

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

Seduta n. 526

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

(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)

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

**Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni
per l'anno finanziario 2006 (Tabella 11)**

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE E
PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 2006) (n. 3613-B)
(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)

IN SEDE CONSULTIVA

3° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 DICEMBRE 2005

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

IN SEDE CONSULTIVA

(3614-B) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2006 e bilancio pluriennale per il triennio 2006-2008, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

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

– **(Tab. 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2006

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

(Esame congiunto; rapporti 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; rapporto favorevole sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative parti del disegno di legge finanziaria)

* PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 7 e passim
BRUTTI Paolo (DS-U)	11
CICOLANI, relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria	4, 6, 9 e passim
DONATI (Verdi-Un)	7, 9
MENARDI (AN)	7, 16
PEDRAZZINI, relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria	3
TASSONE, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti	14, 16
* ZANDA (Mar-DL-U)	6, 10
ALLEGATO (Contiene i testi di seduta)	17

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 Democratica 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-Rosa nel pugno: Misto-Rnp; Misto Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

I lavori hanno inizio alle 8,45.

IN SEDE CONSULTIVA

(3614-B) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2006 e bilancio pluriennale per il triennio 2006-2008, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

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

– **(Tab. 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2006

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

(Esame congiunto; rapporti 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; rapporto favorevole sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative parti del disegno di legge finanziaria)

* PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 3614-B (tabelle 10 e 11) e 3613-B, già approvati dal Senato e modificati dalla Camera dei deputati.

Ricordo ai colleghi che in questa sede l'esame in Commissione deve limitarsi alle modifiche apportate dalla Camera dei deputati al testo delle tabelle 10 e 11 del bilancio – Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2006 e Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2006 – e alle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria.

Prego il senatore Pedrazzini di riferire alla Commissione sulle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati alla tabella 11 e alle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.

PEDRAZZINI, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Per quel che concerne il settore delle comunicazioni le modifiche apportate dalla Camera dei deputati allo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni a seguito dell'approvazione del maxiemendamento del Governo non hanno introdotto variazioni di rilievo. Infatti, l'articolo relativo alle emittenti radiofoniche locali è rimasto inalterato e sono state riconfermate le agevolazioni per i segnali televisivi in tecnica digitale. Quindi, per quanto di mia competenza, non vi sono osservazioni da fare.

Pertanto, propongo l'espressione di un rapporto favorevole alla 5^a Commissione.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare in discussione generale, passiamo alla votazione della proposta di rapporto favorevole avanzata dal relatore.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale)

Metto ai voti tale proposta.

È approvata.

L'esame delle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati alla tabella 11 e alle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria è così concluso.

Prego ora il senatore Cicolani di riferire alla Commissione sulle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati alla tabella 10 e alle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.* Intendo soffermarmi in particolare sul nuovo testo del disegno di legge finanziaria approvato dalla Camera, che contiene modifiche radicali assolutamente significative. Mi limiterò a segnalare queste modifiche perché i tempi per l'approvazione del provvedimento incalzano e pertanto credo che non avremo alcuna possibilità di apportare eventuali ulteriori modifiche alle norme stesse.

La prima osservazione riguarda l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici, in merito alla quale si era sviluppato un ampio dibattito in prima lettura e che nel testo modificato dalla Camera trova una sistemazione profondamente innovativa. Ci troviamo di fronte alla previsione di un'Autorità indipendente dal punto di vista economico, per la quale sono stati previsti un metodo e alcuni limiti per reperire le risorse all'interno del mercato. Avendo poco tempo a disposizione per esaminare il provvedimento, mi sono preso la libertà di sentire alcuni membri dell'Autorità di vigilanza per i lavori pubblici per capire meglio la situazione, dato che ritengo questi aspetti estremamente delicati. Il comma 67 del disegno di legge finanziaria disciplina appunto l'autonomia organizzativa e finanziaria di questa Autorità e attribuisce alla medesima compiti di vigilanza sulla sicurezza ferroviaria. Questo desta in me delle perplessità, in particolare sulla quota-parte consistente che dovrebbe rinvenire proprio da finanziamenti dello Stato per questa *Authority*.

Un secondo punto abbastanza rilevante, su cui debbo esprimere le mie perplessità non tanto dal punto di vista sostanziale ma formale, riguarda il comma 78 del medesimo disegno di legge finanziaria, concernente l'intervento di cui alla legge n. 443, la cosiddetta legge obiettivo del 2001. La Camera ha approvato un testo in cui, in aggiunta agli interventi della legge obiettivo, ne prevede alcuni specifici attribuendo ad essi una sostanziosa parte di finanziamenti, senza seguire le procedure previste dalla legge medesima, quasi come se si trattasse di una legge di spesa ordinaria. Questo è profondamente sbagliato e contrario allo spirito della

legge-obiettivo, il cui aspetto più rilevante è proprio quello della trasparenza delle procedure che portano all'individuazione e alla modalità di finanziamento delle opere. Ricordo che passaggio fondamentale per realizzare tutto ciò è l'accordo tra Stato e Regioni: infatti, la legge obiettivo ha tende appunto a far convergere tutte le amministrazioni dello Stato (che hanno obiettivi di pianificazione e quindi di ammodernamento degli impianti infrastrutturali del Paese) verso un unico obiettivo. Scavalcare completamente con il provvedimento al nostro esame questo metodo e attribuire i fondi destinati in base a questa procedura a singole opere al di fuori di un contesto programmatico è un grave errore, tra l'altro compiuto proprio dall'ente legislativo che dovrebbe dare l'esempio sotto questo profilo. Esprimo pertanto un giudizio negativo sul comma 78 del disegno di legge finanziaria, che prevede un contributo annuale di 200 milioni di euro per 15 anni per interventi infrastrutturali e stabilisce che una parte dei fondi previsti viene destinata alla prosecuzione di lavori afferenti risorse e miglioramenti dell'approvvigionamento delle risorse idriche nella misura del 25 per cento. È autorizzato il proseguimento di interventi già iniziati con leggi di spesa di alcuni anni fa: di conseguenza tutto ciò è posto al di fuori della programmazione congegnata dalla legge 21 dicembre 2001 n. 443, la cosiddetta legge obiettivo. Sarebbe stato metodologicamente più corretto diminuire i fondi della legge obiettivo e destinare una parte di quelle risorse, tramite un comma autonomo, a una serie di interventi decontestualizzandoli dalla logica della stessa legge obiettivo. Tra l'altro non so nemmeno se ciò che intendiamo fare tramite il comma 78 del disegno di legge al nostro esame sia legittimo.

Un'altra norma che può essere trascurabile quanto agli effetti concreti, ma che non lo è sotto molti altri punti di vista, è quella che dispone la fusione per incorporazione di Infrastrutture S.p.A. (ISPA), nella Cassa depositi e prestiti S.p.A.. Si tratta di un fatto scarsamente rilevante quanto agli effetti pratici, quantomeno per ciò che interessa la nostra Commissione, perché viene salvato il finanziamento del Sistema alta velocità/alta capacità, che era finanziato attraverso ISPA sulla base dell'articolo 75 della legge n. 289 del 27 dicembre 2002, la legge finanziaria per il 2003. È questo un passaggio importante, perché ad Infrastrutture S.p.A. era stato attribuito, con una certa enfasi, un determinato ruolo che resta importante, ma che ora verrà svolto dalla Cassa depositi e prestiti. Con il comma 79 del disegno di legge finanziaria si esauriscono i dubbi che in questa Commissione erano stati posti sulla possibilità che proprio attraverso ISPA si ripetesse quanto accaduto con l'IRI; viene dunque a cessare la ragione di queste riflessioni e di queste preoccupazioni.

Va poi salutato positivamente l'impegno del Governo nella prosecuzione degli interventi relativi al Sistema alta velocità/alta capacità, con un formulazione un po' diversa rispetto a quella che avevamo visto nella prima lettura. Il comma 84 stabilisce infatti che, per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema alta velocità/alta capacità, sono concessi a Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società del gruppo contributi quindicennali di 85 milioni di euro a decorrere dal 2006 e di 100 milioni di euro a de-

correre dal 2007, per un impegno complessivo di 185 milioni di euro. È inoltre previsto un ulteriore contributo quindicennale di 15 milioni di euro annui a decorrere dal 2006, per un totale di 225 milioni di euro, interamente destinato alle linee Milano – Genova e Milano – Verona, incluso il nodo di Verona. Si ribadisce dunque, aldilà dell'entità del finanziamento che mi pare persino modesto se limitato ai 15 milioni previsti, la volontà forte del Governo di realizzare la Milano – Genova e la Milano – Verona, in quanto elementi sostanziali nel quadro del cosiddetto Corridoio 5.

I commi 87 e 88 riguardano una serie di interventi di importanza a mio avviso notevole, che potrebbero assumere autonomamente la dignità di legge. Si modifica la disciplina dei bilanci delle Ferrovie dello Stato per quanto riguarda gli investimenti, con un ammortamento figurativo del contributo in conto impianti che, se non ho capito male, non va più considerato come aumento di capitale dell'ente. Quindi c'è un cambiamento radicale quantomeno della forma, se non della sostanza, nella redazione dei bilanci delle Ferrovie dello Stato S.p.A. Holding, e in particolare di Rete ferroviaria italiana S.p.A., con una modifica rispetto a quanto previsto dalla direttiva D'Alema del 1999.

Si prevede poi, di fatto, una sanatoria urbanistica degli immobili delle Ferrovie dello Stato, che credo sia legata alle cartolarizzazioni.

* ZANDA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, vorrei sottolineare quanto sia straordinario il lessico usato da questo provvedimento. Il lessico fa parte del contesto e chiedo ai colleghi di porvi attenzione, perché credo che le generazioni future avranno molto da penare per interpretare una norma scritta in questo modo.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relativa del disegno di legge finanziaria*. Le Ferrovie dello Stato, un paio di anni fa, hanno impegnato circa 1 miliardo di euro da destinare alla politica degli investimenti immaginando vendite del proprio patrimonio. Le Ferrovie, avendo goduto per decenni di regimi particolari, non erano abituate a chiedere concessioni o licenze edilizie (se lo hanno fatto, è accaduto solo di recente), per cui non era facile risalire ad un accertamento di conformità urbanistica del loro patrimonio immobiliare: per questo sono state previste una serie di norme che fanno in modo che a tutto il patrimonio delle Ferrovie sia riconosciuta una conformità urbanistica, per poterne facilitare la valorizzazione o l'alienazione.

I commi 103 e seguenti dispongono una serie di aiuti, anche di grande rilevanza, a tutto il mondo dell'autotrasporto, che vanno da alcune facilitazioni riguardanti il rapporto con l'Inps ai contributi tesi ad agevolare la crescita dimensionale delle imprese di autotrasporto.

Vi è un'interessante annotazione da fare sul comma 393 del disegno di legge finanziaria, che detta norme in materia di trasporto pubblico locale, riguardante la proroga di un anno per l'affidamento in gara dei servizi: si rende possibile questa proroga, laddove vi sia stata una cessione

almeno parziale delle società di trasporto pubblico locale o una fusione di più società all'interno della stessa Regione o in zone limitrofe. Quindi, di fatto si tratta di una riforma del decreto legislativo n. 422 del 1997.

Risulta interessante la previsione di cui al comma 415 per contributi finalizzati a infrastrutturazioni di aree ricadenti all'obiettivo 1 secondo i parametri dell'Unione europea, su cui do un giudizio positivo, che parla di 300 milioni di euro per gli ATO. La previsione di cui a questo comma è tesa a favorire la nascita non solo degli ATO, ma anche la gestione del servizio idrico integrato mediante l'attuazione della cosiddetta legge Galli.

Sottolineo il comma 480 sugli investimenti INAIL e sul suo impiego al fine degli investimenti delle pubbliche amministrazioni in generale. Da ultimo di grandissimo interesse è il comma 583 che prevede norme concernenti l'utilizzo di risorse da parte dell'ENAC per investimenti per le infrastrutture aeroportuali, attenuando gli effetti della diminuzione degli introiti dell'ENAC derivanti dai canoni.

Il comma 584 in realtà non ha molto a che fare con la nostra Commissione ma mi ha colpito molto poiché ha il fine di promuovere il turismo di qualità; è interessante a dire il vero anche la discussione sui promotori (che prevede una disciplina a sé stante, spiegata al comma 586) per la costruzione di siti turistici di interesse pubblico, rispetto a quella generale stabilita dalla legge quadro in materia. Esso concerne proposte degli enti locali territoriali competenti, di cui all'articolo 10 della legge n. 109 del 1994, anche associati con gestori di servizi ed eventualmente consorziati e associati con enti finanziatori, nonché i soggetti dotati di certe qualità. Insomma, li ricomprende tutti!

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

MENARDI (AN). Preannuncio il mio voto favorevole sulla manovra economica varata dal Governo sulla quale, peraltro, è stata posta la fiducia.

Devo però rilevare che si registra un taglio di finanziamenti alle opere infrastrutturali in generale, in particolare a quelle in concessione, che mette in seria difficoltà gli operatori del settore per l'impegno già assunto con eventuali mutui accesi negli anni passati. Ciò detto, preannuncio la presentazione di un ordine del giorno che impegni il Governo a dare supporto, con mezzi alternativi, a questo settore.

DONATI (Verdi-Un). Ribadisco anzitutto un giudizio estremamente negativo su tutta la manovra economica elaborata dal Governo. Mi soffermerò poi su alcune considerazioni circa le novità o le mancate novità di questo provvedimento.

Voglio ricordare il fatto che il testo conferma i tagli all'ANAS lasciando inalterato il tetto di spesa. Questo, come ha già annunciato l'ingegnere Pozzi, equivale a sospendere il 60 per cento dei cantieri in corso. Erano state date in parte assicurazioni su manovre tese a modificare la situazione ma ciò non è avvenuto.

Voglio inoltre sottolineare con estrema preoccupazione i tagli alle Ferrovie. Anche in questo caso avevamo letto dai giornali di una possibile correzione tendente a recuperare almeno il taglio per l'anno 2006 e che avrebbe sicuramente dato sollievo alle Ferrovie dello Stato. Invece questa manovra taglia drasticamente sia la tabella E che la tabella F. Ciò significa che numerosi investimenti promessi (l'adeguamento dei nodi, la sicurezza ferroviaria, l'ammodernamento del parco rotabile soprattutto in vista del trasporto regionale) non potranno essere assicurati. Quindi, il Governo fa una scelta molto netta contro le Ferrovie, ponendo l'azienda in condizione di grandi difficoltà – come ci è stato ricordato anche in questa Commissione – a partire dal 2006 e rinviando numerosi investimenti. Fatto ancora più grave è che, a fronte di questi tagli sugli investimenti ordinari, la manovra finanziaria destina parte di queste risorse ad altre opere di interesse locale. Siamo di fronte a un paradosso: tagliamo i fondi all'ANAS, diamo soldi alle grandi opere, ma all'interno di queste diamo il via libera alle opere ricomprese nel comma 78. Il caso della Pedemontana a Formia è un esempio del paradosso che ci sta di fronte: trattandosi dell'adeguamento della strada statale, è un lavoro tipicamente dell'ANAS; in tal caso era sufficiente lasciare le risorse all'ANAS, rispettando al tempo stesso le procedure. Il messaggio è sempre lo stesso: tagliare l'ordinario per fornire risorse alle grandi opere. Questa politica però non regge, perché il saldo in realtà non è positivo e inoltre si privilegia l'investimento di interesse locale ritenuto giustamente più urgente rispetto alle grandi opere.

Lo stesso ragionamento, lo sottolineo, vale anche per l'Alta velocità, perché sappiamo di aver affidato ad ISPA la tratta Torino-Milano-Napoli: in questo caso si predispongono risorse, tra l'altro scarse – mi pare si parli di circa 15 milioni di euro – per iniziare nuove tratte, senza aver completato i lavori tutt'ora in corso. Siamo di fronte ad una strategia che mira a cominciare nuove opere senza poi finanziarle con un piano economico che regga alla distanza; si assegnano solo poche risorse per iniziare opere che non si sa come e quando verranno finanziate per intero. E ciò viene fatto in un periodo come quello che stiamo vivendo, in cui si tagliano anche le spese ordinarie e non vengono fatti investimenti sui nodi, in cui accadono incidenti ferroviari come quello di ieri sulla Roma-Campobasso e in cui i temi della sicurezza e dell'adeguamento della rete locale con i sistemi tecnologici sulla rete esistente sono purtroppo tornati di grande attualità.

Aggiungo ancora delle osservazioni su alcune questioni che mi lasciano perplessa: voglio ricordare come questo provvedimento preveda lo stanziamento di circa 465 milioni di euro in favore dell'autotrasporto. A fronte di questa cifra non si può poi sostenere di voler favorire lo sviluppo del trasporto ferroviario: non è possibile essere così incoerenti, visto che poi non si rifinanzia il sostegno alle politiche per l'intermodalità.

Si dice di voler aiutare l'autotrasporto perché è in difficoltà: ciò è comprensibile visti i problemi effettivamente presenti, come ad esempio quello del prezzo del gasolio. Se c'è un problema da affrontare, però, lo si faccia attraverso una politica di intese con il settore dell'autotrasporto, ad esempio offrendo incentivi a quei *tir* che accettano di viaggiare

sulle autostrade del mare. Si può dialogare con il mondo dell'autotrasporto chiedendo però in cambio scelte coerenti.

Quindi questa manovra punta sull'autotrasporto e lo sostiene, tagliando i finanziamenti per l'ANAS, per le ferrovie e per il trasporto locale, cioè per tutto il resto. Evidentemente la strategia del Governo è quella di sostenere pienamente un settore che avrebbe bisogno di essere sostenuto e contemporaneamente aiutato a cambiare strada.

Quanto poi alle questioni relative alle città, alla sicurezza stradale e agli investimenti portuali, esse non vengono sbloccate da questo provvedimento.

Dedico un'ultima notazione al comma 67 del disegno di legge finanziaria, con cui si attribuisce all'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici la funzione di *Authority* sulla sicurezza ferroviaria. Tale attribuzione mi sembra eccessiva e comunque sbagliata. Non so se il senatore Cicolani si sia reso conto della portata di questo comma.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Sì, ma ho dimenticato di farvi riferimento nel mio intervento.

DONATI (*Verdi-Un*). Sono stata colpita da tale previsione normativa, dato che in precedenza abbiamo svolto delle discussioni in merito. È vero che c'è una normativa europea da recepire, però sarebbe stata preferibile l'attribuzione di tali funzioni ad un dipartimento del Ministero competente, che da sempre si è occupato degli investimenti ferroviari e che possiede le competenze per svolgere un'attività di controllo pieno. Ritengo invece che sia completamente fuori luogo attribuire all'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici un compito di vigilanza sulla sicurezza ferroviaria, che richiede capacità e competenze di merito che essa, in questo momento, assolutamente non possiede, né vengono previste risorse aggiuntive perché queste si formino; comunque non ritengo che essa debba essere il soggetto preposto a tale funzione. Avremmo dovuto costituire, invece, un'agenzia per la sicurezza nei trasporti, con un primo nucleo relativo al trasporto ferroviario; si è scelta purtroppo una strada completamente diversa.

La manovra è dunque complessivamente sbagliata. Vorrei concludere sottolineando come sulle questioni delle ferrovie, della sicurezza e, soprattutto, del trasporto regionale sia necessario avere un nuovo confronto con le Ferrovie dello Stato e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, perché non è coerente aver usato in questi giorni così tante parole per esaltare l'importanza del trasporto ferroviario, per sostenere la TAV in Val di Susa e, nel contempo, constatare come la realtà sia così distante dalle promesse fatte. Dobbiamo immediatamente recuperare una strategia coerente nell'utilizzo delle risorse, nella vigilanza e nel controllo degli investimenti ferroviari, affinché essi producano un risultato utile, perché ora si taglia l'esistente e non si investe sull'ammodernamento. Come sapete non sono favorevole a fare «buchi nei monti» che, come ho già detto, di-

ventano solo «buchi nei conti» e che da soli non portano al miglioramento del trasporto ferroviario, tanto più se si offrono aiuti concreti all'autotrasporto, in controtendenza con gli obiettivi dichiarati, con quelli di riequilibrio modale, che sono citati in moltissimi documenti, o con il sostegno al cabotaggio.

* ZANDA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, non entro nel merito del maxi emendamento su cui il Governo ha posto la fiducia, la cui approvazione ha portato al testo oggi al nostro esame, anche perché ho trovato molto sensata la maggior parte delle osservazioni del relatore e inoltre condivido quanto detto dalla senatrice Donati. Vorrei chiedere però al relatore, senatore Cicolani, se non ritenga opportuno sottoporre alla Commissione un parere in cui vengano puntualizzati alcuni concetti base, sui quali credo che i componenti la Commissione dovrebbero trovarsi tutti d'accordo.

Il primo concetto riguarda l'utilizzo ormai sistematico da parte del Governo della tecnica del maxi emendamento, che fa sì che il Parlamento non sia in grado di valutare in modo serio i provvedimenti su cui è chiamato a votare. I colleghi senatori della maggioranza hanno votato favorevolmente sulla questione di fiducia posta sul provvedimento al nostro esame, che però non hanno potuto valutare, non avendone avuto il tempo materiale.

Il secondo concetto riguarda il fatto che il disegno di legge al nostro esame indica e propone misure che hanno un'importanza strategica, come i finanziamenti alle ferrovie di cui hanno parlato il relatore e la senatrice Donati o la questione della fusione per incorporazione di Infrastrutture S.p.A. nella Cassa depositi e prestiti S.p.A.. Si suppone che queste misure siano state preparate da tempo, perché non credo che il Governo e il Ministro dell'economia siano così irresponsabili da aver scritto misure di questa portata solo nelle ultime 24 ore. Dunque il non aver informato il Parlamento in tempo adeguato rappresenta veramente un'omissione colpevole ed è ancor più grave che non vengano illustrate le strategie che sono alla base di queste misure. Incorporare Infrastrutture S.p.A. nella Cassa depositi e prestiti S.p.A. risponde certamente ad una visione strategica che noi non possiamo giudicare, perché non ne siamo a conoscenza. Io non ho idea se dietro questa misura ci sia una strategia da parte del Ministro dell'economia come quella riferita dalla stampa nelle ultime settimane, riguardo alla riduzione complessiva del debito pubblico, ovvero se ci sia soltanto un problema organizzativo. Personalmente non riesco a percepire come stiano effettivamente le cose ma penso che nessuno di voi della maggioranza sia in grado di rispondere in modo adeguato ai problemi posti; ritengo che né il Presidente, né il Ministro siano in grado di rispondermi in modo esauriente su quale sia il ruolo che si sta dando alla Cassa depositi e prestiti e per quale motivo la si stia trasformando.

Considero questo metodo rovinoso, soprattutto se lo colleghiamo alle norme effettivamente scritte. Valga per tutti l'esempio che ha riportato il relatore senatore Cicolani: poco fa egli ha richiamato le condizioni anche

giuridiche in cui si trovano gli immobili delle ferrovie; si tratta di un patrimonio di svariati miliardi di euro al quale viene concessa presuntivamente per legge una sanatoria generale.

Davvero mi chiedo come, al di là del voto di fiducia, questa Commissione possa assumere per iscritto osservazioni di fondo sulla tecnica legislativa e sui suoi contenuti.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Anch'io, come i colleghi che mi hanno preceduto, sottolineo innanzi tutto che nell'attuale testo del disegno di legge finanziaria vengono mantenuti e addirittura peggiorati tutti gli aspetti negativi da noi rilevati durante la prima lettura del provvedimento al Senato. In particolare, rilevo che le speranze nate nelle ultime ore circa la possibilità di un cambiamento di impostazione sugli investimenti infrastrutturali di ANAS e Ferrovie, sono cadute: premessa la riduzione dell'entità degli interventi per le Ferrovie e l'ANAS, le possibilità di intervento nel 2006 e negli anni successivi saranno ridotte perché i tagli riguardano le dotazioni in conto capitale e quelle in conto esercizio e ci saranno ulteriori difficoltà per la manutenzione e la sicurezza sia stradale che ferroviaria. Non farò obiezioni di sostanza a queste preoccupazioni. È venuta avanti l'idea che si poteva fare qualcosa ma, leggendo il testo attuale del provvedimento, noto che quanto era stato deciso all'inizio viene riconfermato.

Ci ritroveremo nel 2006 e negli anni successivi di fronte ad un blocco delle attività di investimento per nuove infrastrutture e addirittura al fermo degli investimenti per le infrastrutture esistenti se, come sembra, saranno ridotte le disponibilità dello Stato a pagare lo stato di avanzamento lavori proprio dei cantieri già aperti. Avremo una riduzione della sicurezza perché è noto che per sistemi come quelli ferroviario e stradale si deve provvedere continuamente alla manutenzione, altrimenti essi rimangono in una situazione stazionaria che in realtà è un continuo regresso. Non esiste la possibilità di mantenere un sistema come quello ferroviario su un determinato *standard* di sicurezza senza ricorrere a continui investimenti. Quindi il problema è esattamente quello che avevamo già esaminato qui in Senato.

Vorrei invitare i colleghi a compiere un'attenta lettura del testo: sono introdotte novità di natura normativa, per esempio per quanto riguarda gli investimenti sul trasporto pubblico locale; poi, sul sistema di realizzazione delle infrastrutture per il turismo, si sta dando luogo a leggi nella legge. Voglio sperare che questo sia il risultato della trasposizione della lunga discussione svoltasi alla Camera dei deputati in relazione alla legge di riforma del trasporto pubblico locale. Se così non fosse, ci troveremmo di fronte ad un'elaborazione di norme per il trasporto pubblico locale sfuggita totalmente alla discussione della Camera e del Senato. Mi auguro che questa Commissione abbia qualcosa da dire se alla fine per il trasporto locale, per il turismo, per la carta d'identità elettronica, per tutto decide il Ministro del tesoro e dell'economia! Sono sicuro di ciò perché il ministro Stanca ha detto pubblicamente che non conosceva i capitoli relativi alle carte d'identità elettronica!

Detto questo, in relazione ai commi del disegno di legge finanziaria relativi alla riforma del trasporto pubblico locale, osservo con un certo stupore e stanchezza, perché lo abbiamo ripetuto centinaia di volte, che si procede di nuovo ad una proroga. Si dice che il tempo della liberalizzazione e delle gare ad evidenza pubblica nel sistema del trasporto locale viene rimandato di un anno, forse due. Vi sono una serie di eccezioni fatte per le società che si fondono, che danno almeno il 20 per cento del loro capitale e servizio. Vengono inoltre stabilite norme che salvaguardano l'applicazione anche al 2006 della possibilità di riformare società, purché si trovino in specifiche condizioni, il che fa pensare a condizioni studiate per agevolare qualche operazione qua e là. Tutto questo dà l'impressione di una materia non sufficientemente elaborata.

Si aggiunga poi che il disegno di legge al nostro esame contiene alcune norme sbalorditive, come il comma 393 che prevede l'inserimento di alcuni commi dopo il 3-*bis* dell'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997 n. 422 e successive modificazioni. In particolare il comma 3-*quater* prevede che, durante i periodi di tempo di cui ai commi 3-*bis* e 3-*ter*, cioè quelli di proroga in cui non si svolgono le gare, gli affidatari dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, sulla base degli indirizzi degli enti affidanti provvedano: al miglioramento delle condizioni di sicurezza, economicità ed efficacia dei servizi offerti; al miglioramento del servizio sul piano della sostenibilità ambientale; alla razionalizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto. Questa norma dunque fornisce delle indicazioni assolutamente generiche, oltre al fatto che va ad incidere su una materia di interesse regionale. Inoltre è lecito domandarsi a quale sanzione vada incontro una società di trasporto locale che, nel periodo di mantenimento dell'affidamento diretto, non provveda al miglioramento delle condizioni di sicurezza, economicità ed efficacia dei servizi offerti, nonché della qualità dell'informazione resa. C'è da chiedersi dunque a cosa servano norme scritte in questa maniera, che danno l'idea di grida manzoniane, senza alcuna incidenza concreta nella realtà.

Ho riportato questi esempi per rendere palese come il metodo di presentare enormi maxi emendamenti renda impossibile emanare testi legislativi che incidano sulla realtà, perché gli estensori di tali provvedimenti cercano solo, attraverso un paludamento complessivo, di realizzare qualche piccolo risultato contingente.

Vorrei fare, infine, altri due brevi accenni. Per quanto riguarda le norme relative al turismo, ho sentito poco il senatore Cicolani ricordare informalmente e un po' scherzosamente che ieri abbiamo svolto una lunga discussione su chi debba essere il promotore del *project financing*, se un soggetto pubblico o privato e in che misura debba partecipare. Nel disegno di legge al nostro esame viene inserito il termine promotore, come se esso fosse stata inventato da tale provvedimento, senza nemmeno specificare se si tratti o meno del promotore di cui alle norme sul *project financing*. Si crea un'enorme confusione stabilendo che questo soggetto, che viene definito promotore, usando lo stesso termine utilizzato dal decreto legislativo 26 agosto 2002, n. 190, può fare cose totalmente diverse

da quelle previste in tale decreto. Penso però che non sarà difficile, alla fine, concludere che le prerogative del promotore di cui si parla nel presente maxi emendamento saranno le stesse che avrà il promotore di cui al decreto n. 190.

Mi rivolgo in particolare al Presidente della Commissione: se le cose stanno così, cioè se il promotore di cui al disegno di legge finanziaria ha le stesse prerogative di quello di cui al decreto sopraccitato, diventa inutile predisporre un provvedimento sul *project financing*: tanto vale adottare direttamente queste norme. Penso inoltre che sarà complicato affermare che c'è un promotore di opere pubbliche nel campo del turismo, che funziona secondo queste regole, e c'è un promotore nel campo delle opere pubbliche infrastrutturali generali, che funziona secondo regole differenti: trovo la cosa molto strana e di difficile interpretazione.

Segnalo infine l'elenco di opere che vengono indicate come quelle a cui si dovrebbe dare realizzazione sicura. Esse possono essere definite opere iper-strategiche: si stabilisce infatti un contributo annuale pari a 200 milioni per 15 anni per interventi infrastrutturali, con un elenco di opere che dovranno essere sicuramente finanziate, stabilendo inoltre importi minimi di finanziamento per ciascuna di esse. Non c'è dubbio allora che ci troviamo di fronte a un elenco di opere iper-strategiche. Mi domando dunque, e lo chiedo anche ai colleghi senatori, se il completamento del sistema di accessibilità della Valcamonica, strada statale 42 del Tonale e della Mendola, sia un'opera la cui importanza è tale da essere inserita tra le dieci opere di maggior peso e prestigio. Capisco che ci possano essere Ministri o Sottosegretari particolarmente interessati a queste località, ma naturalmente ogni volta che si scrivono elenchi di questo genere si declassano altre opere di grandissima importanza, che non vengono qui indicate e considerate. Penso quindi che, anche sotto questo profilo, ci troviamo di fronte ad una norma inaccettabile e domando inoltre se questa Commissione o qualcuno dei colleghi della maggioranza sia stato interpellato a proposito della redazione di questo elenco o se ci sia stata una discussione per identificare tali opere.

Accade infatti che noi ci accapigliamo sui dettagli di altri provvedimenti normativi al fine di emanare disposizioni che abbiano un senso e poi ci troviamo di fronte a normative di questo genere, che buttano all'aria tutto il lavoro fatto, dando la sensazione della sua totale inutilità. Ciò dispiace a maggior ragione se il lavoro viene compiuto con lo stile, è giusto riconoscerlo, con cui ha operato questa Commissione, cercando di trovare soluzioni di mediazione tra le opinioni della maggioranza e le osservazioni dell'opposizione. Questo tipo di lavoro viene vanificato e tagliato alla radice da impostazioni e metodi di realizzazione delle norme come quelli presenti all'interno del maxi emendamento al disegno di legge finanziaria che stiamo discutendo.

Naturalmente tutto quanto ho detto mi porta a preannunciare sin d'ora il voto contrario del mio Gruppo sull'intera manovra e sull'eventuale proposta di parere favorevole del relatore.

* PRESIDENTE. Desidero svolgere un brevissimo intervento per lasciare agli atti tre puntualizzazioni.

Anzitutto, sono scandalizzato da questo modo di procedere: anch'io trovo assurda la proposta di affidare all'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici le funzioni di sorveglianza sulla sicurezza ferroviaria. Questa previsione non ha alcun senso e invito il relatore che dovrà predisporre il rapporto alla 5^a Commissione a stigmatizzarla: in Aula noi senatori della maggioranza siamo vincolati dal voto di fiducia, ma trovo sia giusto presentare, come minimo, un ordine del giorno che affermi come sia una cosa fuori dal mondo affidare a tale autorità di vigilanza le funzioni di sorveglianza sulla sicurezza ferroviaria.

Sono anche scandalizzato dal contenuto dei commi dal 585 al 593. Tali previsioni normative non hanno alcun senso, non ho capito perché sono state proposte, non è chiaro chi ne sia il promotore e non c'è alcuna motivazione per cui il settore del turismo debba essere regolato da una normativa *ad hoc*, diversamente dagli altri settori. È un'altra scelta assurda consentita solo dalla confusione nella quale, evidentemente, alcuni componenti del Governo si trovano in questo momento. Il fatto poi che essa sia compiuta all'interno di una procedura in cui alla fine domina il voto di fiducia, comporta che essa non sia discussa, non sia capita e venga votata a scatola chiusa.

Un'ulteriore puntualizzazione riguarda le opere strategiche. Anche io, per simpatia e stima nei confronti di alcuni colleghi, voterò a favore di questa norma, ma riconosco che ciò comporta lo stravolgimento di quanto abbiamo fatto in quattro anni di produzione legislativa. Se nell'operato di questo Governo c'è un'idea di cui vado fiero e che difendo in numerose sedi, è quella della cosiddetta legge obbiettivo, per cui si sono enucleate alcune opere strategiche e poi si è lavorato per realizzarle. Dico sempre che le opere strategiche sono in numero eccessivo, perché abbiamo dovuto raggiungere il consenso delle Regioni, che hanno aggiunto opere che non erano del tutto strategiche. Questa potrebbe essere una parziale giustificazione in capo al Governo ma se adesso si individua questa corsia rischiamo di cancellare tutto ciò che abbiamo detto. Quindi, per dovere di coerenza, invito il relatore a stigmatizzare questi aspetti nel rapporto che invierà alla Commissione bilancio.

Dichiaro chiusa la discussione.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, visto e considerato che la maggioranza è legata alla maggioranza ed il Governo in quanto tale è legato al Governo, non vi è dubbio che ci troviamo di fronte a un percorso obbligato, visti i tempi ristretti per una terza lettura; questo provvedimento seguirà quella strada. Posso dire che è stata contestata l'elaborazione e la costruzione del disegno di legge per quanto di nostra competenza: non abbiamo ritrovato al suo interno molte delle nostre considerazioni. È stata una gestione in solitudine da parte del Ministro dell'economia e delle finanze; ci siamo trovati, ad esempio, di fronte alla vicenda dell'attribuzione all'Autorità per la vigi-

lanza sui lavori pubblici di poteri in materia di sicurezza ferroviaria e si è affermato che la decisione è stata assunta in ottemperanza a una direttiva comunitaria che però aveva diverso scopo. Sono convinto e – l'ho detto per iscritto alla Presidenza del Consiglio – che questo è un fatto illegittimo. L'Autorità non può, in quanto tale, avere attività di gestione esecutive.

Vi è stata la vicenda della legge-obiettivo: sono state individuate alcune opere che fuoriescono dai normali controlli ma non è chiaro perché sia stata assunta tale decisione. Questo problema certamente non ci esalta e lo stesso può dirsi per altre questioni, come per esempio quelle riguardanti il trasporto pubblico. Debbo riconoscere che anche sulle norme relative al trasporto pubblico locale la direzione intrapresa non sia esattamente quella indicata dal dibattito parlamentare svoltosi in questi anni nelle commissioni competenti. Poco condivisibile è anche la diminuzione di risorse di taluni settori: per esempio il taglio di finanziamenti alla Tirrenia comporterà tra qualche tempo problemi di collegamenti con le isole.

Poco discussa è stata anche tutta l'operazione della fusione e dell'assorbimento della società ISPA nella Cassa depositi e prestiti. Per quanto riguarda invece le norme sull'autotrasporto e i relativi aiuti, le norme fanno riferimento ad un accordo tra le associazioni di categoria e Governo. Tutto questo però non è calato in un quadro e in una prospettiva di carattere generale.

Infine il Governo aveva presentato, ed aveva ovviamente assunto l'impegno nell'Aula di Palazzo Madama, un provvedimento sulla sicurezza stradale. Purtroppo, le norme sulla sicurezza stradale sono state dichiarate inammissibili dal Presidente della Camera dei deputati. Su questo tema sarà pertanto necessario intervenire nuovamente con un provvedimento d'urgenza, altrimenti dal 31 dicembre non avremmo più la patente a punti. Parliamo di sicurezza stradale e di patente a punti con riscontri anche positivi sui risultati raggiunti dal provvedimento approvato dal Parlamento.

Non mi soffermo su altre vicende ma consentitemi di esprimere un giudizio ad alta voce, come parlamentare di vecchia esperienza: la procedura di esame del disegno di legge finanziaria deve essere rivista poiché ormai siamo di fronte a uno svuotamento delle prerogative del Parlamento e del Governo stesso. Certamente anche la seduta di oggi è contrassegnata dall'impegno e dalla sensibilità di tutti i colleghi senatori, pur sapendo che siamo di fronte a una strada obbligata. Attraverso gli ordini del giorno che saranno accolti e gli interventi che saranno svolti in Aula si potrà, per fare la storia del Parlamento, indicare un percorso futuro diverso che mi auguro possa essere adottato.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Propongo l'espressione di un parere favorevole, richiamando tutte le osservazioni già espresse nel rapporto alla 5^a Commissione in occasione della prima lettura dei documenti di bilancio e facendo mie le tre osservazioni avanzate dal presidente Grillo.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'ordine del giorno numero 0/3613-B/1/8^a.

MENARDI (AN). Signor Presidente, l'ordine del giorno impegna il Governo ad utilizzare tutti gli strumenti contabili consentiti dalla normativa vigente per compensare la riduzione di trasferimenti a soggetti privati per impegni già perfezionati per la realizzazione di investimenti infrastrutturali di interesse strategico.

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

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ovviamente si tratta di politica finanziaria, dunque, per un fatto prudenziale, accolgo l'ordine del giorno 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 sulla tabella 10 sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.

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

È approvata.

L'esame delle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati ai documenti di bilancio per quanto di nostra competenza è così concluso.

I lavori terminano alle ore 10,05.

ALLEGATO

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

MENARDI

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3613-B (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2006) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati), premesso che:

– numerose disposizioni del disegno di legge finanziaria 2005 intervengono con riduzione di spesa e definanziamenti per le esigenze connesse agli obiettivi di finanza pubblica;

– in taluni casi tuttavia trattasi di stanziamenti disposti da precedenti leggi a seguito dei quali sono stati già assunti i relativi impegni con atti giuridicamente perfezionati, anche in relazione a trasferimenti a soggetti privati per la realizzazione di investimenti infrastrutturali di interesse strategico;

– l'operatività dei definanziamenti in questione comprometterebbe, in difformità dai canoni della contabilità pubblica, il sottostante rapporto sinallagmatico con responsabilità di sicuro riflesso civilistico a carico dell'Amministrazione;

– in ottemperanza alla legge 5 agosto 1978, n. 468 lo stesso disegno di legge finanziaria nonché il disegno di legge di bilancio prevedono nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'Economia e delle Finanze il rifinanziamento dei fondi di riserva per le spese obbligatori e d'ordine e per le spese impreviste;

– i provvedimenti di riforma in materia di bilancio, approvati dal Parlamento in questi anni, consentono successivi e puntuali interventi correttivi quanto necessari;

impegna il Governo

ad utilizzare tutti gli strumenti contabili consentiti dalla normativa vigente per compensare la riduzione di trasferimenti a soggetti privati per impegni già perfezionati per la realizzazione di investimenti infrastrutturali di interesse strategico».

