

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

Seduta n. 506

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO
FINANZIARIO 2006 E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO
2006-2008 (n. 3614)

**Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
per l'anno finanziario 2006
(Tabella 10)**

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE E
PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 2006) (n. 3613)

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

2° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 13 OTTOBRE 2005

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(3614) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2006 e bilancio pluriennale per il triennio 2006-2008

– (Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2006

(3613) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2006)

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto; rapporto alla 5^a Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento: rapporto favorevole con osservazioni sulla Tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria)

* PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 7 e <i>passim</i>
BRUTTI Paolo (DS-U)	4, 5, 7 e <i>passim</i>
CICOLANI, relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria	4, 5, 6 e <i>passim</i>
DONATI (Verdi-Un)	5, 6, 7 e <i>passim</i>
FORTE (UDC)	7, 8
MENARDI (AN)	7, 8
MOFFA, sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti	4, 5, 6 e <i>passim</i>
PEDRAZZINI (LP)	7, 8
SCARABOSIO (FI)	3
* ZANDA (Mar-DL-U)	5, 7, 8 e <i>passim</i>
ALLEGATO	18

N.B.: Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Unione: Verdi-Un; Misto: Misto; Misto-il Cantiere: Misto-Cant; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Democrazia Cristiana per le Autonomie: Misto-DC-Aut; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-La Casa delle Libertà: Misto-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-MIS (Movimento Idea Sociale): Misto-MIS; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici Italiani-Unità Socialista: Misto-SDI-US; Misto Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

I lavori hanno inizio alle ore 8,55

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(3614) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2006 e bilancio pluriennale per il triennio 2006-2008

– (Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2006

(3613) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2006)

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto; rapporto alla 5^a Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento: rapporto favorevole con osservazioni sulla Tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria).

* PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 3614 (Tabella 10) e 3613, sospeso nella seduta pomeridiana di ieri.

Ricordo nella seduta di ieri si è conclusa la discussione generale ed hanno avuto luogo le repliche del relatore e del rappresentante del Governo.

Passiamo all'esame degli ordini del giorno riferiti alla Tabella n. 10 e alle parti connesse del disegno di legge finanziaria per l'anno 2006.

SCARABOSIO (FI). Signor Presidente, con riferimento all'ordine del giorno 0/3613/1/8^a desidero spiegare che si ritiene molto pericoloso un ampliamento delle categorie che potranno effettuare le volture degli autoveicoli.

In primo luogo, le precedenti disposizioni prevedevano la gratuità che, nell'attuale testo, la normativa non prevede più in relazione a questi nuovi soggetti e quindi già ci sarebbe una contraddizione tra la vecchia disposizione e la nuova.

In secondo luogo, è molto importante rilevare che tutti i soggetti che potevano autenticare i trasferimenti degli autoveicoli erano pubblici e conseguentemente si avevano garanzie pubbliche. La categoria notarile ha già accettato, con il precedente testo di legge, che ci fossero altri soggetti autorizzati ad autenticare detti trasferimenti. Quindi non c'è dubbio che accetterà anche adesso, però per gli altri soggetti vi erano garanzie di tecnicismo ed erano tutti soggetti che derivavano dal settore pubblico; ora, invece, si allarga la categoria ai titolari delle agenzie automobilistiche, che sono soggetti privati. Ritengo estremamente pericoloso conferire poteri certificatori ai privati.

Se si volesse effettuare una grande riforma del settore, noi – e parlo da senatore e da notaio – si potrebbe addirittura ripetere l'esperienza degli Stati Uniti, dove i beni immobili non sono registrati e, come sapete, chi compra un autoveicolo non solo non lo registra, ma si limita ad applicare una targa all'automobile. Se invece riteniamo importante che vi siano le registrazioni dei trasferimenti, occorre che queste siano fatte da soggetti adeguati. Tutti sanno che esiste il problema degli autoveicoli rubati ed è quindi importante poter certificare con esattezza, anche perché i soggetti autenticatori delle agenzie automobilistiche sono proprio quei soggetti che in passato hanno combinato pasticci enormi (e non voglio dire niente di più). Nessuno vuole ridurre le categorie dei soggetti certificatori, però richiediamo che tali soggetti abbiano certe caratteristiche di serietà nell'ambito dell'autenticazione.

Pertanto, riteniamo importante l'ordine del giorno 0/3613/1/8^a, che impegna il Governo a rivedere la disciplina dettata dall'articolo 56 del disegno di legge finanziaria per l'anno 2006, specificando i problemi, che sono quelli della gratuità e dei soggetti autorizzati.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno 0/3613/1/8^a, testé illustrato.

MOFFA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno 0/3613/1/8^a.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. L'ordine del giorno 0/3613/2/8^a forse potrebbe essere considerato assorbito dal parere che ho redatto; infatti, quando esamineremo tale parere noteremo che parla diffusamente di questi aspetti.

MOFFA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Mi sembra che vi siano molti punti in comune.

* PRESIDENTE. Mi sembra che sulla sostanza si sia d'accordo, nel dire che gli stanziamenti per l'ANAS sono gravemente insufficienti rispetto agli impegni previsti; bisogna solo accordarsi sulla procedura formale da seguire.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Se il senatore Cicolani ritiene che il suo parere assorba l'ordine del giorno 0/3613/2/8^a posso anche ritirarlo. Certamente, il parere avrà un respiro più vasto ma è in ogni caso indispensabile sottolineare l'importanza del problema.

Se si tratta solo di una cifra da aggiustare, non c'è alcun problema, perché le cifre possono anche essere espressione di valutazioni differenti. Siccome l'importo è ininfluenza, possiamo anche eliminare dal dispositivo il riferimento ai 9 miliardi e parlare solo degli stanziamenti precedenti.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. No, lasciamo il riferimento ai 9 miliardi.

Esprimo parere favorevole su questo ordine del giorno.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, desidero aggiungere la mia firma all'ordine del giorno 0/3613/2/8^a.

MOFFA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno 0/3613/2/8^a come raccomandazione.

DONATI (*Verdi-Un*). Signor Presidente, l'ordine del giorno 0/3613/3/8^a si illustra da sé.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Desidero apporre la mia firma all'ordine del giorno in esame.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Anche io, signor Presidente.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno 0/3613/3/8^a.

MOFFA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno 0/3613/3/8^a come raccomandazione.

DONATI (*Verdi-Un*). Signor Presidente, l'ordine del giorno 0/3613/4/8^a si illustra da sé.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere assolutamente favorevole sull'ordine del giorno 0/3613/4/8^a.

MOFFA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno 0/3613/4/8^a come raccomandazione.

DONATI (*Verdi-Un*). Signor Presidente, anche l'ordine del giorno 0/3613/5/8^a si illustra da sé.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Desidero apporre la mia firma all'ordine del giorno in esame.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Anche io, signor Presidente.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole all'accoglimento dell'ordine del giorno 0/3613/5/8^a come raccomandazione.

MOFFA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno 0/3613/5/8^a come raccomandazione.

DONATI (*Verdi-Un*). Signor Presidente, l'ordine del giorno 0/3613/6/8^a si illustra da sé.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno 0/3613/6/8^a.

MOFFA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno 0/3613/6/8^a.

DONATI (*Verdi-Un*). Signor Presidente, desidero illustrare sia l'ordine del giorno 0/3613/7/8^a che il successivo 0/3613/8/8^a, che riguarda la stessa materia e cioè la sicurezza stradale.

Vorrei che abbandonassimo un attimo il carattere di ritualità che ha l'esame del disegno di legge finanziaria perché voglio sottoporre alla vostra attenzione un problema che ritengo fondamentale e che segnalo in particolare con questi ordini del giorno. Il Piano della sicurezza stradale in questo momento è fermo perché il Ministero dell'economia non adotta un protocollo d'intesa con la Cassa depositi e prestiti per autorizzare i mutui. Alcune città, per esempio nel territorio mantovano, non sono nelle condizioni di risolvere alcuni punti neri del traffico realizzando le rotatorie, quindi non possono curare la sicurezza delle strade, pur avendo impegni di spesa. Infatti la Cassa depositi e prestiti afferma che se non esiste un pezzo di carta non può concedere il mutuo. Quindi, al di là dell'accoglimento degli ordini del giorno, vorrei vi fosse un'azione immediata del Governo perché il Piano della sicurezza stradale non può fermarsi a causa della burocrazia. È veramente incredibile che soldi impegnati e già assegnati non si possano spendere a causa della mancanza di un semplice pezzo di carta. Auspico pertanto che qualcuno dica al Ministro dell'economia di fare quanto è previsto dalla procedura: è questo l'unico anello mancante.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno 0/3613/7/8^a.

MOFFA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Lo accolgo.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Chiedo di aggiungere la firma all'ordine del giorno 0/3613/8/8^a ed esprimo parere favorevole.

MOFFA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Anche il Governo è favorevole.

FORTE (*UDC*). Anche io chiedo di sottoscrivere l'ordine del giorno a nome del mio Gruppo.

MENARDI (*AN*). A nome della mia parte politica, chiedo di sottoscrivere l'ordine del giorno 0/3613/8/8^a.

PEDRAZZINI (*LP*). A nome della Lega Nord, chiedo di aggiungere la mia firma all'ordine del giorno.

ZANDA (*Mar-DI-U*). Anche io chiedo di sottoscrivere l'ordine del giorno a nome del mio Gruppo.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). A nome della mia parte politica, chiedo di aggiungere la firma.

PRESIDENTE. A mia volta chiedo di sottoscrivere l'ordine del giorno a nome del mio Gruppo.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

(Posto ai voti, è approvato all'unanimità l'ordine del giorno 0/3613/8/8^a).

DONATI (*Verdi-Un*). Do per illustrato l'ordine del giorno 0/3613/9/8^a.

* PRESIDENTE. Poiché spesso si generano equivoci sul problema degli stanziamenti, voglio fare una precisazione. Anche nell'ultima relazione della Corte dei conti si denuncia che purtroppo la capacità di spesa delle autorità portuali è la più bassa di tutti gli enti pubblici del nostro Paese. Poiché conosco la realtà dei porti di casa mia, faccio presente che il fatto che siano stati tagliati i fondi non corrisponde al vero nel senso che le autorità portuali dell'Alto Tirreno hanno risorse relevantissime che non riescono a spendere e quindi sono giacenze di cassa. Sono d'accordo sul fatto che il Governo prenda atto di questo. A tale proposito vorrei che si organizzasse una audizione del Direttore generale del Ministero dei trasporti che si occupa di trasporto marittimo.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). L'esistenza di questa giacenza è vera. Però l'interpretazione che si dà della norma, quella del blocco al 2 per cento, è di blocco per cassa: non vi è possibilità di spendere oltre il 2 per cento di quanto fissato nell'anno precedente. Questo è il problema. Se questo meccanismo viene interpretato così, allora si può avere in cassa denaro infruttifero e non si possono pagare gli stadi di avanzamento dei lavori.

* PRESIDENTE. Le giacenze hanno però un'origine in là nel tempo. Quindi vi è un vizio nell'origine. Concordo in ogni caso con l'ordine del giorno.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Chiedo di aggiungere la firma all'ordine del giorno 0/3613/9/8^a su cui esprimo parere favorevole.

FORTE (UDC). Anche io intendo sottoscrivere questo ordine del giorno.

MENARDI (AN). Chiedo di aggiungere la mia firma.

PEDRAZZINI (LP). Anche io vorrei sottoscrivere l'ordine del giorno.

ZANDA (Mar-DI-U). Vorrei aggiungere la mia firma.

BRUTTI Paolo (DS-U). Sottoscrivo l'ordine del giorno.

MOFFA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Esprimo parere favorevole.

(*Posto ai voti, è approvato all'unanimità l'ordine del giorno 0/3613/9/8^a*).

DONATI (Verdi-Un). Rinuncio ad illustrare l'ordine del giorno 0/3613/10/8^a.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole.

MOFFA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Anche il Governo è favorevole.

(*Posto ai voti, è approvato l'ordine del giorno 0/3613/10/8^a*).

DONATI (Verdi-Un). Non credo occorran molte parole per illustrare questo ordine del giorno. Mi limito a darne lettura:» «L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni), in sede di esame del disegno di legge n. 3613 (legge finanziaria 2006);

Considerato che: nel disegno di legge n. 3613 (legge finanziaria 2006), all'articolo 17 è prevista una modifica dell'articolo 75 della legge 289/2002 (legge finanziaria 2003) prevedendo, per la prosecuzione degli interventi «Sistema alta velocità/alta capacità» la concessione di mutui quindicennali a RFI a partire dal 2006 per un importo pari a 100 milioni di euro e di un ulteriore contributo quindicennale pari a 100 milioni di euro a decorrere dal 2007; nella relazione del Governo al disegno di legge n. 3613 la previsione di cui all'articolo 17 è finalizzata alla realizzazione

degli interventi relativi al sistema AV/AC delle tratte Milano-Genova e Milano-Verona.

Tenuto conto, altresì che: nella Tabella F di cui al disegno di legge in parola è altresì operato cospicuo slittamento di risorse all'apporto del capitale sociale FS, ex Legge 662/98 per il triennio 2006-2008 pari a circa 18 miliardi di euro;

impegna il Governo nell'ambito della pianificazione e programmazione degli interventi sulla rete ferroviaria a dare priorità alla realizzazione al completamento dei progetti sulla rete esistente; a dare priorità al completamento delle tratte AV/AC Torino-Milano-Napoli, inclusi i nodi ferroviari metropolitani.

* PRESIDENTE. Faccio presente che in questi giorni vi sono state numerose polemiche sull'interpretazione dell'articolo 17 del disegno di legge finanziaria, in cui si parla di limiti di impegno per l'Alta Velocità. Preannuncio che intendo presentare un emendamento in Aula su tale questione: infatti i 100 milioni stanziati – questo è l'impegno del Governo – devono servire per la Genova-Milano, che ha un'assoluta priorità.

Semplificando, le tratte Torino-Milano e Roma-Napoli, possono reperire risorse in presenza di redditività a differenza della Genova-Milano e Milano-Verona. Quindi questo deve essere l'impegno del Governo e in tal senso deve intendersi l'articolo 17. Sono quindi contrario all'ordine del giorno.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Questo ordine del giorno si muove nella direzione della pianificazione già fatta dal Governo, tendente ad attribuire priorità al completamento delle tratte Torino-Milano-Napoli. Faccio presente che sono tutte assolutamente affidate in termini di tratte e tutte coperte dal punto di vista finanziario. Mi riferisco alle quattro tratte Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze e Roma-Napoli, perché per la Roma-Firenze andiamo sulla «direttissima».

La senatrice Donati si riferisce evidentemente ai nodi ferroviari metropolitani, cui questa Commissione, signor Presidente, ha sempre dedicato un'altissima attenzione, specificando in tutti i piani prioritari degli investimenti, con un capitolo di indirizzo alle Ferrovie dello Stato, che il vero problema dell'alta velocità sono i nodi. Infatti, è inutile risparmiare mezz'ora nel tragitto da Napoli a Roma per poi arrivare a Roma e attendere venti minuti in stazione per l'ingresso del treno.

L'ordine del giorno proposto dalla senatrice Donati è assolutamente in linea con questo indirizzo. D'altra parte, non mi sembra che questo vada in direzione diversa da quel che stiamo facendo, perché il ritardo dei nodi non è legato a una difficoltà di finanziamento, bensì alle difficoltà che si hanno nell'approvazione dei progetti. Non si è arrivati a Napoli e si arriva a Gricignano semplicemente perché negli ultimi anni vi è stata una difficoltà di approvazione dei progetti e quindi, non essendo ancora pronti i progetti condivisi con le realtà metropolitane, ovviamente

non ci sono stati i finanziamenti relativi. Ma non sono mai mancati i finanziamenti nel caso vi fossero progetti condivisi.

Pertanto, respingere l'ordine del giorno presentato dalla senatrice Donati per quel che riguarda questa parte (per l'altra parte è indiscutibile), cioè il primo punto, relativo al completamento degli interventi in essere sulla rete esistente, mi sembra in contrasto con la filosofia adottata dalla Commissione.

Sotto questo profilo, signor Presidente, non essendo qui espressamente detto che si vuole impedire la realizzazione di altre tratte, a mio parere l'ordine del giorno è accoglibile, nel senso che va nella direzione che abbiamo sempre detto.

PRESIDENTE. Senatore Cicolani, vediamo di non equivocare. Nella relazione del Governo al disegno di legge, circa la previsione di cui all'articolo 17 c'è scritto questo!

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Per come è oggi la legge finanziaria, qui ne fa la fotografia. Semmai, suggerirei alla senatrice Donati che l'articolo 17 non prevede tanto una modifica dell'articolo 75 della legge finanziaria, ma è integrativo rispetto a quell'articolo e ne prevede un'implementazione dando risorse aggiuntive rispetto a quelle previste dall'articolo 75 stesso.

Per quanto concerne la Milano-Genova, sono assolutamente d'accordo – e vorrei che restasse agli atti – malgrado i conti, perché è un problema di sistema e di Corridoio 5 e sappiamo tutti che la politica dei corridoi ha senso se i corridoi sono attrezzati e collegano elementi forti, e il Porto di Genova è un elemento non forte bensì decisivo per il nostro Paese.

Tuttavia, credo che dobbiamo muoverci nella direzione non di limitare la libertà delle Ferrovie dello Stato, ma di chiedere ulteriori risorse. In particolare, da quel che so, le stesse Ferrovie stanno chiedendo 40 milioni di euro da destinare interamente alla Milano-Genova, e altri 40 da destinare interamente alla Verona-Milano.

Signor Presidente, suggerirei di approvare questo ordine del giorno e non mettere il tratto Milano-Genova in contrasto con altre tratte ferroviarie.

* PRESIDENTE. Ma che bisogno c'è? Se c'è una logica in tutto quello che diciamo, è quella del Governo che ha proposto un articolo 17 in cui prevede la concessione di un mutuo quindicennale di 100 milioni finalizzato a questo scopo. Perché dobbiamo approvare un ordine del giorno che dice cose diverse dal Governo?

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Se è come dice lei, ho capito male.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno ha l'importanza che ha, ma se l'impostazione della finanziaria è questa, mi permetterò di presentare un emendamento al disegno di legge finanziaria per dire che la titolazione dell'articolo 17 è incompleta. Qui invece vogliamo approvare un ordine del giorno che riconosce che il Governo ha fatto alcune affermazioni, ripetute nella relazione tecnica, ma che quelle affermazioni vanno intese in un certo modo. Personalmente non sono d'accordo.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Forse non ho capito, però l'articolo 17 recita: «Per la prosecuzione degli interventi relativi al "Sistema Alta velocità/Alta capacità", sono concessi a Ferrovie dello Stato spa o a società del gruppo contributi quindicennali in conto impianti di 100 milioni di euro a decorrere dal 2006 e di ulteriori 100 milioni di euro dal 2007». Cioè per il complesso sistema dell'Alta velocità.

PRESIDENTE. Sì, infatti questo è un errore. Mi riferisco alla relazione tecnica! Come vi ho detto, mi permetterò di presentare un emendamento tendente a precisare che all'articolo 17 la titolazione riguarda la Genova-Milano.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Chiedo scusa, non avevo letto la relazione tecnica, mi sono fermato all'articolato.

PRESIDENTE. Scusi senatore Cicolani, ma lo dice la senatrice Donati, che è una terribile oppositrice, però ha il merito di parlare sempre in modo chiaro.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Chiedo ammenda. Esprimo parere contrario sull'ordine del giorno in esame.

MOFFA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Il parere del Governo è contrario.

(Posto ai voti, è respinto l'ordine del giorno 0/3613/11/8^a).

DONATI (*Verdi- Un*). L'ordine del giorno 0/3613/12/8^a concerne le risorse da destinare all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. A prescindere dall'accoglimento dell'ordine del giorno, mi sembra che il problema diventi molto serio.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno in esame.

MOFFA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno 0/3613/12/8^a come raccomandazione.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). L'ordine del giorno 0/3614/1/8/Tab.10 è riferito alla tabella, ma concerne valutazioni sui tagli all'ANAS.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Mi sembra l'ordine del giorno presentato dal senatore Brutti non sia condivisibile nella premessa. Esprimo pertanto parere contrario.

MOFFA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Il parere del Governo è contrario.

(Posto ai voti, è respinto l'ordine del giorno 0/3614/1/8/Tab.10).

BRUTTI Paolo (*DS-U*). L'ordine del giorno 0/3614/2/8/Tab.10 si illustra da sé.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Sull'ordine del giorno in esame mi rimetto al parere del Governo.

MOFFA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno 0/3614/2/8/Tab.10 come raccomandazione.

PRESIDENTE. L'esame degli ordini del giorno è così esaurito.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5^a Commissione.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, ho formulato la seguente proposta di rapporto: «Esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2006, nonché le connesse parti del disegno di legge finanziaria, esprime avviso favorevole osservando quanto segue:

– in ordine al disegno di legge finanziaria, pur dando atto, per ciò che concerne il Fondo di cui alla legge n. 443 del 2001, cosiddetta "legge obiettivo", di una coerenza fra quest'ultimo e il Documento di programmazione economica e finanziaria, dopo un'ampia discussione, sono emerse una serie di criticità, fra le quali si sottolinea, in particolare, il problema dell'emergenza abitativa nelle grandi città e la connessa necessità di riqualificazione urbana;

si formulano inoltre le seguenti principali osservazioni per due aspetti di più forte rilievo strategico:

a) in ordine al settore stradale e autostradale l'articolo 8 della legge finanziaria 2006 ha previsto che l'ANAS S.p.A., per l'anno 2006, possa effettuare pagamenti per spese di investimento, ivi compresi quelli a valere sulle risorse derivanti dall'accensione dei mutui, limitatamente ad un ammontare complessivo di euro 1.700 milioni (IVA inclusa). Poiché le esigenze di cassa della società, per effetto di impegni già assunti, risultano essere dell'ordine di 3,6 miliardi di euro, è del tutto evidente che, in caso di mancata correzione dell'articolo 8 si dovrà presto decidere quali lavori sospendere, con le evidenti ripercussioni non soltanto sull'economia generale del Paese, ma sullo stesso erario per effetto del contenzioso estremamente oneroso e dall'esito sfavorevole assolutamente scontato che resterebbe in capo all'ANAS S.p.A. Si segnalano, inoltre, le criticità rilevate in ordine allo stanziamento di 400 euro milioni in conto aumento capitale. In tale situazione, la Società può far fronte unicamente alle esigenze di manutenzione straordinaria finalizzate alla sicurezza della rete stradale e autostradale di competenza, non dando corso agli appalti per nuovi lavori, già programmati per l'anno 2006 nel redigendo contratto di programma triennale 2006-2008. Per quanto concerne lo stanziamento di euro 282 milioni, in conto corrispettivo di servizi, è necessario sottolineare che tale importo è previsto a fronte di interventi di manutenzione ordinaria, così come individuati nell'allegato 2 al contratto di programma, per i quali la finanziaria 2005 stanziava 410 milioni di euro. Il mancato incremento dell'importo previsto nella finanziaria 2006, pertanto, comporterebbe necessariamente una drastica riduzione delle attività di manutenzione ordinaria;

b) in ordine al settore ferroviario, pur dando atto dell'importante sforzo straordinario, integrativo di quanto stabilito con l'articolo 75 della finanziaria 2003 in ordine agli interventi sul sistema alta velocità / alta capacità, al fine di salvaguardare gli interventi sulla rete ordinaria, occorre rimodulare gli importi sia in tabella D, sia in tabella F. Per ciò che concerne la tabella D, al fine di rendere coerente il piano prioritario degli investimenti con la presente manovra occorre incrementare lo stanziamento previsto di 1,7 miliardi di euro fino a 3,1 miliardi di euro. Una parte rilevante di detto ammontare sarebbe destinato, tra l'altro, al potenziamento del trasporto locale su ferro nei grandi centri urbani che appare una priorità sociale, economica e ambientale di proporzioni tali da non consentire rinvii. Dello stesso ordine è l'incremento da prevedere per la tabella F che riguarda il rifinanziamento di impegni pluriennali di spesa e per la quale, quindi, non si ha solo il ritardo in investimenti importanti (come nel caso della tabella D), ma anche il fermo di quelli in corso. Anche per il contratto di servizio, dove si prevedono (al capitolo 1541) 1326 milioni di euro, occorre incrementare tale somma di circa 500 milioni di euro altrimenti la società Ferrovie dello Stato dovrebbe ricorrere ad una rivisitazione della politica tariffaria».

Pur cercando di riportare tutti gli elementi emersi nel corso della discussione generale, ho incentrato le osservazioni sugli interventi su ANAS e Ferrovie che sono gli aspetti più rilevanti di questa manovra finanziaria.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Senatore Cicolani, nella parte finale del suo rapporto sarebbe opportuno precisare meglio la questione degli aumenti tariffari; certamente non è auspicabile che le Ferrovie procedano in tal senso perché gli aumenti tariffari sono da evitarsi in queste situazioni.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Accetto il suggerimento del senatore Brutti. In effetti, possiamo precisare che le Ferrovie potrebbero essere costrette a procedere in tal senso.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, intendo illustrare una proposta di rapporto di minoranza sulla tabella 10, contenente le osservazioni emerse nel corso della discussione generale. Questa proposta di rapporto valuta la manovra finanziaria nel suo insieme e sottolinea che essa non ha un carattere di rilancio dello sviluppo, anzi per qualche verso ha un carattere recessivo.

Rilevo in particolare che, con adeguate risorse, il sistema dello sviluppo infrastrutturale poteva essere motore volano della crescita; in realtà invece assistiamo ad un drastico contenimento delle risorse che si riferisce sia alla possibilità di avere uno sviluppo in nuovi investimenti, sia al completamento degli investimenti esistenti. Ciò avrà dei riflessi immediati sulla situazione economica di molte imprese, sul lunghissimo e pericoloso perdurare delle cantierizzazioni lungo le arterie principali, che si fermeranno, e per di più avrà riflessi pesanti sull'operatività in terra delle società interessate. Questo riguarda sia le attività su gomma, sia su ferro. Vi è un punto che riguarda l'incertezza degli investimenti ferroviari, dovuta alla difficoltà che incontra il piano ISPA.

Stamattina arrivano notizie, non so se confermate, del fatto che il cosiddetto decreto infrastrutture decadrà. Se le cose stanno così, decadrà tutta la riforma dell'ANAS e quindi entreremo in una spirale e la situazione si aggraverà ulteriormente.

Do quindi lettura della proposta di rapporto minoranza sulla tabella 10 relativa allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2006: «I Senatori del gruppo dei Democratici di sinistra della 8^a Commissione lavori pubblici, comunicazioni, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2006, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria;

considerato che

la manovra finanziaria per il 2006 ha un carattere recessivo e non fornisce risposte ai problemi più urgenti del Paese, da quello del rischio del declino economico a quello della distribuzione sperequata del reddito,

dalla riduzione del potere d'acquisto dei ceti popolari alla precarizzazione dei rapporti di lavoro, dalla ulteriore marginalizzazione delle aree svantaggiate del Paese alle necessità di modernizzazione del *welfare*;

sul piano economico, il risultato dell'azione di Governo, a fine legislatura, si caratterizza per i risultati ampiamente negativi e la dimostrazione di questo fallimento è evidenziata dal fatto che, il PIL del Paese ha una crescita prossima allo «zero», l'indebitamento netto viaggia secondo le ultime stime al di sopra del 5 per cento, l'avanzo primario si è quasi azzerato e il debito pubblico è tornato a crescere fino a raggiungere la ragguardevole cifra del 108,2 per cento;

il nostro Paese è sorvegliato speciale in Europa, per la mancata tenuta dei conti pubblici. La procedura comunitaria di infrazione per disavanzo eccessivo ha comportato il varo di una manovra finanziaria correttiva per il 2006 di ammontare superiore a 20 miliardi di euro, di cui la parte più consistente, pari a 11,5 miliardi di euro è destinata alla riduzione dell'indebitamento al 3,8 per cento;

il Governo, a causa del mancato controllo della spesa pubblica e di scelte di politica economica profondamente sbagliate ed inique, si trova ad affrontare le problematiche di crescita e del rilancio dell'economia del Paese, senza la necessaria dotazione di risorse e soprattutto senza la necessaria credibilità nel contesto nazionale ed internazionale;

valutato che

la manovra finanziaria per l'anno 2006 presenta un forte ridimensionamento degli investimenti pubblici per la realizzazione di opere pubbliche e infrastrutture. Considerata l'esiguità delle risorse disponibili e lo scarto enorme con il fabbisogno per la realizzazione del programma, ciò sancisce il sostanziale fallimento degli impegni per le infrastrutture che il Governo aveva annunciato con tanta enfasi fin dall'inizio dell'attuale legislatura;

i tagli drastici operati in bilancio, colpiscono in modo sensibile l'Anas e le Ferrovie, che nel prossimo anno non potranno garantire investimenti adeguati in opere di sviluppo nei propri settori di competenza a discapito degli utenti della strada e delle ferrovie;

la previsione sul contenimento generale della spesa prevista dalla legge Finanziaria, comporta, altresì, una complessiva riduzione del livello degli investimenti statali in opere di ammodernamento infrastrutturale dello Stato. Il settore maggiormente colpito risulterà quello delle opere ordinarie, in quanto i vincoli posti a carico degli enti locali comporteranno pesanti rallentamenti nei nuovi investimenti e un rischio di blocco dei lavori in corso d'opera;

per quanto riguarda i problemi della casa, la manovra finanziaria non prevede norme che rendano permanenti e strutturali le agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie, nonché per tutti gli interventi finalizzati alla sicurezza degli edifici e alla loro qualità ambientale ed al risparmio energetico, all'abbattimento delle barriere architettoniche, alla riqualificazione urbana;

le risorse assegnate al Fondo per l'accesso alle locazioni abitative risultano inadeguate a soddisfare le richieste delle famiglie a più basso reddito, così come appaiono largamente insufficienti le risorse destinate al proseguimento ed al rilancio di interventi di riqualificazione delle aree urbane;

valutato il disegno di legge nello specifico, si esprimono inoltre le seguenti osservazioni, ritenendo necessario:

escludere in modo permanente dai vincoli del Patto di stabilità interno le spese effettuate dalle regioni e dagli enti locali per la realizzazione di opere infrastrutturali destinate al miglioramento della qualità della vita dei cittadini e delle imprese;

rivedere le scelte adottate di recente in materia di strade nazionali assoggettabili a pedaggio di tipo figurativo, in modo tale da non gravare i cittadini di nuovi ulteriori balzelli, anche in via indiretta;

prevedere un forte aumento degli investimenti per le opere pubbliche indicando in modo puntuale gli impegni finanziari e ripristinando una corretta programmazione con la selezione rigorosa di circoscritte priorità;

assicurare adeguate risorse per le opere ordinarie, per la riqualificazione delle reti idriche e per la difesa del suolo e per il risanamento idrogeologico, che assumono particolare rilevanza per le comunità locali;

prevedere un complesso organico di interventi fiscali e finanziari, nonché misure di razionalizzazione normativa, per rilanciare gli interventi per la riqualificazione urbana, il recupero edilizio ed il rilancio delle città;

individuare misure concrete e specifiche, anche utilizzando la leva fiscale, per affrontare i problemi legati alle politiche abitative ed alla casa, con particolare attenzione al problema degli affitti,

esprime parere contrario».

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

DONATI (*Verdi-Un*). Vorrei annunciare un voto contrario sulla proposta di rapporto redatta dal relatore, pur apprezzando il suo invito a reincrementare le risorse per Ferrovie ed ANAS. Peraltro, al momento, si tratta soltanto di aspettative che non si sono tradotte in alcun atto. Mi auguro ovviamente che si vada in questa direzione, ma il giudizio su tutta la manovra in generale resta pesantemente negativo.

Esprimo contestualmente il consenso, invece, sul parere illustrato dal senatore Brutti.

* ZANDA (*Mar-DL-U*). Voterò contro la proposta di rapporto presentata dal senatore Cicolani, di cui peraltro anch'io apprezzo lo sforzo per cercare di trovare una soluzione più ampiamente condivisa.

In particolare, considero insufficiente, per quel che riguarda il riferimento alle Ferrovie dello Stato, l'accento al servizio di trasporto locale su ferro, perché viene semplicemente ipotizzato un ipotetico aumento degli stanziamenti da destinare al trasporto pubblico locale. Questa è, come sappiamo, un'ipotesi di impossibile realizzazione e quindi non ritengo la pro-

posta del senatore Cicolani adeguata alle necessità del trasporto pubblico locale su ferro. Sarebbe stato più opportuno precisare che parte delle risorse attualmente destinate all'alta velocità debbano essere destinate al trasporto locale. Ieri la senatrice Donati ha anche indicato dove si potrebbero recuperare ulteriori risorse da utilizzare per interventi, a mio parere, molto più utili e urgenti di sviluppo del trasporto pubblico locale su ferro.

In conclusione, sottoscrivo la proposta di rapporto di minoranza illustrata dal senatore Brutti.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, trovo che nella proposta di rapporto del senatore Cicolani manchi un giudizio condivisibile sulla manovra nel suo insieme e questo la rende naturalmente invotabile da parte mia e comunque un voto favorevole sarebbe contraddittorio con la relazione di minoranza che presentato. Ciò nonostante, per quel che riguarda invece la parte specifica delle proposte di modifica del disegno di legge finanziaria, quanto detto dal relatore Cicolani si muove nella direzione da noi auspicata.

Per queste ragioni, pur annunciando un voto contrario sull'insieme della proposta di rapporto, preannuncio sin da ora che quando discuteremo in sede di 5^a Commissione svolgerò un intervento di sostegno dell'impostazione qui presentata dal relatore Cicolani, rafforzandola in alcuni punti perché, se venisse accolta, già avremmo fatto un notevole passo in avanti.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di rapporto favorevole con osservazioni, formulata dal senatore Cicolani.

È approvata.

Risulta pertanto preclusa la votazione sulla proposta di parere di minoranza.

Avverto che, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento, insieme al rapporto favorevole con osservazioni che, redatto dal relatore Cicolani, sarà trasmesso alla 5^a Commissione il rapporto di minoranza illustrato dal senatore Brutti.

L'esame congiunto dei documenti di bilancio, per quanto di nostra competenza, è così concluso.

I lavori terminano alle ore 9,35.

ALLEGATO

ORDINI DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE N. 3613**0/3613/1/8^a**

PESSINA, SCARABOSIO, PASTORE

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3613 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2006),

visto l'articolo 56 del disegno di legge n. 3613 che sostituisce integralmente la disciplina introdotta dal decreto-legge 14 marzo 2005, n. 35, convertito con legge 14 maggio 2005, n. 80, articolo 3, commi 2, 3, 4, 5 e 6, in materia di trasferimento di proprietà di autoveicoli;

considerato che la disposizione recata dal disegno di legge finanziaria presenta profili problematici poiché ridisciplina, ad appena sei mesi dalla entrata in vigore del decreto-legge 35 del 2005, la materia del trasferimento di proprietà degli autoveicoli, abrogando il comma 2 dell'articolo 3 del citato decreto-legge, che ha semplificato radicalmente le procedure di vendita degli autoveicoli nuovi di fabbrica, prevedendo la registrazione nel PRA direttamente a nome del primo acquirente;

considerato che nella vigente normativa è prevista la gratuità delle autenticazioni, mentre nel testo proposto la gratuità è scomparsa e quindi le autenticazioni ritorneranno ad essere onerose;

rilevato che l'articolo 56 del disegno di legge n. 3613 non prevede un limite minimo al valore dell'atto da autenticare, consentendo quindi di ricorrere a forme di autenticazione a tariffa agevolata per transazioni relative a beni il cui valore può essere cospicuo;

considerato altresì che risulta poco chiaro il riferimento al personale dirigente delle amministrazioni comunali abilitato a svolgere le operazioni di autenticazione in questione;

considerato infine che la disposizione in esame sostituisce i titolari degli sportelli telematici dell'automobilista con i titolari delle agenzie automobilistiche, determinando così un ampliamento della platea dei soggetti autenticatori a detrimento della verifica del corretto esercizio dei poteri di autenticazione,

impegna il Governo

a rivedere la disciplina dettata dall'articolo 56 del disegno di legge finanziaria per l'anno 2006 al fine di far fronte agli inconvenienti evidenziati nelle premesse».

0/3613/2/8^a

Paolo BRUTTI, MONTINO, MONTALBANO, VISERTA COSTANTINI, ZANDA

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 3613 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2006),

premesso che:

gli stanziamenti in bilancio, assegnati per l'anno 2006 all'Anas sono stati ridotti da circa 3 miliardi di euro del 2005 a 400 milioni per il triennio 2006-2008, altresì, sono stati ridotti i trasferimenti correnti da 700 milioni di euro del 2005 a 282 milioni di euro nel 2006, insufficienti addirittura per il pagamento degli stipendi;

il flusso di cassa di circa 3 miliardi di euro annui è stato ridotto a 1,7 miliardi di euro per il 2006 con conseguente riduzione del pagamento degli stati di avanzamenti dei lavori con gravi ritardi dei medesimi;

la scelta adottata, mette a rischio l'operatività dell'Anas e risulta in evidente contrasto con gli obiettivi più volte annunciati dal Governo di sviluppo e sicurezza della rete stradale nazionale;

impegna il Governo

a ripristinare per il triennio 2006-2008 almeno gli stessi stanziamenti per l'Anas del triennio 2003-2005 che ammontavano a oltre 9 miliardi di euro».

0/3613/3/8^a

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN, ZANDA, Paolo BRUTTI

«L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni), in sede di esame del disegno di legge n. 3613 (legge finanziaria 2006);

considerato che:

l'Ufficio Regionale per l'Europa dell'OMS, in uno studio recentemente pubblicato, ha fornito dati preoccupanti in merito agli effetti dell'inquinamento atmosferico in ambiente urbano, con particolare riferi-

mento alle polveri sottili, dai quali emerge con allarmante chiarezza che l'inquinamento atmosferico da particolato fine (PM) accorcia in media la vita di ogni persona all'interno dell'Unione Europea (UE) di 8,6 mesi e i valori salgono per l'Italia: 9 mesi di vita nel 2000;

lo stesso studio stima che nella UE, con la diminuzione della mortalità legata alla riduzione del PM fino all'anno 2020, si avrebbe un vantaggio monetario annuo compreso tra i 58 e i 161 miliardi di euro, mentre con la diminuzione delle malattie dovute al PM si risparmierebbero intorno ai 29 miliardi di euro l'anno;

in Italia le cifre relative oscillerebbero da 9 a 23 miliardi di euro l'anno e fino a 5 miliardi di euro l'anno, rispettivamente. Calcolando insieme il costo degli anni di vita persi, si arriverebbe a risparmiare fino a 28 miliardi di euro l'anno,

tenuto conto che:

secondo un recente studio della Commissione Europea, all'inquinamento atmosferico sono attualmente riconducibili circa 350 mila morti premature l'anno in Europa;

a fronte dei dati emersi da tali ricerche, il commissario europeo all'ambiente Stavros Dimas ha dichiarato che il prezzo più alto dell'inquinamento atmosferico è quello che si paga in termini di vite umane e che, se l'UE non prenderà provvedimenti straordinari, nel 2020 ci saranno ancora 270 mila morti»,

considerato, inoltre, che:

a fronte di un problema così grave e serio come quello della salute dei cittadini, il Governo, nel periodo 2001-2005, non ha provveduto a realizzare un programma di interventi strutturali e radicali per fronteggiare le criticità derivanti dalla congestione da traffico nelle aree urbane, ma ha invece concentrato gli investimenti in opere autostradali che aumentano soltanto il traffico autostradale e, conseguentemente, le emissioni derivanti dai veicoli;

di quasi 55 miliardi di euro di investimenti, approvati dal CIPE per le opere della Legge Obiettivo, solo il 6% di queste risorse (pari a 3,2 mld di euro), sono state destinate al miglioramento delle infrastrutture «urbane» e cioè destinate a reti metropolitane;

i contributi ai privati cittadini per l'acquisto di veicoli elettrici, a metano e GPL e la conversione a metano e a GPL di autoveicoli a benzina, previsti dall'art. 1, comma 2, del decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 novembre 1997, n. 403, e successivi rifinanziamenti risultano oramai esauriti dal 16 settembre 2004.

risorse stanziata per far fronte alle esigenze di tutela ambientale con il Decreto Legge del 21 febbraio 2005, n. 16, di 140 milioni di Euro a decorrere dal 2006 risultano del tutto insufficienti;

è necessario invertire le tendenze in atto e contribuire al risanamento ed allo sviluppo del trasporto pubblico locale, al miglioramento e potenziamento del trasporto rapido di massa, alla crescita della mobilità

ciclistica, al sostegno dell'innovazione tecnologica nei sistemi di regolazione del traffico, alla riduzione dell'uso del mezzo privato (anche con l'applicazione del *car sharing* e del *car pooling*), all'istituzione del *mobility manager* quale figura di riferimento per tutte le tematiche relative alla mobilità, ai trasporti, all'inquinamento derivante,

considerato, altresì, che:

per le finalità descritte, a decorrere dall'anno 2007 sia congruo prevedere una spesa annua di 800 milioni di euro, ripartite tra Regioni ed Enti Locali, con un apposito fondo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti,

impegna il Governo:

ad istituire un apposito fondo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione di interventi e di programmi a favore della mobilità sostenibile».

0/3613/4/8^a

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

«L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni), in sede di esame del disegno di legge n. 3613 (legge finanziaria 2006);

considerato che:

l'Ufficio Regionale per l'Europa dell'OMS, in uno studio recentemente pubblicato, ha fornito dati preoccupanti in merito agli effetti dell'inquinamento atmosferico in ambiente urbano, con particolare riferimento alle polveri sottili, dai quali emerge con allarmante chiarezza che l'inquinamento atmosferico da particolato fine (PM) accorcia in media la vita di ogni persona all'interno dell'Unione Europea (UE) di 8,6 mesi e i valori salgono per l'Italia: 9 mesi di vita nel 2000;

lo stesso studio stima che nella UE, con la diminuzione della mortalità legata alla riduzione del PM fino all'anno 2020, si avrebbe un vantaggio monetario annuo compreso tra i 58 e i 161 miliardi di euro, mentre con la diminuzione delle malattie dovute al PM si risparmierebbero intorno ai 29 miliardi di euro l'anno;

in Italia le cifre relative oscillerebbero da 9 a 23 miliardi di euro l'anno e fino a 5 miliardi di euro l'anno, rispettivamente. Calcolando insieme il costo degli anni di vita persi, si arriverebbe a risparmiare fino a 28 miliardi di euro l'anno.

tenuto conto che:

secondo un recente studio della Commissione Europea, all'inquinamento atmosferico sono attualmente riconducibili circa 350 mila morti premature l'anno in Europa;

a fronte dei dati emersi da tali ricerche, il commissario europeo all'ambiente Stavros Dimas ha dichiarato che il prezzo più alto dell'inquinamento atmosferico è quello che si paga in termini di vite umane e che, se l'UE non prenderà provvedimenti straordinari, nel 2020 ci saranno ancora 270 mila morti,

considerato che:

a fronte di un problema così grave e serio come quello della salute dei cittadini, il Governo, nel periodo 2001-2005, non ha provveduto a realizzare un programma di interventi strutturali e radicali per fronteggiare le criticità derivanti dalla congestione da traffico nelle aree urbane, ma ha invece concentrato gli investimenti in opere autostradali che aumentano soltanto il traffico autostradale e, conseguentemente, le emissioni derivanti dai veicoli,

considerato inoltre che:

la legge n. 366 del 19 ottobre 1998 «Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica» è un vero e proprio strumento per lo sviluppo delle strutture al servizio della bicicletta nei comuni italiani e ad oggi ha riscosso notevole successo, raccogliendo richieste di finanziamento di gran lunga superiori ai finanziamenti disponibili;

impegna il Governo:

ad incrementare le risorse relative alla mobilità ciclistica rifinanziando la legge 366/1998».

0/3613/5/8^a

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN, ZANDA, PAOLO BRUTTI

«L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni), in sede di esame del disegno di legge n. 3613 (legge finanziaria 2006),

considerato che:

nelle aree urbane italiane sono raggiunti livelli di traffico e congestione elevatissimi, tali che limitano fortemente la mobilità e producono costi aggiuntivi per le patologie da inquinamento, derivanti alle popolazioni esposte;

l'inquinamento derivante dai veicoli di trasporti è rappresentato al 95% dai mezzi privati;

la tendenza che si registra in Italia è di una pervicace resistenza all'uso dell'automobile privata, che non potrà che essere progressivamente sostituita da una mobilità alternativa, pena l'invivibilità delle nostre città,

ritenuto che:

debbano essere adottate da subito tutte le misure finalizzate ad un'inversione di tendenza che limitino gli impatti da traffico, almeno at-

tenuando i costi sociali in termini di vite umane, purtroppo –statisticamente- connessi agli attuali volumi di traffico;

quale misura incentivante all'uso dei mezzi pubblici, sia da attivare immediatamente una campagna di defiscalizzazione degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico e ferroviario,

impegna il Governo:

a definire un'apposita previsione di spesa per incentivare l'acquisto di abbonamenti annuali e mensili ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale, interregionale e ferroviario, anche attraverso una detassazione dei costi sostenuti dai cittadini».

0/3613/6/8^a

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

«L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni), in sede di esame del disegno di legge n. 3613 (legge finanziaria 2006),

considerato che:

nelle aree urbane italiane sono raggiunti livelli di traffico e congestione elevatissimi, tali che limitano fortemente la mobilità e producono costi aggiuntivi per le patologie da inquinamento, derivanti alle popolazioni esposte;

l'inquinamento derivante dai veicoli di trasporti è rappresentato al 95% dai mezzi privati;

la tendenza che si registra in Italia è di una pervicace resistenza all'uso dell'automobile privata, che non potrà che essere progressivamente sostituita da una mobilità alternativa, pena l'invivibilità delle nostre città,

tenuto conto, altresì che:

nella Tabella E di cui al disegno di legge in parola è stato operato un cospicuo taglio alle risorse destinate all'acquisto di autobus dalla legge 194/98 per il triennio 2006-2008 pari a circa 120 milioni di euro;

a causa di tale riduzione, nel prossimo triennio, il settore dovrà rinunciare all'acquisto di 800 nuovi autobus, che erano già previsti nei piani regionali per rinnovo del parco mezzi,

impegna il Governo:

a ripristinare le risorse da destinare al rinnovo e all'ampliamento del parco autobus nelle città al fine di migliorare le flotte pubbliche e la qualità dell'offerta del trasporto pubblico locale al fine di ridurre le emissioni derivanti dall'utilizzo di mezzi inquinanti ed obsoleti».

0/3613/7/8^a

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

«L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni), in sede di esame del disegno di legge n. 3613 (legge finanziaria 2006),

considerato che:

in Italia gli incidenti stradali causano ogni anno 8.000 morti, 25.000 invalidi gravi, 145.000 ricoveri ospedalieri e oltre 1.000.000 di prestazioni di pronto soccorso. I costi sanitari, sociali ed economici che l'Italia sostiene a causa delle tragedie stradali sono elevatissimi, stimati in oltre 20 miliardi di euro ogni anno;

negli ultimi trenta anni gli incidenti stradali hanno causato in Italia oltre 100.000 morti e 250.000 invalidi gravi. Senza considerare il dolore della sfera personale, questo ha prodotto costi economici diretti a carico della collettività dell'ordine di 330 miliardi di euro (ovvero circa 640.000 miliardi di vecchie lire);

da quanto emerge dai dati Istat, l'Italia è tra i paesi occidentali che hanno fattori tra i più negativi sull'incidentalità stradale, con variazioni percentuali che mostrano aumenti del 2,7% degli incidenti stradali tra il 2000 e il 2001, a fronte di decrementi pressoché generalizzati nel resto d'Europa;

da quanto emerge dai dati Istat sugli indici di mortalità degli incidenti stradali nel 2002, in Italia, si può constatare come le prime cause siano: il "mancato rispetto della distanza di sicurezza"; la "guida distratta"; "eccesso di velocità";

tra queste tre cause il più alto indice di mortalità è relativo all'eccesso di velocità. Si evidenzia come tali comportamenti scorretti siano tutti suscettibili di miglioramento grazie a campagne di informazione e sensibilizzazione degli automobilisti,

considerato inoltre che:

l'introduzione della patente a punti ha prodotto un calo dell'incidentalità, abbassando il numero dei morti sulle strade. Dal luglio del 2003 gli incidenti stradali sono diminuiti del 18,3 per cento. Un calo consistente che riguarda anche il numero dei morti e dei feriti, scesi rispettivamente del 18,6 per cento e del 22 per cento. Nel dettaglio, nel periodo 1° luglio 2003-31 gennaio 2004, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, si è avuto un calo degli incidenti di 21.336. Quelli con esito mortale sono stati 2029, contro 2491, e quelli con feriti 44.572, a fronte di 55.795 (fonte: direzione centrale della polizia stradale);

rimane comunque un allarmante dato sull'indisciplina degli automobilisti italiani: nei primi dieci mesi di quest'anno sono state ritirate mediamente circa 300 patenti al giorno. In particolare, tra il 1° gennaio ed il 31 ottobre 2004 le forze dell'ordine hanno accertato complessivamente 2.670.787 infrazioni al Codice della strada, con una decurtazione complessiva di 3.481.591 punti. 84.831 le patenti di guida e 52.905 le carte di cir-

colazione ritirate. Sempre nel periodo in questione, sono aumentate del 7% le infrazioni per eccesso di velocità e del 24,7% quelle per guida in stato di ebbrezza alcolica;

il complesso dei dati più recenti conferma ancora una volta come la velocità eccessiva e la guida in stato di ebbrezza rappresentino i comportamenti maggiormente pericolosi, verso i quali è necessario mantenere alto il livello di attenzione ed organizzare un'efficace prevenzione,

impegna il Governo:

ad accelerare l'attuazione degli investimenti del Piano per la sicurezza stradale e a finanziare una specifica campagna per la sicurezza stradale, di lunga durata, anche con l'uso di mezzi di comunicazione di massa, che coinvolga anche le scuole ed i giovani studenti, soprattutto in relazione all'uso dei ciclomotori e della guida sicura in città».

0/3613/8/8^a

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN, CICOLANI, FORTE, MENARDI, PEDRAZZINI, ZANDA, PAOLO BRUTTI, GRILLO

«L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni), in sede di esame del disegno di legge n. 3613 (legge finanziaria 2006),

premessi che:

l'art. 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144 "Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali", al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione al Piano di sicurezza stradale 1997-2001 della Commissione delle Comunità europee, prevede la predisposizione, a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), che attui gli indirizzi generali e le linee guida definiti con la procedura stabilita dalla norma citata e che venga attuato mediante programmi annuali;

la legge 23 dicembre 1999, n. 488 (finanziaria 2000), che reca limiti di impegno per l'attuazione dei programmi annuali, ha autorizzato gli Enti proprietari delle strade territorialmente competenti a contrarre mutui per la realizzazione degli interventi secondo criteri e modalità stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

il CIPE, con la delibera n. 100 del 29 Novembre 2002, ha approvato il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e, contestualmente, il suo primo programma annuale di attuazione, in conformità con quanto previsto dalla citata legge 17 maggio 1999, n. 144;

le risorse rese disponibili dalla già citata Legge Finanziaria 2000, attraverso l'accensione di un mutuo quindicennale, hanno previsto un co-finanziamento di 129 milioni di Euro che dovrebbero attivare investimenti complessivi per circa 310 milioni di euro per interventi in sicurezza stradale,

considerato inoltre che:

il CIPE, con delibera n. 81 del 13 Novembre 2003, in conformità con la procedura prevista dalla Legge 144/99, ha approvato il secondo programma annuale di attuazione del Piano Nazionale sulla Sicurezza Stradale;

la dotazione finanziaria di tale programma è pari a circa 155 milioni di Euro e attiverà investimenti locali e regionali per un ammontare complessivo di investimenti pari a circa 370 milioni di Euro;

in data 19 febbraio 2004 è stato emanato il decreto dirigenziale di impegno delle risorse finanziarie a favore delle Regioni che ha consentito alle stesse di definire i bandi e i programmi di assegnazione dei fondi a Comuni e Province;

in data 10 giugno 2004 è stato emanato il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di assegnazione dei fondi del programma strategico,

considerato, altresì, che:

con la Legge Finanziaria del 2004, su iniziativa del Ministero dell'Economia e delle Finanze, è stata prevista una semplificazione della procedura di trasferimento dei fondi relativi al PNSS (non più dallo Stato ai Comuni e alle Province che li usano per pagare i ratei di mutuo ma direttamente dallo Stato all'istituto di credito presso il quale Comuni e Province accendono il mutuo);

ad oggi tale procedura (che richiede un protocollo di intesa tra il Ministero dell'Economia e la Cassa Depositi e Prestiti) non risulta definita puntualmente con il risultato che i fondi del PNSS (primo programma, secondo programma, progetti strategici) sono bloccati da oltre un anno e ciò ha bloccato anche i finanziamenti stanziati da Comuni, Province e Regioni (circa 350 milioni di Euro);

tale blocco produce effetti disastrosi sia sulla credibilità degli impegni di livello nazionale sia sui bilanci delle Amministrazioni regionali e locali che hanno impegnato somme che da più di un anno giacciono in attesa che la «semplificazione procedurale» sia definita,

tenuto altresì conto che:

il costo economico in termini di danni a beni e a persone degli incidenti stradali nel 2002 è stato pari a circa 34.000 milioni di Euro;

il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale si propone di ridurre gli incidenti stradali e il loro costo ad un tasso del 7% annuo e che tale riduzione comporta un risparmio di oltre 2.200 milioni di Euro ogni anno per ottenere il quale è stato attivato un investimento di circa 340 milioni/anno,

impegna il Governo:

ad adottare immediatamente il protocollo di intesa con la Cassa Depositi e Prestiti al fine di rendere immediatamente disponibili e utilizzabili i fondi necessari ad attuare il primo programma, il secondo programma ed i progetti strategici del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale».

0/3613/9/8^a

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN, PAOLO BRUTTI, CICOLANI, FORTE, MENARDI, PEDRAZZINI, ZANDA, GRILLO

«L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni), in sede di esame del disegno di legge n. 3613 (legge finanziaria 2006),

considerato che:

nel disegno di legge n. 3613 (legge finanziaria 2006) non sono previsti rifinanziamenti delle leggi di investimento per i porti mentre viene mantenuto il vincolo alle spese infrastrutturali introdotto dalla Finanziaria 2005, mediante la previsione del patto di stabilità;

a causa di questi vincoli sono in sostanza bloccati investimenti per 1,5 miliardi di euro, compromettendo anche l'utilizzo delle risorse destinate ai lavori di manutenzione e, quindi, di sicurezza nei porti italiani,

tenuto conto altresì che:

il vincolo alle spese è stato mantenuto nonostante l'impegno assunto dal Governo con l'accoglimento dell'ordine G700 al DDL n. 3523 (decreto legge n. 115 del 30-6-2005 "Disposizioni urgenti per assicurare la funzionalità di settori della pubblica amministrazione");

le Autorità portuali uno stato di grave incertezza se non di vero e proprio blocco nella programmazione e realizzazione degli interventi previsti dagli strumenti di pianificazione, per altro coperti da mutui dello Stato, compromettendo gravemente la competitività dei nostri porti, impedendo l'adeguamento infrastrutturale indispensabile per rispondere alle dinamiche del mercato internazionale;

l'articolo 14 del decreto legge n. 115 del 30-6-2005 "Disposizioni urgenti per assicurare la funzionalità di settori della pubblica amministrazione" convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, Legge 17 agosto 2005, n. 168, in materia di ammodernamento delle infrastrutture portuali, ha limitato lo sblocco dei finanziamenti per le opere infrastrutturali avviate dalle Autorità Portuali garantendo la copertura finanziaria del solo 2005, impedendo così la indispensabile programmazione pluriennale,

impegna il Governo:

a reperire un'ideale copertura necessaria a consentire la prosecuzione degli investimenti anche per gli esercizi 2006-2007».

0/3613/10/8^a

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

«L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni), in sede di esame del disegno di legge n. 3613 (legge finanziaria 2006),

considerato che:

il settore dell'economia marittimo-portuale rappresenta un fattore decisivo per lo sviluppo del Paese, per l'economia e l'occupazione, nonché una importante occasione per lo sviluppo del cabotaggio, in grado di contribuire a riequilibrare in senso sostenibile il sistema di trasporto delle merci;

è in atto un consistente intervento di potenziamento degli scali portuali italiani in grado di allinearsi alla portualità del Nord Europa e che, per completare il piano già approvato dal Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, occorre garantire le necessarie risorse finanziarie;

le misure legislative approvate negli anni scorsi hanno permesso alla flotta ed alla cantieristica italiana di crescere in modo costante e positivo ed ai cantieri di costruzione e riparazione navale di mantenere consistenti commesse e di garantire l'occupazione,

impegna il Governo:

a prevedere il rifinanziamento, per il prossimo triennio, delle misure riguardanti il sostegno e lo sviluppo del cabotaggio».

0/3613/11/8^a

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN, Paolo BRUTTI

«L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni), in sede di esame del disegno di legge n. 3613 (legge finanziaria 2006),

considerato che:

nel disegno di legge n. 3613 (legge finanziaria 2006), all'articolo 17 è prevista una modifica dell'articolo 75 della legge 289/2002 (legge finanziaria 2003) prevedendo, per la prosecuzione degli interventi "Sistema alta velocità/alta capacità" la concessione di mutui quindicennali a RFI a partire dal 2006 per un importo pari a 100 milioni di euro e di un ulteriore contributo quindicennale pari a 100 milioni di euro a decorrere dal 2007;

nella relazione del Governo al disegno di legge n. 3613 la previsione di cui all'articolo 17 è finalizzata alla realizzazione degli interventi relativi al sistema AV/AC delle tratte Milano-Genova e Milano-Verona,

tenuto conto, altresì che:

nella Tabella F di cui al disegno di legge in parola è altresì operato cospicuo slittamento di risorse all'apporto del capitale sociale FS, ex Legge 662/98 per il triennio 2006-2008 pari a circa 18 miliardi di euro,

impegna il Governo:

nell'ambito della pianificazione e programmazione degli interventi sulla rete ferroviaria a dare priorità alla realizzazione al completamento dei progetti sulla rete esistente;

a dare priorità al completamento delle tratte AV/AC Torino-Milano-Napoli, inclusi i nodi ferroviari metropolitani».

0/3613/12/8^a

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN, PAOLO BRUTTI

«L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni), in sede di esame del disegno di legge n. 3613 (legge finanziaria 2006),

considerato che:

all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), istituita con il d. lgs. 25 febbraio 1999 n. 66, è dotato di autonomia (amministrativa, regolamentare, patrimoniale, contabile e finanziaria) al quale sono attribuiti due compiti fondamentali quali la conduzione delle inchieste tecniche relative agli incidenti ed agli inconvenienti occorsi ad aeromobili nel settore dell'aviazione civile e lo svolgimento delle attività di studio e di indagine per migliorare la sicurezza del volo;

il funzionamento dell'Agenzia è soprattutto condizionato dalle disposizioni delle leggi finanziarie che hanno reso applicabile nei confronti dell'ANSV anche il blocco delle assunzioni del personale con contratto individuale di lavoro a tempo indeterminato. Ciò, infatti, ha reso difficile all'Ente di completare i propri organici, in particolare per quanto riguarda il personale tecnico;

la legge 311/2004 – Legge finanziaria per il 2005 (art. 1, commi 93-94) ha previsto altresì la rideterminazione delle dotazioni organiche, con una riduzione non inferiore al 5% della spesa complessiva relativa al numero dei posti in organico;

la stessa legge 311/2004, mentre dispone al comma 95 il mantenimento del divieto di procedere ad assunzioni di personale a tempo indeterminato (ad eccezione delle assunzioni relative alle categorie protette), non ricomprende espressamente fra le «indifferibili esigenze di servizio di particolare rilevanza ed urgenza» indicate come prioritarie al comma 97, le assunzioni a tempo indeterminato che l'Agenzia potrebbe chiedere

di effettuare in deroga al divieto stesso per acquisire tutto il personale tecnico necessario (investigatori) che non ha finora potuto assumere – se non parzialmente ed a tempo determinato – per poter assolvere la missione istituzionale che le è stata conferita.

la rigida applicazione di una normativa generalizzata di blocco rischierebbe di creare una serie di condizionamenti suscettibili, di fatto, di impedire ad un Ente di nuova istituzione di dotarsi delle strutture oggettivamente e strettamente necessarie per poter operare secondo le prescrizioni di legge,

tenuto conto che:

nei primi mesi del 2005 sono stati registrati 530 episodi di emergenza sui velivoli passeggeri, esattamente il doppio di quelli registrati nel 2001;

alla luce dei recenti e gravissimi incidenti avvenuti in Italia nel settore del trasporto aereo, la necessità di effettuare verifiche e controlli al fine di garantire la sicurezza dei voli in Italia appare sempre più un'esigenza improrogabile,

impegna il Governo:

ad incrementare le risorse finanziarie destinate all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo e a rimuovere gli ostacoli di carattere economico e normativo che stanno incidendo sulla organizzazione e sull'operatività dell'Agenzia e sulla sicurezza aerea del paese».

**ORDINI DEL GIORNO ALLA TABELLA 10 DEL DISEGNO DI
LEGGE N. 3614 – STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PER L'ANNO
FINANZIARIO 2006**

0/3614/1/8^a/Tab.10

Paolo BRUTTI, MONTINO, MONTALBANO, VISERTA COSTANTINI

«L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni) del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 3614 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2006 e bilancio pluriennale per il triennio 2006-2008),

premessi che:

la manovra finanziaria per il 2006, contrariamente alle attese e in sostanziale continuità con le politiche adottate nel corso dell'attuale legislatura, contiene misure di scarsa credibilità e limitata efficacia per le imprese e i cittadini. Non sono previsti, infatti, interventi per dare risposta adeguata ai problemi più acuti del Paese, dai rischi di declino del nostro sistema economico e produttivo alla distribuzione fortemente sperequata del reddito, dal blocco dei consumi alla precarizzazione crescente dei rapporti di lavoro, dalla liberalizzazione dei settori produttivi alla necessaria modernizzazione economica e sociale del Paese;

per quanto riguarda le opere pubbliche e le infrastrutture, si segnala un ulteriore forte ridimensionamento delle risorse destinate agli investimenti infrastrutturali pubblici;

in tale contesto, appaiono particolarmente gravi i tagli di risorse operati nei confronti delle aree sottoutilizzate, che si traducono nella riduzione delle risorse destinate alla realizzazione di opere pubbliche infrastrutturali nel Mezzogiorno,

impegna il Governo:

a predisporre un considerevole aumento delle risorse destinate al finanziamento della UPB 3.2.3.28 relative agli interventi infrastrutturali per le aree sottoutilizzate».

0/3614/2/8^a/Tab.10

Paolo BRUTTI, MONTINO, MONTALBANO, VISERTA COSTANTINI

«L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni) del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 3614 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2006 e bilancio pluriennale per il triennio 2006-2008),

premesso che:

le imprese navalmeccaniche ed amatoriali rappresentano un settore di notevole importanza per l'economia italiana;

i dati disponibili ci confermano che il rilancio del settore della navalmeccanica e dei trasporti marittimi è dovuto al forte aumento dei trasporti intercontinentali di *container* che transitano nel Mediterraneo, alla realizzazione di un fitto reticolo di collegamenti inframediterranei e all'aumento del traffico passeggeri, compreso quello crocieristico, che nel loro insieme hanno contribuito alla crescita delle commesse e del lavoro occupato nel settore;

in questo scenario, tuttavia, la concorrenza internazionale aumenta e appaiono particolarmente gravi i tagli di risorse effettuati sugli interventi a sostegno delle imprese italiane del settore navalmeccanico e amatoriale, di entità tale da ridurre gli spazi di crescita delle imprese del settore, con evidenti possibili ricadute sull'occupazione,

impegna il Governo:

a predisporre un considerevole aumento delle risorse destinate al finanziamento delle UPB 4.1.2.3 e 4.2.3.1 relative agli interventi e agli investimenti destinati alle imprese navalmeccaniche ed amatoriali».
