguenti variazioni:

2014:

CP: - 10.000.000;
CS: - 10.000.000.

2015:

CP: - 10.000.000;
CS: - 10.000.000.

2016:

CP: - 10.000,000;
CS: - 10.000.000.

Conseguentemente, alla medesima Tabella n. 10, missione Infrastrutture pubbliche e logistica programma: 1.2 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali apportare le seguenti variazioni:

2014:

CP: + 10.000.000;
CS: + 10.000.000.

2015:

CP: + 10.000.000;
CS: + 10.000.000.

2016:

CP: + 10.000,000;
CS: + 10.000.000.

1866/IX/Tab. 10. 1. Quaranta, Nardi, Ragosta.

Alla Tabella n. 10, stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti missione: Fondi da ripartire programma: 7.1 Fondi da assegnare, apportare le seguenti variazioni:

2014:

CP: - 10.000.000;
CS: - 10.000.000.

2015:

CP: - 10.000.000;
CS: - 10.000.000.

2016:

CP: - 10.000,000;
CS: - 10.000.000.

Conseguentemente, alla medesima Tabella n. 10, missione Diritto alla mobilità programma: 2.6 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo per vie d'acque interne apportare le seguenti variazioni:

2014:

CP: + 10.000.000;
CS: + 10.000.000.

2015:

CP: + 10.000.000;
CS: + 10.000.000.

2016:

CP: + 10.000.000;
CS: + 10.000.000.

1866/IX/Tab. 10. 2. Quaranta, Nardi, Ragoستا.

Alla Tabella n. 10, stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti missione: Fondi da ripartire programma: 7.1 Fondi da assegnare, apportare le seguenti variazioni:

2014:

CP: - 10.000.000;
CS: - 10.000.000.

2015:

CP: - 10.000.000;
CS: - 10.000.000.

2016:

CP: - 10.000.000;
CS: - 10.000.000.

Conseguentemente, alla medesima Tabella n. 10, missione Diritto alla mobilità programma: 2.7 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale apportare le seguenti variazioni:

2014:

CP: + 10.000.000;
CS: + 10.000.000.

2015:

CP: + 10.000.000;
CS: + 10.000.000.

2016:

CP: + 10.000.000;
CS: + 10.000.000.

1866/IX/Tab. 10. 3. Quaranta, Nardi, Ragoستا.

Alla Tabella n. 10, stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti missione: Fondi da ripartire programma: 7.1 Fondi da assegnare, apportare le seguenti variazioni:

2014:

CP: - 5.000.000;
CS: - 5.000.000.

2015:

CP: - 5.000.000;
CS: - 5.000.000.

2016:

CP: - 5.000.000;
CS: - 5.000.000.

Conseguentemente, alla medesima Tabella n. 10, missione Ordine pubblico e sicurezza programma: 4.1 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste apportare le seguenti variazioni:

2014:

CP: + 5.000.000;
CS: + 5.000.000.

2015:

CP: + 5.000.000;
CS: + 5.000.000.

2016:

CP: + 5.000.000;
CS: + 5.000.000.

1866/IX/Tab. 10. 4. Quaranta, Nardi, Ragoستا.

ART. 1.

Al comma 9, alla fine del periodo, aggiungere il seguente: In coerenza e in continuità con la strategia nazionale dell'e-governement e dell'Open-Data, le informazioni riguardanti gli interventi pilota, dovranno essere pubblicati e resi disponibili in un formato dati di tipo aperto così come definito dalla lettera a), comma 3 dell'articolo 68 del codice dell'amministrazione digitale di cui al Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82 e successive modifiche e integrazioni.

1865/IX/1. 1. Catalano, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Liuzzi, Dell'Orco, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

Dopo il comma 40, inserire il seguente:

40-bis. L'articolo 142, comma 12-bis, D.lgs. n. 285/1992, dopo l'ultimo periodo sono aggiunti i seguenti periodi: « Il 50 per cento dei proventi delle sanzioni derivanti dagli accertamenti di cui al presente comma sulle strade ed autostrade in gestione diretta di ANAS SpA sono destinati alla stessa, in via prioritaria, ai fini della realizzazione degli interventi di cui all'articolo 192, comma 3, D.lgs. n. 152/2006 nonché, in via residuale, quali contributi in conto impianti, per l'esecuzione degli interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza della rete stradale ed autostradale ad essa assentita, da utilizzarsi prioritariamente nella Regione in cui sono effettuati gli accertamenti. Dall'attuazione della presente disposizione non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ».

1865/IX/1. 2. Meta.

Dopo il comma 40, inserire il seguente:

40-bis. Al fine di garantire la messa in sicurezza dei tratti di strada e la riduzione di gravi incidenti, è istituito, per l'anno 2014, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo straordinaria-

rio, con stanziamento pari a 5 milioni di euro, per la realizzazione di un programma di interventi, in cofinanziamento, finalizzato a provvedere all'adeguamento delle barriere di ritenuta stradale ai più recenti *standard* di sicurezza nei tratti di strada ad alto tasso di incidentalità, con sistemi idonei a garantire anche l'incolumità dei conducenti di motoveicoli.

Conseguentemente, alla Tabella B, voce Ministero dell'economia e delle finanze, apportare le seguenti variazioni:

2014: – 5.000.

1865/IX/1. 3. Dell'Orco, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Catalano, Liuzzi, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

Al comma 44, dopo le parole: Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa aggiungere le altre: e la realizzazione, con priorità, delle opere necessarie alla manutenzione straordinaria, all'adeguamento e alla riqualificazione della rete destinata al servizio di trasporto pubblico locale ferroviario nelle regioni,.

1865/IX/1. 4. Mariani.

Al comma 44, dopo le parole: Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa aggiungere le altre: e la realizzazione, con priorità, delle opere necessarie alla ricostruzione, riqualificazione e consolidamento delle tratte danneggiate da eventi calamitosi ed alluvionali,.

1865/IX/1. 5. Mariani.

Al comma 44, aggiungere, in fine, le seguenti parole: Il 20 per cento di tali risorse è vincolato alla realizzazione di opere di manutenzione straordinaria, di adeguamento e riqualificazione della rete di trasporto pubblico locale ferroviario nelle regioni.

1865/IX/1. 6. Mariani.

Sostituire il comma 45 con il seguente:

45. Il comma 2 dell'articolo 7-ter del decreto-legge 26 aprile 2013, n. 43 è così modificato:

2. Per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale è autorizzata la spesa di 120 Milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2014 al 2030, con priorità alla tratta Canello-Frasso Telesino e variante alla linea Roma-Napoli, via Cassino, sita nel comune di Maddaloni, dell'asse ferroviario AV/AC Napoli-Bari, alle tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, alla tratta Apice-Orsara e alla tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari. Il CIPE può approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore noti inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere. Le opere sono realizzate con le modalità previste dalle lettere *b)* e *c)* del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191.

Conseguentemente sostituire il comma 47 con il seguente:

« 47. È istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il "Fondo recupero rete ferroviaria", al fine di finanziare opere volte al completamento e al potenziamento della rete ferroviaria, nonché all'adeguamento e alla ristrutturazione di tratte dismesse ove ancora possibile il ripristino dell'esercizio ferroviario, con una dotazione pari a 80 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2014 al 2018. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti previa intesa

con la conferenza unificata, sono individuati criteri e l'elenco delle opere cantierabili. ».

Conseguentemente al comma 50 sostituire la parola: 100 con la seguente: 200.

Conseguentemente dopo il comma 50, aggiungere il seguente:

50-bis. Ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, per le spese sostenute entro il 31 dicembre 2013 per l'acquisto degli abbonamenti annuali ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale spetta una detrazione dall'imposta lorda, fino alla concorrenza del suo ammontare, nella misura del 19 per cento per un importo delle spese stesse non superiore a 250 euro. La detrazione spetta sempreché le spese stesse non siano deducibili nella determinazione dei singoli redditi che concorrono a formare il reddito complessivo. La detrazione spetta anche se la spesa è stata sostenuta nell'interesse delle persone indicate nell'articolo 12 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, che si trovino nelle condizioni indicate nel comma 2 del medesimo articolo 12. A copertura di tale detrazione sono stanziati 360 milioni di euro per l'anno 2014.

1865/IX/1. 7. Catalano, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Liuzzi, Dell'Orco, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

Sostituire il comma 45 con il seguente:

45. È istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il « Fondo recupero rete ferroviaria », al fine di finanziare opere volte al completamento e al potenziamento della rete ferroviaria, nonché all'adeguamento e alla ristrutturazione di tratte dismesse ove ancora possibile il ripristino dell'esercizio ferroviario, con una dotazione pari a 100 milioni di euro per il 2014 e 120 per ciascuno degli

anni dal 2015 al 2029. Le opere di completamento e potenziamento nonché di ristrutturazione sono realizzate con le modalità previste dalle lettere *b)* e *c)* del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191. I criteri e le modalità di accesso al predetto Fondo sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Conseguentemente sopprimere il comma 47.

1865/IX/1. 8. Catalano, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Liuzzi, Dell'Orco, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

Dopo il comma 45 aggiungere il seguente:

45-bis. Al comma 2 dell'articolo 7-ter del decreto-legge 26 aprile 2013, n. 43 dopo le parole: « degli interventi relativi » sono aggiunte le seguenti: « al completamento e al potenziamento della rete ferroviaria nazionale, nonché all'adeguamento e alla ristrutturazione di tratte dismesse ove ancora possibile il ripristino dell'esercizio ferroviario ».

1865/IX/1. 9. Catalano, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Liuzzi, Dell'Orco, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

Al comma 50, apportare le seguenti modificazioni:

1) al primo periodo, dopo le parole: « regionale e interregionale » aggiungere le altre: « nonché della flotta destinata ai servizi di trasporto pubblico locale lagunare »;

2) al primo periodo, dopo le parole: « su gomma » aggiungere le altre: « e di vaporette e ferry-boat ».

1865/IX/1. 10. Mognato, Martella, Murer, Zoggia.

Al comma 50, sostituire le parole: del maggiore carico medio per servizio effettuato *con le seguenti:* della vetustà dei mezzi, nonché della classe di inquinamento.

1865/IX/1. 11. Catalano, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Liuzzi, Dell'Orco, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

Dopo il comma 50, aggiungere il seguente:

50-bis. Al fine di favorire il rinnovo del materiale rotabile su gomma è istituito, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Fondo per il *retrofit* e per il *revamping* del materiale rotabile su gomma la cui dotazione è di 30 milioni di euro per ogni annualità a partire dal 2014 fino al 2016. Alla dotazione di tale fondo si provvede mediante rimodulazione dell'allegato 4 di cui al comma 289, « Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, autorizzazione di spesa di cui all'articolo 2, comma 3 del decreto legge 28 dicembre 1998, n. 451 e successive modificazioni ed integrazioni ». Tramite Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sono determinati i criteri di erogazioni nonché le modalità di accesso, per le aziende che effettuano Trasporto Pubblico Locale su Gomma.

Conseguentemente, all'allegato 4 di cui al comma 289, « Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti », l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 2, comma 3 del decreto-legge 28 dicembre 1998, n. 451 e successive modificazioni ed integrazioni è così ridotta:

2014: – 37.381;
2015: – 37.166;
2016: – 37.403.

Conseguentemente dopo il comma 50-bis, aggiungere il seguente:

50-ter. All'Articolo 17-terdecies del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 (c.d. « Decreto Sviluppo »), convertito con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012,

n. 134, le parole: «L, M1 e N1» sono sostituite dalle seguenti: «L, M e N1».

1865/IX/1. 12. Catalano, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Liuzzi, Dell'Orco, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

Dopo il comma 50 aggiungere il seguente:

50-bis. Il fondo di cui all'articolo 3 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, è incrementato di ulteriori 10 milioni di euro per ciascuno degli anni del triennio 2014-2016, da destinare principalmente agli interventi di cui all'articolo 6, comma 1, lettere a), d), h) ed i).

Conseguentemente, alla tabella A, voce Ministero dell'economia e delle finanze, apportare le seguenti variazioni:

2014: – 10.000;
2015: – 10.000;
2016: – 10.000.

1865/IX/1. 13. De Lorenzis, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Catalano, Dell'Orco, Liuzzi, Paolo Nicolò Romano.

Al comma 51, apportare le seguenti modificazioni:

1) al primo periodo, dopo le parole: «su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gli interventi» sostituire le parole: «da revocare» con le altre: «dai cui trarre temporaneamente le risorse, riprogrammandone la distribuzione»;

2) al secondo periodo, dopo le parole: «Le risorse rivenienti dalle» sostituire la parola: «revoche» con: «rimodulazioni» e sopprimere le parole: «con priorità per la metrotramvia di Padova».

1865/IX/1. 14. Cimbri, Casati, Mauri, Rampi, Cova, Mosca, Gasparini, Pelluffo, Braga, Laforgia, Malpezzi.

Al comma 51, dopo le parole: con apposito bando di gara aggiungere le altre: , ad esclusione della metrotramvia Milano-Limbiate.

1865/IX/1. 15. Casati, Cimbri, Mauri, Rampi, Cova, Mosca, Gasparini, Pelluffo, Braga, Laforgia, Malpezzi.

Al comma 51, secondo periodo, sopprimere le seguenti parole: con priorità per la metrotramvia di Padova.

1865/IX/1. 16. Liuzzi, Dell'Orco, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano, Iannuzzi, Catalano.

All'articolo 1, comma 51, dopo le parole: per la metrotramvia aggiungere le altre: di Milano-Limbiate e.

1865/IX/1. 17. Cimbri, Casati, Mauri, Rampi, Cova, Mosca, Gasparini, Pelluffo, Braga, Laforgia, Malpezzi.

All'articolo 1, comma 51, aggiungere, in fine, le seguenti parole: e di Venezia.

1865/IX/1. 18. Mognato, Martella, Murer, Zoggia.

All'articolo 1, dopo il comma 51, aggiungere i seguenti:

51-bis. Entro il 31 marzo 2014 con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, previa intesa con la Conferenza Unificata, sono definiti, con criteri di uniformità a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi. I costi standard sono definiti per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto, tenendo conto dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e a domanda debole, della

velocità commerciale, dell'ammodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile.

51-ter. A decorrere dall'esercizio finanziario 2014, al fine di garantire una più equa ed efficiente distribuzione delle risorse, una quota gradualmente crescente di tutte le risorse statali destinate a investimenti o a servizi in materia di trasporto pubblico locale e ferrovie regionali è ripartita tra le regioni sulla base del costo standard di produzione dei servizi.

1865/IX/1. 19. Bruno Bossio.

Dopo il comma 51, inserire il seguente:

51-bis. All'articolo 11 della legge 30 novembre 1998, n. 413, apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire e parole: « all'articolo 3 della » con la parola: « alla »;

b) dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

« 2-bis. Ai fini di cui al comma 1, gli interventi di risanamento includono gli incentivi a sostegno di nuove catene logistiche che utilizzano il sistema idroviario padano veneto, gli incentivi al rinnovo ed allo sviluppo della flotta fluviomarittima nonché gli incentivi per la formazione e l'aggiornamento professionale del personale navigante ai fini della sicurezza della navigazione e della tutela dell'ambiente. Alla realizzazione di tali interventi è riservato il dieci per cento del limite di impegno annuo autorizzato di cui al citato comma 1.

1865/IX/1. 20. Crivellari, Carra.

Dopo il comma 51, inserire i seguenti:

51-bis. All'articolo 3, comma 2-ter, del decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 novembre 2002, n. 265, dopo le parole:

« riferimento alle autostrade del mare » aggiungere le seguenti: « e alla modalità di trasporto fluviomarittimo ».

51-ter. Al decreto del Presidente della Repubblica 11 aprile 2006, n. 208 apportare le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1, comma 2:

1) alla lettera b), dopo le parole: « il trasporto via mare » aggiungere le seguenti: « o fluviomarittimo »;

2) alla lettera f), dopo le parole: « strada-mare, » aggiungere le seguenti: « fiume-mare »;

b) all'articolo 2, comma 1, lettera a), dopo le parole: « della modalità marittima » aggiungere le seguenti: « e fluvio-marittima »;

c) all'articolo 3, dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

« 7-bis. Per il conseguimento alle finalità di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), al venditore che spedisca la merce con la modalità fiume-mare è riconosciuto un contributo del 20 per cento sul maggior costo sostenuto rispetto alle modalità del trasporto su strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità per l'erogazione del contributo ».

1865/IX/1. 21. Crivellari, Carra.

Al comma 52, dopo le parole: È autorizzata la spesa di 330 milioni di euro per l'anno 2014 per interventi in favore del settore dell'autotrasporto *aggiungere le seguenti:* da destinare prioritariamente alle strutture societarie risultanti dall'aggregazione delle imprese di autotrasporto, al fine di favorire progetti miranti alla razionalizzazione del trasporto su gomma.

1865/IX/1. 22. Catalano, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Liuzzi, Dell'Orco, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

Al comma 52, dopo le parole: in favore del settore dell'autotrasporto *aggiungere le seguenti:* di cui 30 milioni di euro da destinare ad incentivi concessi diretta-

mente agli utenti del servizio di trasporto merci sotto forma di ferrobonus ed ecobonus, per l'utilizzo delle vie ferroviarie e del mare.

1865/IX/1. 23. Dell'Orco, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Catalano, Liuzzi, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

Sopprimere il comma 53.

1865/IX/1. 24. Liuzzi, Dell'Orco, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano, Cristian Iannuzzi, Catalano.

Al comma 54, sopprimere la lettera b).

Conseguentemente dopo il comma 56, aggiungere il seguente:

56-bis. Per i dati derivanti dalle funzioni di cui al comma 56, dovrà essere utilizzato un formato dati di tipo aperto così come definito dalla lettera a), comma 3 dell'articolo 68 del codice dell'amministrazione digitale di cui al Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82 e successive modifiche e integrazioni. In linea con la strategia nazionale di Open Government e Open Data perseguita dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le informazioni verranno pubblicate (e periodicamente aggiornate) in forma di dataset « grezzo » e rielaborabile e visualizzabili tramite strumenti interattivi navigabili.

1865/IX/1. 25. Catalano, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Liuzzi, Dell'Orco, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

Al comma 58 sostituire le parole: 20,75 milioni di euro con le seguenti: 45,75 milioni di euro per l'anno 2014 e 10 milioni di euro per l'anno 2015.

Conseguentemente:

al comma 167, sostituire la parola: 50 con la seguente: 35;

sopprimere il comma 193.

1865/IX/1. 26. Liuzzi, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Catalano, Dell'Orco, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

Al comma 60, sostituire le parole: revocati e con: temporaneamente.

1865/IX/1. 27. Mauri, Cimbro, Casati, Rampi, Mosca, Gasparini, Peluffo, Braga, Laforgia, Malpezzi.

Al comma 60, aggiungere, in fine, le seguenti parole: qualora il progetto definitivo delle opere non sia stato approvato dal CIPE alla data di entrata in vigore della presente legge.

1865/IX/1. 28. Casati, Cimbro, Mauri, Rampi, Cova, Mosca, Gasparini, Peluffo, Braga, Laforgia, Malpezzi.

Dopo il comma 63 aggiungere il seguente:

63-bis. All'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 15 è aggiunto il seguente:

« 15-bis. Qualora un'impresa o agenzia che svolga esclusivamente o prevalentemente fornitura di lavoro temporaneo, ai sensi del presente articolo, nonché dell'articolo 16 della presente legge, versi in stato di grave crisi economica derivante dallo sfavorevole andamento congiunturale, al fine di sostenere l'occupazione, favorire i processi di riconversione industriale ed evitare grave pregiudizio all'operatività e l'efficienza del porto, l'ente di gestione del porto può destinare una quota, comunque non eccedente il 15 per cento, delle entrate proprie derivate dalle tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate, senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato, ad iniziative a sostegno dell'occupazione, nonché al finanziamento delle esigenze di formazione dei prestatori di lavoro temporaneo e per misure di incentivazione al pensionamento di dipendenti o soci dell'impresa o agenzia. I contributi non possono essere erogati per un periodo eccedente i cinque anni, o comunque eccedente quello necessario al riequilibrio del bilancio del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo e sono condizionati alla riduzione di almeno il 5 per

cento all'anno della manodopera impiegata. Per tutto il periodo in cui il soggetto autorizzato beneficia del sostegno di cui al presente comma, non può procedere ad alcuna assunzione di personale o all'aumento di soci lavoratori ».

1865/IX/1. 29. Tullo, Oliaro, Garofalo, Zoggia, Marco Meloni, Carocci, Quaranta, Biasotti, Mognato, Basso, Velo, Pastorino.

Al comma 80, alla lettera a) premettere la seguente lettera:

a0) dopo il comma 1-bis è inserito il seguente:

1-ter. Al fine di incentivare la conservazione e la valorizzazione del capitale umano nelle imprese esercenti servizi di trasporto pubblico locale ed interregionale di competenza statale mediante autobus, in deroga alle disposizioni di cui agli articoli 5, commi 1 e 3, e 5-bis, comma 1, secondo periodo del presente decreto legislativo, per le medesime imprese le spese sostenute per il personale dipendente ed assimilato sono interamente ammesse in deduzione ai fini della determinazione della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive ».

Conseguentemente, all'articolo 1, comma 524 aggiungere, in fine, le parole: , ivi comprese le variazioni di cui al periodo successivo. Le dotazioni di parte corrente, relative alle autorizzazioni di spesa di cui alla predetta Tabella C sono ridotte in maniera lineare per un importo pari a 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016.

1865/IX/1. 30. Bruno Bossio.

Sopprimere il comma 212.

1865/IX/1. 31. Liuzzi, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Catalano, Dell'Orco, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

Dopo il comma 229, aggiungere i seguenti:

229-bis. Sono posticipate al 30 giugno 2014 e al 30 giugno 2015 i pagamenti delle prime rate di finanziamento ottenute dai titolari di reddito di impresa industriale e commerciale, dagli esercenti attività agricole e dai titolari di reddito di lavoro autonomo, rispettivamente ai sensi dell'articolo 11, commi 7 e 7-bis, del decreto-legge 10 ottobre 2012, n. 174, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 dicembre 2012, n. 213 e dell'articolo 6 decreto-legge 26 aprile 2013, n. 43 convertito con modificazioni dalla legge 24 giugno 2013, n. 71.

229-ter. Il periodo di rimborso dei finanziamenti di cui al precedente comma è prorogato di tre anni dalla scadenza originariamente prevista.

229-quater. La Cassa depositi e prestiti s.p.a. e l'Associazione bancaria italiana adeguano la convenzione di cui all'articolo 11, comma 7, del decreto-legge n. 174 del 2012, nonché all'articolo 1, comma 367, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, in coerenza con le disposizioni di cui ai precedenti commi 229-bis e 229-quater.

Conseguentemente, all'articolo 1, comma 524, aggiungere, in fine, le parole: , ivi comprese le variazioni di cui al periodo successivo. Le dotazioni di parte corrente, relative alle autorizzazioni di spesa di cui alla predetta Tabella C sono ridotte in maniera lineare per un importo pari a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016.

1865/IX/1. 32. Dell'Orco, Ferraresi, Sarti, Spadoni, Dall'Osso, Paolo Bernini, Mucci.

Dopo il comma 282, inserire i seguenti:

282-bis. Entro il 31 marzo 2014, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la Conferenza unificata, sono definiti, con criteri di uniformità a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico

locale e regionale, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi.

282-ter. Al comma 4 dell'articolo 13 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, dopo le parole: « con riferimento alla spesa in conto capitale » sono aggiunte le seguenti: « e alla spesa corrente ».

282-quater. Al comma 6 dell'articolo 13 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, dopo le parole: « delle prestazioni che le regioni a statuto ordinario » sono aggiunte le seguenti: « , le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e Bolzano ».

282-quinquies. Dopo il comma 6 dell'articolo 13 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, è aggiunto il seguente:

« 7. Al fine di consentire la ricognizione dei livelli essenziali delle prestazioni nella materia del trasporto pubblico locale, di cui al comma 4, a decorrere dal 1° gennaio 2014, le società e gli enti di trasporto pubblico locale sono tenuti a comunicare i dati relativi ai costi sostenuti, elaborati attraverso il supporto e la collaborazione della Società per gli studi di settore – SOSE S.p.a., in accordo con l'Agenzia delle entrate.

1865/IX/1. 33. Catalano, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Liuzzi, Dell'Orco, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

Al comma 389, dopo le parole: degli autotrasportatori *aggiungere le altre:* nonché al credito d'imposta relativo all'agevolazione per i titolari di licenza taxi o noleggio con conducente.

Conseguentemente, all'articolo 1, comma 524 aggiungere, in fine, le parole: , ivi comprese le variazioni di cui al periodo successivo. Le dotazioni di parte corrente, relative alle autorizzazioni di spesa di cui alla predetta Tabella C sono ridotte in misura lineare per un importo pari a 2 milioni di euro per l'anno 2014.

1865/IX/1. 34. Tullo.

Dopo il comma 436, è aggiunto il seguente:

436-bis) Tutte le disposizioni in materia di rimborso dell'accisa sul gasolio usato come carburante per autotrazione, attualmente vigenti per i soggetti di cui all'articolo 5, commi 1 e 2 del decreto legge 28 dicembre 2001, n. 452, convertito, con modifiche, dalla legge 27 febbraio 2002, n. 16 si applicano, con le medesime modalità ed effetti, anche ai fini fiscali, anche alle imprese esercenti servizi di trasporto di passeggeri ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218. A tal fine:

a) si applicano anche alle imprese esercenti servizi di trasporto di passeggeri ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 le disposizioni in materia di rimborso dell'accisa sul gasolio per autotrazione di cui all'articolo 1, comma 10 del decreto-legge 21 febbraio 2005, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2005, n. 58, all'articolo, 2, comma 58 del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, all'articolo 6, comma 2 del decreto legislativo 2 febbraio 2007, n. 26, all'articolo 1, comma 4 del decreto-legge 31 marzo 2011, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2011, n. 75 come attuato dalla Determinazione del Direttore dell'Agenzia delle Dogane RU 41102 del 5 aprile 2011, alle Determinazioni del Direttore dell'Agenzia delle Dogane RU 77579 del 28 giugno 2011 ed RU 127505 del 28 ottobre 2011 di attuazione dell'articolo 5, comma 5-quinquies della legge 24 febbraio 1992, n. 225, all'articolo 15, comma 4 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché all'articolo 33, comma 30-ter della legge 12 novembre 2011, n. 183, come modificato dall'articolo 61, comma 4 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27 ed attuato

dalla Determinazione del Direttore dell'Agenzia delle Dogane RU 88789 del 9 agosto 2012;

b) all'articolo 5, comma 2 del decreto-legge 28 dicembre 2001, n. 452, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2002, n. 16, dopo la lettera c) è inserita la seguente lettera: «c-bis) alle imprese esercenti servizi di trasporto di passeggeri ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218».

Conseguentemente, all'articolo 1, comma 524 aggiungere, in fine, le parole: , ivi comprese le variazioni di cui al periodo successivo. Le dotazioni di parte corrente, relative alle autorizzazioni di spesa di cui alla predetta Tabella C sono ridotte in maniera lineare per un importo pari a 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016.

1865/IX/1. 35. Bruno Bossio.

Alla tabella E, Missione diritto alla mobilità, Programma Interventi nel settore dei trasporti, Voce Ministero dell'economia e delle finanze, decreto-legge n. 98 del 2011: «disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria», apportare le seguenti variazioni:

2014:

CP: – 50.000;
CS: – 50.000.

Conseguentemente, alla medesima tabella E, Missione Soccorso civile, Programma protezione civile, voce Ministero dell'economia e delle finanze, decreto-legge n. 132 del 1999: «interventi urgenti in materia di protezione civile», apportare le seguenti variazioni:

2014:

CP: + 50.000;
CS: + 50.000.

1865/IX/Tab. E. 1. Liuzzi, Dell'Orco, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano, Cristian Iannuzzi, Catalano.

ORDINE DEL GIORNO A.C. 1866 TAB. 10

La IX Commissione,

premessi che:

la Tabella 10 allegata al disegno di legge di bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e bilancio pluriennale per il triennio 2014-2016 reca lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e stabilisce le risorse finanziarie attribuite alle strutture del Ministero medesimo in modo coerente con gli obiettivi fissati dal programma di Governo e specificamente dal Ministro, con riferimento al settore dei trasporti e, in particolare, al comparto marittimo-portuale;

l'attribuzione delle risorse effettuata dal citato stato di previsione con riferimento alle missioni e ai programmi di competenza del Ministero richiede che la gestione di tali risorse sia effettuata sulla base di un'adeguata organizzazione del Ministero stesso;

per quanto concerne in particolare il comparto del trasporto marittimo e dei porti, l'organizzazione ministeriale attualmente vigente risulta adeguata ed efficace nel garantire la necessaria funzionalità sia in relazione alle politiche dell'Unione europea e degli Stati membri marittimi sia in relazione all'esigenza di garantire rapporti di leale collaborazione con le regioni e gli enti locali e un'appropriata interlocuzione con il complesso dei soggetti pubblici e privati che operano nel settore economico marittimo e portuale italiano;

risulta che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti abbia elaborato una proposta di riorganizzazione del Ministero che ne altera profondamente la struttura rispetto a quella attualmente vigente e presupposta nell'attribuzione delle risorse stabilite nello stato di previsione recato dal disegno di legge di bilancio; la riorganizzazione avrebbe un im-

patto particolarmente pesante sul settore marittimo-portuale, per il quale si prevederebbe una disarticolazione delle strutture che operano in tale settore, uno spaccettamento di competenze e, addirittura, la soppressione della Direzione generale dei porti;

si ritiene opportuno ribadire il ruolo strategico che la portualità riveste per la ripresa economica e la crescita del Paese, nonché per assicurare sotto il profilo strutturale elevati livelli di competitività del tessuto economico italiano;

la proposta di riorganizzazione del Ministero, con particolare riferimento agli effetti per quanto riguarda le strutture competenti nel settore marittimo-portuale risulta in evidente contraddizione con gli obiettivi di sostegno dell'economia del Paese, a maggior ragione se si tiene conto che a livello di Unione europea viene con forza rilanciata la politica marittima integrata, come indicato nella comunica-

zione della Commissione europea del 23 maggio 2013 « I porti: un motore per la crescita » (COM(2013)259 final);

è evidente che un Paese con la configurazione geografica dell'Italia deve poter contare sulla continuità di strutture ministeriali autorevoli ed efficienti, a tutela di un settore strategico come quello marittimo-portuale,

impegna il Governo

a mantenere un'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti coerente con l'attribuzione delle risorse prevista nel disegno di legge di bilancio dello Stato e, in ogni caso, a non adottare misure che comporterebbero la disarticolazione e lo spaccettamento delle strutture e delle competenze relative al settore marittimo-portuale e la soppressione della Direzione generale dei porti.

0/1866/IX/1. Meta, Tullo, Pagani.

ALLEGATO 7

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014) (C. 1865 Governo, approvato dal Senato).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (C. 1866 Governo, approvato dal Senato) e relativa nota di variazioni (C. 1866-bis Governo, approvato dal Senato).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).

EMENDAMENTI APPROVATI**ART. 1.**

Dopo il comma 40, inserire il seguente:

« 40-bis. All'articolo 142, comma 12-bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, dopo l'ultimo periodo sono aggiunti i seguenti: « Il 50 per cento dei proventi delle sanzioni derivanti dagli accertamenti di cui al presente comma sulle strade ed autostrade in gestione diretta di ANAS SpA sono destinati alla stessa, in via prioritaria, ai fini della realizzazione degli interventi di cui all'articolo 192, comma 3, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché, in via residuale, quali contributi in conto impianti, per l'esecuzione degli interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza della rete stradale ed autostradale ad essa assentita, da utilizzarsi prioritariamente nella regione in cui sono effettuati gli accertamenti. Dall'attuazione della presente disposizione non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ».

1865/IX/1.2. Meta.

Sostituire il comma 50 con i seguenti:

« 50. Al fine di favorire il rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari destinati ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, nonché della flotta destinata ai servizi di trasporto pubblico locale lagunare, la dotazione del fondo istituito dall'articolo 1, comma 1031, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, è incrementata di 300 milioni di euro per l'anno 2014 e di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016, da destinare all'acquisto di materiale rotabile su gomma e di materiale rotabile ferroviario, nonché di vaporette e ferry-boat. Al relativo riparto tra le Regioni si provvede entro il 30 giugno di ciascuno degli anni del triennio con le procedure di cui all'articolo 1, comma 1032, della citata legge 27 dicembre 2006, n. 296, sulla base del maggiore carico medio per servizio effettuato, registrato nell'anno precedente. I relativi pagamenti sono esclusi dal patto di stabilità interno, nel limite del 45 per cento dell'assegnazione di ciascuna regione per l'anno 2014 e integralmente per gli anni 2015 e 2016.

50-bis. Entro il 31 marzo 2014 con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la Conferenza Unificata, sono definiti, con criteri di uniformità a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi. Nella determinazione del costo standard per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto, si tiene conto dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e delle aree a domanda debole, della velocità commerciale, dell'economie di scala, delle tecnologie di produzione, dell'ammodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile.

50-ter. A partire dall'anno 2014, al fine di garantire una più equa ed efficiente distribuzione delle risorse, una quota, gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale è ripartita tra le regioni sulla base del costo standard di produzione dei servizi.

50-quater. Dopo il comma 6 dell'articolo 13 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, è inserito il seguente: «6-bis. Al fine di consentire la ricognizione dei livelli essenziali delle prestazioni nella materia del trasporto pubblico locale, di cui al comma 4, a decorrere dal 1° gennaio 2014, le società e gli enti di trasporto pubblico locale sono tenuti a comunicare i dati relativi ai costi sostenuti, elaborati attraverso il supporto e la collaborazione della Società per gli studi di settore – SOSE S.p.a., in accordo con l'Agenzia delle Entrate.

1865/IX/1.33. (Nuova formulazione) Catalano, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Liuzzi, Dell'Orco, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

Al comma 51 apportare le seguenti modificazioni:

1) al primo periodo, sostituire le parole: « da revocare » con le seguenti:

« dai cui trarre temporaneamente le risorse, riprogrammandone la distribuzione »;

2) al secondo periodo, sostituire le parole: « dalle revoche » con le seguenti: « dalle rimodulazioni ».

1865/IX/1.14 (Nuova formulazione) Cimbro, Casati, Mauri, Rampi, Cova, Mosca, Gasparini, Peluffo, Braga, Laforgia, Malpezzi.

Al comma 51, dopo le parole: per la metrotramvia inserire le seguenti: di Milano-Limbiate e.

1865/IX/1.17. Cimbro, Casati, Mauri, Rampi, Cova, Mosca, Gasparini, Peluffo, Braga, Laforgia, Malpezzi.

Al comma 51, aggiungere, in fine, le seguenti parole: e di Venezia.

1865/IX/1.18. Mognato, Martella, Murer, Zoggia.

Dopo il comma 51, inserire i seguenti:

« 51-bis. All'articolo 3, comma 2-ter, del decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 novembre 2002, n. 265, dopo le parole: « riferimento alle autostrade del mare » sono inserite le seguenti: « e alla modalità di trasporto fluviomarittimo ».

51-ter. Al decreto del Presidente della Repubblica 11 aprile 2006, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1, comma 2:

1) alla lettera b), dopo le parole: « il trasporto via mare » sono inserite le seguenti: « o fluviomarittimo »;

2) alla lettera f), dopo le parole: « strada-mare », sono inserite le seguenti: « fiume-mare, »;

b) all'articolo 2, comma 1, lettera a), dopo le parole: « della modalità marittima » sono inserite le seguenti: « e fluvio-marittima »;

c) all'articolo 3, dopo il comma 7, è inserito il seguente: « 7-bis. Per il conseguimento delle finalità di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), al venditore che spedisca la merce con la modalità fiume-mare è riconosciuto un contributo del 20 per cento sul maggior costo sostenuto rispetto alla modalità di trasporto su strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità di erogazione del contributo. » »

1865/IX/1.21. Crivellari, Carra.

Dopo il comma 63, inserire il seguente:

« 63-bis. All'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 15 è inserito il seguente: « 15-bis. Qualora un'impresa o agenzia che svolga esclusivamente o prevalentemente fornitura di lavoro temporaneo, ai sensi del presente articolo, nonché dell'articolo 16 della presente legge, versì in stato di grave crisi economica derivante dallo sfavorevole andamento congiunturale, al fine di soste-

nere l'occupazione, favorire i processi di riconversione industriale ed evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza del porto, l'ente di gestione del porto può destinare una quota, comunque non eccedente il 15 per cento, delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate, senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato, a iniziative a sostegno dell'occupazione, nonché al finanziamento delle esigenze di formazione dei prestatori di lavoro temporaneo e per misure di incentivazione al pensionamento di dipendenti o soci dell'impresa o agenzia. I contributi non possono essere erogati per un periodo eccedente cinque anni, o comunque eccedente quello necessario al riequilibrio del bilancio del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo, e sono condizionati alla riduzione di almeno il 5 per cento all'anno della manodopera impiegata. Per tutto il periodo in cui il soggetto autorizzato beneficia del sostegno di cui al presente comma, non può procedere ad alcuna assunzione di personale o all'aumento di soci lavoratori ».

1865/IX/1.29. Tullo, Quaranta, Oliaro, Biasotti, Garofalo, Mognato, Zoggia, Basso, Meloni Marco, Velo, Carocci, Pastorino.

ALLEGATO 8

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014) (C. 1865 Governo, approvato dal Senato).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (C. 1866 Governo, approvato dal Senato) e relativa nota di variazioni (C. 1866-bis Governo, approvato dal Senato).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).

ORDINI DEL GIORNO APPROVATI

La IX Commissione,

premessi che:

la Tabella 10 allegata al disegno di legge di bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e bilancio pluriennale per il triennio 2014-2016 reca lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e stabilisce le risorse finanziarie attribuite alle strutture del Ministero medesimo in modo coerente con gli obiettivi fissati dal programma di Governo e specificamente dal Ministro, con riferimento al settore dei trasporti e, in particolare, al comparto marittimo-portuale;

l'attribuzione delle risorse effettuata dal citato stato di previsione con riferimento alle missioni e ai programmi di competenza del Ministero richiede che la gestione di tali risorse sia effettuata sulla base di un'adeguata organizzazione del Ministero stesso;

per quanto concerne in particolare il comparto del trasporto marittimo e dei porti, l'organizzazione ministeriale attualmente vigente risulta adeguata ed efficace nel garantire la necessaria funzionalità sia in relazione alle politiche dell'Unione eu-

ropea e degli Stati membri marittimi sia in relazione all'esigenza di garantire rapporti di leale collaborazione con le regioni e gli enti locali e un'appropriata interlocuzione con il complesso dei soggetti pubblici e privati che operano nel settore economico marittimo e portuale italiano;

risulta che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti abbia elaborato una proposta di riorganizzazione del Ministero che ne altera profondamente la struttura rispetto a quella attualmente vigente e presupposta nell'attribuzione delle risorse stabilite nello stato di previsione recato dal disegno di legge di bilancio; la riorganizzazione avrebbe un impatto particolarmente pesante sul settore marittimo-portuale, per il quale si prevederebbe una disarticolazione delle strutture che operano in tale settore, uno spaccettamento di competenze e, addirittura, la soppressione della Direzione generale dei porti;

si ritiene opportuno ribadire il ruolo strategico che la portualità riveste per la ripresa economica e la crescita del Paese, nonché per assicurare sotto il profilo strutturale elevati livelli di competitività del tessuto economico italiano;

la proposta di riorganizzazione del Ministero, con particolare riferimento agli effetti per quanto riguarda le strutture competenti nel settore marittimo-portuale risulta in evidente contraddizione con gli obiettivi di sostegno dell'economia del Paese, a maggior ragione se si tiene conto che a livello di Unione europea viene con forza rilanciata la politica marittima integrata, come indicato nella comunicazione della Commissione europea del 23 maggio 2013 «I porti: un motore per la crescita» (COM(2013)259 final);

è evidente che un Paese con la configurazione geografica dell'Italia deve poter contare sulla continuità di strutture ministeriali autorevoli ed efficienti, a tutela di un settore strategico come quello marittimo-portuale,

impegna il Governo

a mantenere un'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti coerente con l'attribuzione delle risorse prevista nel disegno di legge di bilancio dello Stato e, in ogni caso, a non adottare misure che comporterebbero la disarticolazione e lo spaccettamento delle strutture e delle competenze relative al settore

marittimo-portuale e la soppressione della Direzione generale dei porti.

0/1866/IX/1. Meta, Tullo, Pagani.

La IX Commissione,

premesso che:

il comma 50 dell'articolo unico del disegno di legge di stabilità prevede un finanziamento per l'acquisto di materiale rotabile del trasporto pubblico locale, richiamando, ai fini del riparto delle risorse, le procedure di cui all'articolo 1, comma 1032, della legge n. 296 del 2006 (legge finanziaria 2007);

dall'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale che la IX Commissione sta svolgendo è emerso come il parco veicoli italiano abbia un'età media di 11 anni contro la media europea di 7,7 anni,

impegna il Governo

a tenere in debito conto, nel dare attuazione alla disposizione del criterio della vetustà del parco veicoli, ricompreso tra i criteri di riparto richiamati dal citato articolo 1, comma 1032, nonché di quello della classe di inquinamento dei veicoli da sostituire.

0/1865/IX/1. Catalano, Nicola Bianchi, Liuzzi, Cristian Iannuzzi, Dell'Orco, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

ALLEGATO 9

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014) (C. 1865 Governo, approvato dal Senato).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (C. 1866 Governo, approvato dal Senato) e relativa nota di variazioni (C. 1866-bis Governo, approvato dal Senato).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).

RELAZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminate, per le parti di competenza, la Tabella n. 10, recante lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del disegno di legge C. 1866 «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016», e le connesse parti del disegno di legge C. 1865 «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014)»;

premessi che:

il disegno di legge di stabilità reca numerosi interventi volti a potenziare il settore dei trasporti, anche sotto il profilo della destinazione di risorse finanziarie. In particolare, è finanziata l'attuazione di diversi investimenti relativi alla rete ferroviaria e stradale, sono destinate risorse al trasporto pubblico locale e al contratto di servizio concernente la manutenzione della rete ferroviaria, nonché è previsto un contributo in conto impianti per Ferrovie dello Stato. Tali interventi si riflettono in un incremento degli stanziamenti iscritti nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con

particolare riferimento ai programmi concernenti l'autotrasporto e l'intermodalità e la mobilità locale. Il disegno di legge di stabilità reca altresì autorizzazioni di spesa finalizzate a garantire il mantenimento della capacità operativa del Corpo delle capitanerie di porto e contiene una riforma complessiva delle funzioni e della composizione del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori;

in particolare, per quanto concerne la destinazione, di cui al comma 44 dell'articolo unico, di 500 milioni di euro al finanziamento per il 2014 del contratto di programma – parte servizi tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI Spa, si può osservare che, nonostante l'entità dello stanziamento, esso non risulta ancora sufficiente a garantire la copertura dell'importo di 720 milioni di euro indicato nel contratto come «risorse da reperire»;

deve essere apprezzato il finanziamento disposto dal comma 50 per l'acquisto di materiale rotabile e su gomma per il settore del trasporto pubblico locale. Tale settore necessita peraltro, come emerge anche dall'indagine conoscitiva attualmente in corso da parte della IX

Commissione, di ulteriori investimenti, sia per quanto concerne il finanziamento ordinario attraverso il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, sia per quanto concerne la promozione degli investimenti volti al rinnovo del parco veicoli. In base agli elementi raccolti nell'indagine, sussisterebbe l'esigenza di portare le risorse del fondo a 6.330 milioni di euro; per quanto concerne il materiale rotabile, sarebbe necessario attuare un programma di investimenti idoneo a garantire il riallineamento dell'età media del parco veicoli (oltre 11 anni) al valore medio europeo (7,7 anni);

un'efficace politica a sostegno del settore dei trasporti, in particolare per quanto riguarda gli interventi attuati a livello locale, richiederebbe altresì che le risorse destinate al finanziamento di tali interventi fossero escluse dal computo delle spese in relazione agli obiettivi fissati dal Patto di stabilità interno;

il finanziamento per l'autotrasporto di cui al comma 52, pur giustificato dalla condizione di crisi del settore, dovrebbe associarsi a misure adeguate ad incentivare il trasporto di merci su ferro;

per quanto concerne il disegno di legge di bilancio, le schede obiettivo dei programmi di spesa indicate nelle note integrative allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti appaiono in molti casi non del tutto rispondenti alla finalità perseguita con la loro introduzione, nell'ambito della riforma del bilancio dello Stato per missioni di spesa e programmi, e cioè quella di assicurare una programmazione efficiente delle risorse assegnate, con indicazione delle priorità e con possibilità di valutare i risultati. In particolare si rileva che in molti casi, non è indicato se gli obiettivi si debbano considerare strategici o meno. Risulta inoltre carente l'individuazione degli indicatori di obiettivo, in base ai quali dovrebbe essere valutata l'attività delle strutture e dei dirigenti ad esse preposti; è molto frequente, infatti, la scelta di indi-

catori che rappresentano meri adempimenti formali e che non forniscono nessun elemento significativo per misurare l'efficacia dell'azione amministrativa;

DELIBERA DI RIFERIRE FAVOREVOLMENTE

con le seguenti osservazioni:

a) valuti la Commissione di merito l'opportunità di adottare misure idonee ad integrare il finanziamento del contratto di programma – parte servizi tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fino all'importo complessivo di 720 milioni di euro per il 2014;

b) valuti la Commissione di merito l'opportunità di individuare ulteriori congrue risorse da destinare al settore del trasporto pubblico locale, sia attraverso un'integrazione delle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario sia attraverso il finanziamento della spesa in conto capitale nel settore volta a garantire il rinnovo del parco veicoli;

c) valuti la Commissione di merito l'opportunità di escludere le risorse destinate al finanziamento degli interventi attuati a livello locale nel settore dei trasporti dal computo delle spese in relazione agli obiettivi fissati dal Patto di stabilità interno;

d) valuti la Commissione di merito l'opportunità di introdurre, congiuntamente alle misure di sostegno al settore dell'autotrasporto, adeguati finanziamenti per l'incentivazione del trasporto di merci su ferro;

e) valuti la Commissione di merito l'opportunità di prevedere, inoltre, adeguati stanziamenti finalizzati:

1) all'adeguamento delle barriere di ritenuta stradale nei tratti di strada ad alta incidentalità;

2) ad interventi a favore della mobilità ciclistica;

3) ad interventi di sostegno al sistema idroviario padano veneto, anche con riferimento al rinnovo della flotta fluvio-marittima e alla formazione del personale navigante;

f) valuti la Commissione di merito l'opportunità di adottare interventi che, nell'ambito dell'attribuzione delle risorse destinate all'autotrasporto, siano finalizzati a promuovere l'aggregazione tra le imprese del settore e a favorirne la crescita dimensionale; sempre con riferimento al settore dell'autotrasporto, valuti la Commissione di merito l'opportunità di introdurre disposizioni che favoriscano l'attività delle imprese attraverso l'utilizzo di dati aperti;

g) per quanto concerne il disegno di legge di bilancio, valuti la Commissione di

merito l'opportunità di adottare nei confronti del Governo indirizzi al fine di assicurare una predisposizione delle schede obiettivo dei programmi di spesa più precisa e più rispondente alle finalità perseguite dalla riforma della struttura del bilancio dello Stato. In particolare dovrebbero essere individuati in modo chiaro ed appropriato gli obiettivi che l'azione amministrativa delle strutture ministeriali deve perseguire e dovrebbero essere stabiliti indicatori idonei a permettere di valutare, sotto il profilo dell'efficienza e dell'efficacia, l'azione di tali strutture e dei dirigenti ad esse preposti. Ciò anche al fine di fornire al Parlamento gli elementi conoscitivi necessari sulla programmazione della spesa operata, sugli obiettivi perseguiti e sui risultati conseguiti.

ALLEGATO 10

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014) (C. 1865 Governo, approvato dal Senato).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (C. 1866 Governo, approvato dal Senato) e relativa nota di variazioni (C. 1866-bis Governo, approvato dal Senato).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 (limitatamente alle parti di competenza).

RELAZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata, per le parti di competenza, la Tabella n. 3, recante lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico del disegno di legge C. 1866 « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e per il triennio 2014-2016 », e le connesse parti del disegno di legge C. 1865 recante « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014) »;

premesso che:

per quanto concerne il settore delle comunicazioni, il disegno di legge di stabilità reca misure finalizzate a ripristinare le risorse per il completamento del Piano nazionale della banda larga; interviene altresì in merito alla spedizione di prodotti editoriali da parte di imprese editrici di quotidiani e periodici e di libri e di ONLUS, mantenendo il regime attualmente vigente;

deve essere apprezzato il finanziamento del piano nazionale della banda larga disposto dal comma 58, che compensa il definanziamento subito con il decreto-legge n. 69 del 2013; la completa

attuazione del piano necessita tuttavia di ulteriori e assai più significative risorse;

anche nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, come in quello del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si rileva l'esigenza di migliorare le schede obiettivo dei programmi di spesa, con particolare riferimento alla definizione degli obiettivi stessi, all'indicazione della loro strategicità, alla determinazione degli indicatori, con le conseguenti difficoltà di valutare i risultati dell'azione amministrativa;

**DELIBERA DI RIFERIRE
FAVOREVOLMENTE**

con le seguenti osservazioni:

a) valuti la Commissione di merito l'opportunità di integrare le risorse destinate al piano nazionale della banda larga, in misura idonea ad assicurare il conseguimento degli obiettivi di accessibilità stabiliti dall'Agenda digitale europea;

b) valuti la Commissione di merito l'opportunità di adottare nei confronti del Governo indirizzi al fine di assicurare una predisposizione delle schede obiettivo dei programmi di spesa più precisa e più rispondente alle finalità perseguite dalla riforma della struttura del bilancio dello Stato.

ALLEGATO 11

5-01051 Bianchi: Criteri di nomina del commissario straordinario dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci.

TESTO DELLA RISPOSTA

L'Onorevole interrogante porta all'attenzione del Governo il delicato tema del commissariamento dell'Autorità portuale del Nord Sardegna.

Come è noto il 22 luglio 2013 è scaduto il secondo mandato del Presidente dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci, Dott. Paolo Silverio Piro, che ha così completato due quadrienni consecutivi e, pertanto, ai sensi del comma 2, articolo 8, della legge n. 84 del 28 gennaio 1984, non risulta più rieleggibile.

Al fine di pervenire al rinnovo della Presidenza dell'Ente portuale sardo, è stata avviata per tempo la complessa procedura per l'individuazione del nominativo da sottoporre alla Regione.

Nelle more del completamento di detto *iter* è stato necessario garantire la funzionalità dell'ente e pertanto è stato nominato un commissario straordinario nella persona del Senatore Fedele Sanciu, esperto, già presente nella rosa di nominativi forniti dagli enti pubblici locali. A tale proposito ricordo, infatti, che, ai sensi del comma 1 del citato articolo 8, il Presidente dell'Autorità portuale è nominato, previa intesa con la Regione interessata, con decreto del MIT, nell'ambito di una terna di esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuali designati rispettivamente dalla provincia, dai comuni e dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura competenti territorialmente.

Inoltre, tengo a evidenziare che, nelle more della definizione del nominativo del Presidente, il commissariamento costituisce un atto dovuto a garanzia del buon andamento dell'ente.

Pertanto, la nomina di un commissario straordinario presso le autorità portuali non è disciplinata da alcuna specifica normativa ma rientra nei poteri impliciti in capo all'Amministrazione vigilante conformemente ai principi generali stabiliti per l'adozione dei provvedimenti amministrativi, ivi compresi quelli di alta amministrazione, come nel caso in specie, ed al precetto della leale collaborazione istituzionale.

In ordine, poi, alle procedure e ai criteri seguiti faccio presente che la citata legge n. 84 del 1994 non prescrive alcun atto formale propedeutico al raggiungimento dell'intesa per la nomina del Presidente, la quale pertanto può formarsi anche sulla base di interlocuzioni dirette tra i soggetti coinvolti (Ministro e Presidente della Regione).

Nel concludere, mi preme evidenziare che, in ogni caso, il Senatore Sanciu risulta in possesso delle competenze che lo rendono idoneo a ricoprire l'incarico commissariale di cui trattasi: la sua candidatura alla nomina di Presidente dell'Autorità portuale da parte degli enti locali interessati costituisce la riprova che lo stesso è dotato delle caratteristiche previste dal menzionato articolo 8 per la nomina presidenziale in parola.