Senato della Repubblica XV LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 5

N.B. I resoconti stenografici per l'esame dei documenti di bilancio seguono una numerazione indipendente.

8ª COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

ESAME DEI DOCUMENTI DI BILANCIO IN SEDE CONSULTIVA

116ª seduta (pomeridiana): mercoledì 10 ottobre 2007

Presidenza della presidente DONATI

BI 0579

TIPOGRAFIA DEL SENATO (255)

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(1818) ***Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2008 e bilancio pluriennale per il triennio 2008-2010***

– **(Tab. 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture per l'anno finanziario 2008

– **(Tab. 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2008

– **(Tab. 16)** Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 2008

(1817) ***Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)***

(Rapporti alla 5ª Commissione. Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE . . . . . .*Pag.* 3, 19, 20 e *passim*
BALDINI *(FI)* 22
BRUTTI PAOLO *(SDSE)* 22, 24
CICOLANI *(FI)* . . . . . 11, 13, 14 e *passim*
GRILLO *(FI)* 5, 8, 9
MARTINAT *(AN)* . . . . . 15, 18, 19 e *passim*
MASSA *(Ulivo), relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad esso relative del disegno di legge finanziaria* 19, 20
MAZZARELLO *(Ulivo)* 8, 9
MONTINO *(Ulivo), relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria* 13, 14
VANO *(RC-SE)* 17

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana per le autonomie-Partito Repubblicano Italiano-Movimento per l'Autonomia: DCA-PRI-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Sinistra Democratica per il Socialismo Europeo: SDSE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Costituente Socialista: Misto-CS; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-La Destra: Misto-LD; Misto-Movimento politico dei cittadini: Misto-Mpc; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC.

I lavori hanno inizio alle ore 15,30.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(1818) ***Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2008 e bilancio pluriennale per il triennio 2008-2010***

– (Tab. 10) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture per l'anno finanziario 2008

– (Tab. 11) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2008

– (Tab. 16) Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 2008

(1817) ***Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)***

(Rapporti alla 5ª Commissione. Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5ª Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 1818 (tabelle 10, 11 e 16) e 1817.

Riprendiamo l'esame congiunto sospeso nella seduta di ieri.

Colleghi, vorrei svolgere due considerazioni sul disegno di legge finanziaria. Sicuramente, questo provvedimento contiene una serie di misure opportune in materia di trasporti e di infrastrutture che, in larga parte, vanno nella direzione di finanziare cantieri utili, sostenendo politiche di riequilibrio modale, di logistica e di intermodalità nonché di sviluppo delle autostrade del mare. Queste misure, come indicato dalle relazioni dei colleghi, sono contenute negli articoli 6, 33, 34, 35, 37 e 86.

Segnalo tuttavia due punti critici sui quali vorrei che riflettessimo insieme. Il primo riguarda l'articolo 6 relativo al trasporto pubblico locale che prevede diverse misure per promuovere lo sviluppo di questo tipo di trasporto. In particolare, il Fondo per il trasporto dei pendolari, già previsto nella legge finanziaria dello scorso anno, viene rifinanziato per 100 milioni di euro mentre 130 milioni di euro sono destinati al trasporto rapido di massa. Al comma 2 dell'articolo 6 si stabilisce che la disponibilità del Fondo previsto dal comma 1 è destinata per 220 milioni di euro all'adeguamento dei trasferimenti statali alle Regioni.

Vi è poi, al comma 7 dello stesso articolo, l'importante novità della detraibilità, per i pendolari, delle spese per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale ed interregionale; una misura, questa, che, anche all'interno della nostra Commissione, era stata posta come strumento – e non come soluzione, dal momento che non rappresenta una soluzione – per favorire l'uso del mezzo di trasporto collettivo.

Il totale degli investimenti in questo settore ammonta a circa 600 milioni di euro; al riguardo, voglio sottolineare l'apprezzamento per questo impegno da parte del Governo. Restano però aperte due questioni: una da chiarire e una da articolare in maniera più complessa.

Prima questione: non si danno indicazioni se il trasferimento statale alle Regioni sia relativo soltanto al trasporto pubblico locale e alle aziende di trasporto (naturalmente tutto passa, come è giusto che sia, attraverso le Regioni) o se sia riferito anche al contratto del servizio ferroviario di livello regionale. Nella prima ipotesi, la somma stanziata sarebbe sufficiente; se invece il trasferimento comprendesse l'adeguamento non solo del contratto di servizio degli autobus, dei tram e delle metropolitane, ma anche del contratto fra Trenitalia e Regioni risulterebbe insufficiente.

Poiché da parte del Governo è stata data pubblicamente quest'ultima interpretazione, sarebbe importante che un chiarimento vi fosse anche nella discussione dei commi 1 e 2 dell'articolo 6.

La seconda questione riguarda la circostanza che questo Fondo ha, nuovamente, il limite strategico di essere un Fondo annuale.

Sull'emergenza traffico delle nostre città e sulle aspettative discusse in molte sedi (esiste anche un tavolo istituito presso la Presidenza del Consiglio) sono pervenuti documenti di Federmobilità e di Astra con la richiesta, che faccio mia anche se non verrà ascoltata, affinché in questa finanziaria si discuta per istituire un Fondo stabile di spesa destinato al trasporto pubblico locale. In caso contrario, essendo i finanziamenti legati ogni anno all'ampiezza o ristrettezza della manovra, rischiamo di non garantire risorse adeguate quando invece le città chiedono investimenti stabili riferiti all'innovazione, all'investimento e al trasporto pubblico locale.

Dal momento che tale campo riguarda l'impiego di mezzi, veicoli e infrastrutture, un fondo stabile rappresenterebbe anche una certezza per le imprese che devono programmare i propri investimenti e le proprie offerte da sottoporre a gara. Se la realtà delle città e il sistema delle imprese sanno che il fondo per il trasporto pubblico locale (contratto di servizio, mezzi e infrastrutture) è stabile, con una copertura di 610 milioni l'anno, allora ogni anno aspetteranno che queste risorse siano stanziate.

Le misure previste in questo settore, invece, si riferiscono solo all'anno in corso, e, pur essendo utili e importanti, hanno tuttavia il limite di essere – ripeto – previste esclusivamente per il 2008.

L'altro tema che volevo sottoporre all'attenzione dei colleghi riguarda l'articolo 37, relativo al cosiddetto federalismo infrastrutturale. Il comma 1 di tale articolo consente la realizzazione di società miste sul modello della Lombardia, mentre il comma 2 contiene un riferimento specifico a una società mista con la Regione Veneto. Già in altre sedi abbiamo discusso al riguardo, e ribadisco di non essere contraria al federalismo infrastrutturale: che non si realizzi, però, in un quadro di regole assolutamente non chiarite.

Infatti, l'articolo 37 parla di un decreto del Ministero delle infrastrutture, ma non di applicazione delle regole in materia di concessioni autostradali. Quando abbiamo seguito la vicenda BREBEMI, l'ANAS riferì

che sarebbe stato oltremodo opportuno che la società avesse più del 51 per cento di quote, onde renderla più efficiente.

Capisco che esistano realtà variegate, ma nella formulazione attuale l'articolo risulta troppo generico. Noi dobbiamo costruire una precisa rete d'intesa tra Stato e Regioni, affinché queste non siano in concorrenza tra loro, perché il federalismo infrastrutturale, nel campo delle concessioni, fa sì che ogni Regione, in concorrenza con quella vicina, partecipi per la concessione su un'austostrada.

Vi sono frazionamenti artificiosi, come nel caso delle grandi autostrade spaccate in tre (basti pensare a quella del Bacino del Nord) dove ogni Regione fa una singola concessione. Se l'infrastruttura è di livello nazionale, allora deve cambiare anche la natura dello strumento: l'infrastruttura del Bacino padano non può essere affidato alla Regione.

Chiedo che anche nel parere sia prevista la necessità di una migliore regolazione dell'atto di indirizzo a favore del federalismo infrastrutturale.

GRILLO *(FI).* Signora Presidente, vorrei fare innanzitutto alcune osservazioni di sistema; cercherò poi di concentrarmi su alcuni punti della finanziaria consentendo ad altri colleghi del mio Gruppo di svolgere interventi più puntuali e precisi.

Nell'esprimere un giudizio su questa manovra finanziaria, anche se dobbiamo parlare delle tabelle che riguardano le materie di competenza di questa Commissione, non possiamo tuttavia prescindere da una valutazione generale.

A proposito della bontà di questa manovra finanziaria, stamattina, parlando del decreto-legge n. 159, ho riferito delle perplessità dell'Unione europea che sono assai motivate. E sempre stamattina, il governatore della Banca d'Italia, Mario Draghi, audito innanzi alle Commissioni bilancio di Camera e Senato in seduta congiunta, ha svolto una pregevole relazione. Ho letto solo oggi il documento licenziato ieri sera dalla Corte dei conti in ordine alla manovra finanziaria. Credo che tutti i colleghi farebbero bene ad annotarsi quanto è scritto nei documenti che ho citato, non per amor di polemica, ma per sapere come stanno davvero andando le cose.

La Banca d'Italia e la Corte dei conti non sono organi di parte, ma istituzioni che rappresentano, a mio modo di vedere, punte di eccellenza nella vita sociale del nostro Paese anche perché hanno la consuetudine di intervenire sempre in modo molto documentato.

La critica che noi muoviamo alla finanziaria è che si tratta di una manovra preelettorale, che privilegia la spesa corrente, che aumenta la spesa primaria, che non migliora i saldi e quindi non affronta l'emergenza principale per il nostro Paese, nonostante la condizione in cui ci troviamo. L'extragettito, il cosiddetto tesoretto di giugno e quello di ottobre, avrebbero consentito al Governo di agire come l'Esecutivo tedesco che ha utilizzato gli avanzi di amministrazione per ridurre il debito. Noi abbiamo il debito pubblico più elevato d'Europa, e anziché utilizzare il tesoretto per ripianarlo, abbiamo distribuito a tutti e a tanti le risorse provenienti dal maggiore gettito.

Il Governatore della Banca d'Italia, questa mattina, ha detto ciò che abbiamo sostenuto anche noi: nel 2007 le entrate inattese sono state utilizzate per finanziare aumenti di spesa; scelte analoghe caratterizzano la manovra per il 2008, il che produce un disavanzo sul valore tendenziale. Esattamente quello che dicevo questa mattina e che ho dimostrato *per tabulas* con il prospetto consegnatoci dal ministro dall'economia Tommaso Padoa-Schioppa.

Nel biennio 2007-2008 l'incidenza della spesa primaria rimane costante sui valori massimi degli ultimi dieci anni. Allora, il contenimento della spesa primaria è un problema centrale, però questo Governo non lo affronta, e non lo fa perché dovrebbe ridurre la spesa e anche la pressione fiscale. Il governatore Draghi dice che questa manovra è incoerente proprio perché ha queste caratteristiche.

Ripeto una cosa che ho detto questa mattina: il presidente Prodi può essere soddisfatto perché la Confindustria non si lamenta, i sindacati sono contenti, le parti sociali annuiscono, cortei per le strade non se ne vedono: paradossalmente, sono tutti contenti di questa manovra. Il dramma è per il nostro Paese che sta perdendo un'occasione storica di utilizzare questo ciclo economico favorevole per centrare l'obiettivo principale che, a parole, si dice essere la riduzione del debito, mentre nei fatti appena si ha qualche euro di più a disposizione, si provvede a distribuirlo; se poi di euro se ne hanno due, allora se ne distribuiscono tre per accontentare tutti e ottenere così maggior consenso.

La manovra di cui stiamo discutendo aumenta la spesa del 3,9 per cento e accresce l'indebitamento pubblico nel 2008 di 6,5 miliardi, quindi lo 0,4 per cento in più.

Presidente, dovrebbe ricordare che stamattina ho fatto un appunto a questo proposito, e non avevo ancora letto le dichiarazioni del governatore Draghi. Stiamo ripetendo l'errore della fine degli anni Novanta, quando si immaginò di riequilibrare i conti dello Stato attraverso l'aumento della pressione fiscale. Mario Draghi, a pagina 13 del suo documento, dice: «l'esperienza degli anni 2000-2001 avrebbe suggerito di utilizzare le fasi favorevoli del ciclo per ridurre l'indebitamento netto. Aumentare la pressione fiscale e rinviare gli interventi sulla spesa accresce il rischio fondato che in futuro avverranno condizioni critiche più difficili che rendono più complesso un risanamento che oggi non viene fatto».

Queste parole sono come pietre. Per il resto, discutiamo pure sul trasporto pubblico locale, sulle metropolitane, ma la cosa che vi deve responsabilizzare, per capire che siamo di fronte ad una manovra ipocrita, è che i giornalisti, i quali prendono contributi a man bassa da tutti i Governi, vi aiutano a rappresentare in modo falso la situazione per cui i cosiddetti rigoristi non esistono più. Vorrei sentire cosa dirà il presidente Morando a questo riguardo.

Padoa Schioppa parla di «bamboccioni» e tutti ridono, oppure lo criticano, poi però dice, come ha fatto stamattina, che la prossima finanziaria sarà molto difficile. Perché non si fa adesso la finanziaria difficile invece di rimandarla al prossimo anno? Perché non se ne ha il coraggio o perché

qualcuno ha già detto che c'è odore di elezioni e quindi è bene non intervenire?

La Corte dei conti, dopo il Governatore della Banca d'Italia, afferma che il contenimento delle spese più robusto si è verificato in questi anni nelle spese di investimento, categoria alla quale avrebbero dovuto, secondo ripetute «annunciazioni», essere destinate risorse crescenti. Quindi la Corte dice una cosa che, per la verità, noi abbiamo detto altre volte, cioè che è aumentata la spesa corrente e si sono ridotte le spese di investimento. Sempre la Corte dei conti – quindi i magistrati che controllano il bilancio dello Stato – a pagina 2 del suo documento, dice: «la questione della finanza pubblica resta un nodo non risolto. Il Governo con il DPEF 2008-2011 definiva un impostazione rigorosa secondo la quale tutti gli oneri di spesa eccedenti i livelli previsti nei quadri di finanza pubblica sarebbero stati coperti attraverso una corrispettiva riduzione di altre poste della spesa pubblica primaria. Il quadro della manovra di bilancio che ci prospetta il governo Prodi, invece, rappresenta una situazione dei conti pubblici e una scelta di coperture maggiori che non possono non destare preoccupazione e perplessità. Come nel 2006, anche nel 2007» – e qui si riferisce alle manovre finanziarie – «la manovra è caratterizzata da una continua revisione verso l'alto delle stime del gettito fiscale e da un significativo scostamento della spesa primaria verso gli obiettivi programmatici». In termini molto chiari, mi sembra che in questi due giudizi, come dice Padoa-Schioppa, i fatti e i numeri siano più eloquenti delle parole.

Queste sono le questioni da denunciare in ordine all'attuale manovra. Vi è poi un'altra tabella che vi invito a leggere perché illustra bene quello che sta avvenendo con questa legge finanziaria, riferita alla manovra del 2008. La sintesi è: maggiori entrate per 6,3 punti; minori spese per 4,6 punti; minori entrate per la fiscalità – vedi l'ICI – per 3,2 punti; 2,1 punti in meno per il pubblico impiego, e poi ancora *welfare*, istruzione e così via.

Purtroppo, i tagli alle spese, quantificati in 4,6 miliardi, sono falsi. Quindi, questa manovra, che è una manovra leggera, pur nella sua leggerezza è senza copertura. Quei tagli sono falsi, e lo dico in base alla mia esperienza, perché la manovra reca un risparmio del bilancio dello Stato, pari a 1,7 miliardi, nei consumi intermedi e nella razionalizzazione degli acquisti. È da quindici anni che affermiamo di risparmiare in questi settori, ma il risparmio non c'è mai stato!

Ora, per quanto riguarda i costi della politica, avere bloccato gli stipendi dei parlamentari per cinque anni ha rappresentato sicuramente un risparmio. Però la manovra è scoperta e ribadisco che l'idea d'intervenire su Comuni e Province, stabilendo con legge finanziaria che il numero degli eletti sia inferiore rispetto alle dimensioni della popolazione, contrasta con il Titolo V della Costituzione. In base al dettato costituzionale, lo Stato non può intervenire in questo modo: la finanziaria non può stabilire, per esempio, che il Comune di Genova non ha più 50 consiglieri ma 35.

Questa norma, a mio avviso incostituzionale, è pure messa a regime come risparmio dei costi della politica.

Per quanto riguarda i residui passivi, è indicato un risparmio di 3.000 miliardi di euro, cioè dell'1,5 per cento. Chiunque abbia una minima conoscenza non del bilancio dello Stato (che è materia complicata, perché ripartita in 1.800 articoli), ma di quello di un Comune, sa che nella storia democratica di questo grande Paese nessuno è mai riuscito a ridurre i residui passivi. Non c'è Ministro o Direttore generale che possa rinunciare ai residui passivi, sia a quelli fisiologici sia a quelli perenti. Come è possibile scrivere che vi è un risparmio di un miliardo e mezzo, sapendo che non si risparmierà affatto? I tagli alla spesa contenuti in questa finanziaria dunque sono falsi. Però, pur non essendoci questi tagli, la manovra prevede ulteriori maggiori entrate, cioè maggiori fiscalità, per 6,3 punti percentuali e maggiori spese per 10 punti percentuali.

Quindi, la pressione fiscale aumenterà ancora nel 2008, come documentato, e così anche le spese. Questa è la cornice all'interno della quale noi costruiamo, in questa Commissione, in Aula e in Commissione Bilancio, la nostra critica.

Per entrare più nel dettaglio delle nostre questioni, ho partecipato all'audizione del Ministro Padoa-Schioppa e sono rimasto impressionato dalle tabelle che ci ha consegnato. La tabella 30 riguarda le infrastrutture; in essa si legge che, nel settore delle Infrastrutture, questo Governo dal 2006 ha ben svolto la sua parte perché «dall'inizio della legislatura, ha stanziato quasi 35 miliardi di euro in più». Quando il ministro Padoa-Schioppa ha riferito questo dato, gli ho domandato se non intendesse piuttosto dire 35 milioni di euro in più. Trasecolando, infatti, ho chiesto che fosse più preciso dal momento che tale somma non mi risultava, pur essendo io membro della 8ª Commissione. Il Ministro ha preso nota della mia richiesta ma poi, non essendo io presente al momento della sua replica, ha ritenuto di non rispondermi.

Poiché gli Uffici, sia del Senato sia del Ministero, sono composti di persone corrette che forniscono i dati richiesti, ho chiesto nuovamente questa tabella con i dati specificati in dettaglio, per capire com'è possibile che il Ministro si vanti di avere finanziato per oltre 35 miliardi il comparto delle infrastrutture dal 2006 ad oggi.

In realtà, la cifra reale, che è di 28 miliardi di euro stanziati, tiene conto non solo degli stanziamenti triennali ma anche di quelli impegnati da oggi a quindici anni. Si criticava il Governo Berlusconi perché enfatizzava investimenti realizzati con soldi inesistenti, ma in questo caso l'operazione è ancora più spregiudicata. Un conto è vantarsi di fare una politica di rigore, altro è farla davvero!

MAZZARELLO *(Ulivo).* I soldi stanziati per gli investimenti sono in conto interesse.

GRILLO *(FI).* Non sono in conto interesse, perché il conto fatto considera sia il disegno di legge del luglio 2006 sia il rifinanziamento di

ANAS e Ferrovie della legge obiettivo del giugno 2007. Mettendo il tutto in un unico conto, il Ministro ha potuto dire che esistono 35 miliardi in più, quando in realtà non è così.

Anche attualizzando il limite d'impegno, si arriva a 27 miliardi di euro. Il Governo dovrebbe piuttosto dire che si impegna a finanziare 35 miliardi per i prossimi quindici anni in quanto, proprio con la riforma dell'anno scorso, si è stabilito che il bilancio è giudicabile solo per il periodo triennale considerato e non anche per i limiti d'impegno.

Questa finanziaria contiene una norma interessante, l'articolo 5, che al terzultimo comma prevede il federalismo in materia di portualità. Bisogna lavorare su tale previsione e valutare il suo sviluppo futuro, ma lo specifico riferimento alle infrastrutture a supporto dei porti può essere un'impostazione corretta.

Sul federalismo infrastrutturale, del quale anche lei, Presidente, ha parlato, dovremmo sforzarci di svolgere un esame molto serio e molto ponderato. Tale innovazione finora ha riguardato le Province della Regione più evoluta di Italia (nel caso specifico si tratta del Veneto). Adesso, invece, si decide di avviare un esperimento che arricchisce enormemente il potere di gestione delle Regioni in una logica in cui queste hanno, sì, maggiore capacità di decidere, ma lo Stato fa delle rinunce. Perlomeno, dovremmo immaginare una legge cornice come si ipotizzava al tempo dell'entrata in vigore della legge n. 616 del 1977.

Sulle altre questioni, dovremmo cercare di compiere uno sforzo, e mi spiace che non sia presente il relatore, senatore Massa, che ieri ha parlato di arbitrato. Su questa vicenda si fa troppa demagogia: non possiamo andare dietro ai demagoghi di turno che, purtroppo, infestano il Paese. Eliminare la possibilità di ricorso all'arbitrato per le opere e le imprese pubbliche equivale a manifestare una critica e un dissenso verso situazioni già definite nelle quali dei magistrati hanno esercitato la funzione di arbitri.

Se cancelliamo questa procedura, quando scoppierà una lite tra imprese, ANAS e Ferrovie, chi sarà chiamato a dirimerla? Il giudice ordinario? Ma siamo fuori del mondo se davvero pensiamo che gli arbitrati decisi dai giudici ordinari nelle sedi del tribunale rappresentino una soluzione più veloce, più spedita e meno costosa della procedura attuale!

Io, forse per pregiudizio, conoscendo la giustizia italiana, soprattutto quella penale, dico che i magistrati questo affidamento non lo meritano, quindi tutta questa vicenda mi sembra paradossale.

MAZZARELLO *(Ulivo)*. In questo caso si tratta di giustizia amministrativa.

GRILLO *(FI)*. La giustizia amministrativa in Italia funziona meglio di quella penale, perché mi risulta che le pronunzie arrivino più velocemente.

Lo scorso anno abbiamo litigato a proposito di una norma – lo dico soprattutto a lei, Presidente, visto che è stata paladina di questa produzione legislativa – che sembrava il toccasana per risolvere un problema nodale, cioè il dragaggio dei porti. La legge l'abbiamo fatta, ma nessun porto è stato dragato. Vogliamo fare qualcosa per questo oppure, con la nostra inattività e la nostra insensibilità, vogliamo condannare il porto

della Spezia e quelli di Livorno, di Venezia o di Carrara, nel senso che non arriveranno più le navi di ultima generazione a portare i container? Non dico che dobbiamo tornare alla norma che avevamo proposto noi nella passata legislatura, anche se, pur piacendo meno agli ambientalisti, avrebbe forse prodotto il risultato di far dragare i porti di casa nostra.

Infine, il ministro Di Pietro, anche a seguito di sollecitazioni di alcuni colleghi di questa Commissione, nella rivisitazione del Testo Unico sugli appalti ha, com'è noto, cancellato il dritto di prelazione sul *project.* Ha poi previsto anche un'altra misura secondo me negativa, nel senso che ha modificato la tempistica della presentazione delle proposte. Noi avevamo stabilito nella nostra legge finanziaria le date del 30 giugno e del 30 dicembre, in modo che tutti sapessero che per presentare delle proposte nei Comuni, nelle Province e nelle Regioni i termini erano quelli. Adesso, invece, si indica come termine quello di tre mesi dopo la pubblicazione del bilancio, o comunque si propongono date diverse che creano confusione. Questo, unitamente alla cancellazione del dritto di prelazione, vuol dire solo una cosa: cancellare tutto ciò che è possibile fare con la finanza dei privati in questo Paese, consegnando il settore delle opere pubbliche ad una crisi irreversibile. Infatti, se facciamo una politica di rigore siamo obbligati a tenere la spesa sotto un certo tetto, e anche se questo Governo l'aumenta inopportunamente, risorse pubbliche per fare tutte le opere che sarebbero necessarie non ce ne sono.

Abbiamo un polmone impressionante di risorse private, le banche, che sono disposte ad investire, come hanno dimostrato in questi tre anni: la maggior parte dei parcheggi nel Nord Italia li hanno costruiti i privati, così come la maggior parte degli impianti sportivi e altre strutture ancora si sono fatte con le risorse private in virtù del dritto di prelazione. Ripeto: se si cancella il dritto di prelazione, è ovvio che nessun imprenditore investirà più.

Ci sono alcune vie d'uscita: ripristinare la vecchia norma, semplificare le procedure e superare lo schema delle tre gare, facendone una sola. Fra l'altro, non mi si venga a parlare di procedure di infrazione a livello europeo, perché questo problema non esiste, Presidente. Quel che l'Unione europea ha stabilito lo abbiamo già recepito con la legge comunitaria, in cui si diceva che, prima di presentare le proposte, ci deve essere un'adeguata pubblicità non nel gazzettino di qualche provincia, ma nella Gazzetta Ufficiale del nostro Paese, mettendo tutti in condizione di sapere che una determinata opera si realizzerà con le risorse private: in questo caso l'Unione europea non ha nulla da eccepire.

Se si è trattato di un incidente di percorso, lo consideriamo tale, ma allora, nell'interesse di tutti, cerchiamo di recuperare una proposta che consenta la realizzazione di opere pubbliche con il contributo del capitale privato; se invece si tratta di una scelta ideologica, allora ciascuno si assumerà le proprie responsabilità sapendo che è un teorema irrisolvibile.

Se ci sono opere pubbliche da realizzare e non ci sono risorse pubbliche, è chiaro che le opere pubbliche in quantità necessaria per raddrizzare il sistema non si faranno. A questo proposito basta leggere, e invito i

colleghi a farlo, l'ultima relazione che l'attuale Ministero dell'economia ha preparato sull'unità tecnica della finanza di progetto in cui vi sono più di 2.800 progetti che sono stati fatti in Italia con la produzione affidata a capitale privato. Genova, l'ho già detto molte volte, è la città che ha saputo costruire il maggior numero di parcheggi attraverso l'iniziativa dei privati.

Intendo dire che la legge sul *project* che abbiamo varato nel 2002 ha funzionato perché ha prodotto delle semplificazioni, e, soprattutto, con il diritto di prelazione, ha permesso ad un imprenditore di investire sapendo, certo, che rischia perché può presentarsi un concorrente che può fare un'offerta migliore, ma che, a parità di condizioni, avrà lui il dritto di prelazione.

Oggi se si elimina il dritto di prelazione nessun imprenditore investirà più: spero che abbiate letto le grida di dolore al riguardo. È un disincentivo a fare opere che sarebbero altrimenti possibili.

CICOLANI *(FI)*. Signor Presidente, ometto di fare considerazioni generali in ordine alla legge finanziaria poiché condivido *in toto* quelle sviluppate dal senatore Grillo. Voglio però manifestare una perplessità sul modo di procedere che il Governo ha scelto per questo disegno di legge finanziaria, cioè l'idea di abbinare al percorso della finanziaria un decreto-legge che scade il primo dicembre e che molto difficilmente potrà essere convertito con il normale *iter*.

Questo modo di procedere vuol dire, di fatto, sottrarre quel provvedimento al dibattito perché, presumibilmente, su quel decreto sarà posta la fiducia. D'altra parte, però, basta leggere il decreto e il disegno di legge finanziaria per rendersi conto che sono strettamente correlati in molti aspetti, in particolare nel settore che ci riguarda, tanto che risulta difficile esprimere un giudizio sulla finanziaria se non la si legge contestualmente al decreto.

Detto questo, svolgo una sola osservazione, apparentemente un po' fuori tema, che riguarda il riordino che è stato proposto in materia di enti locali e che concerne anche i cosiddetti costi della politica; mi riferisco in particolare al tema delle Comunità montane.

A mio parere, l'articolo 13 del disegno di legge finanziaria su «Comunità montane: razionalizzazione e contenimento dei costi», anche se non sono un esimio giurista, ma solo un vecchio sindaco, mi sembra pieno di errori marchiani. Innanzitutto, le Comunità montane al primo comma di questo articolo, vengono definite come «unione di Comuni».

Ora, l'unione di Comuni è una forma giuridica ben precisa. È, sostanzialmente, un consorzio di Comuni che vi aderiscono volontariamente, potendo delegare anche la possibilità di realizzare infrastrutture di comune interesse, e ciascuno porta in modo trasparente i relativi oneri nei cespiti delegabili del singolo Comune.

Sicché, per tornare al tema della nostra Commissione, l'unione di Comuni ha i poteri del Comune ai fini della realizzazione delle infrastrutture nell'ambito del territorio che amministra.

Le Comunità montane, fino ad oggi, hanno avuto bilanci propri e indipendenti, un'organizzazione propria e indipendente con il compito di essere strumento di perequazione fra territori deboli e territori pianeggianti ritenuti più forti economicamente. Voglio sottolineare (e presenterò degli emendamenti in tal senso) che quanto scritto è profondamente sbagliato, perché l'unione di Comuni è un fatto volontario: i Comuni debbono per forza partecipare all'organo di gestione.

L'unione di Comuni tipica è composta da maggioranze di ogni singolo Comune che partecipano alla Giunta dell'unione. Le Comunità montane, invece, hanno una loro assemblea, che elegge la Giunta e il Presidente. Per formare una unione di Comuni non vi è bisogno di un'individuazione regionale.

Al contrario, l'articolo 27, comma 1, del decreto legislativo n. 267 dell'agosto 2000 afferma che le Comunità montane sono unioni di Comuni e, al comma 3, che la Regione individua, concordandoli nelle sedi concertative di cui all'articolo 4 della stessa legge, gli ambiti o le zone omogenee per la costituzione delle Comunità montane.

Alla luce di queste considerazioni, e delle norme richiamate, ritengo che le due realtà siano inconciliabili. L'unione di Comuni è un consorzio volontario che non ha bisogno della Regione per essere costituito, mentre le Comunità montane sono oggi costituite per delibera della Giunta regionale e hanno loro assemblee. Ciascun consiglio comunale invia all'assemblea tre membri, i quali eleggono nel suo seno, in funzione delle maggioranze determinate, la giunta e il Presidente. Esistono, dunque, Comuni che possono essere esclusi dagli organi di gestione della Comunità montana. Ciò non può accadere nelle unioni dei Comuni, che sono – ripeto – consorzi volontari dove, ovviamente, nessuno va in minoranza di propria volontà.

Il meccanismo di funzionamento contenuto nell'articolo 13 di questa legge finanziaria è sbagliato, e non riesco a capire chi abbia potuto congegnarlo in questo modo.

In secondo luogo (e mi rivolgo ai colleghi che, vivendo come me il territorio, affrontano problemi di questo tipo), vorrei parlare senza ipocrisie dei costi della politica. La norma in esame prevede l'abbattimento del numero dei consiglieri comunali che a volte – è bene dirlo con molta franchezza – bastano a mandare in crisi una giunta comunale. Nel mio territorio, che non è particolarmente causidico, fra i motivi di una gestione della politica a volte non corretta vi è proprio il ricatto operato dai consiglieri comunali. Infatti, laddove, per ribaltare la maggioranza, sono sufficienti due o tre consiglieri, questi esercitano un vero e proprio ricatto nei confronti della giunta e del sindaco, determinando situazioni di non corretta gestione ai fini degli interessi collettivi.

Faccio l'esempio dell'abbassamento del numero dei consiglieri di una città di circa 80.000 abitanti, portati da 40 a 32. Quando i consiglieri sono 40, se solo due o tre consiglieri cambiano schieramento la giunta va in crisi (e chiunque viva il territorio sa quanto sia probabile il verificarsi di questa ipotesi). Questo problema riguarda forse più i Comuni a maggio-

ranza di centro-sinistra che non quelli retti da maggioranze di centro-destra, quindi potrei anche tacere al riguardo. Tuttavia, è un punto molto delicato che potrebbe risolversi spostando l'incompatibilità fra assessori e consiglieri ben oltre la soglia attuale dei 15.000 abitanti, portandola a 100.000 abitanti o oltre.

In questo modo, rendiamo più stabili i Comuni. Ad esempio, un consigliere comunale di Cuneo, inserito nel consiglio per effetto delle dimissioni degli assessori, avrà preso, in ipotesi, 100 voti di preferenza. Quindi, non sarà persona né di grande valenza politica né di grande esperienza e spessore politico e, di conseguenza, forse neppure di grande spessore morale. Di conseguenza, amministrazioni comunali che hanno ricevuto un largo consenso si ritrovano letteralmente in balia di personaggi politicamente di secondo piano. Questo è un problema molto più grave, se rapportato a tutti i Comuni italiani, di tante questioni che si discutono in relazione alla cosiddetta casta.

Per venire alle questioni più pertinenti alla nostra Commissione, poiché ritengo che il decreto-legge n. 159, come ho detto all'inizio, sia strettamente connesso al disegno di legge finanziaria vorrei, se la Presidente me lo consente, fare un breve intervento su alcuni temi affrontati nel decreto, anche se la discussione generale sul provvedimento d'urgenza si è chiusa questa mattina.

Ometto di chiedere chiarimenti sull'articolo 2 del decreto, relativo alla quadratura dei conti delle Ferrovie dello Stato (si tratta di una ripartizione a consuntivo di risorse per le Ferrovie dello Stato) e confesso di non aver compreso la *ratio* dell'articolo 6. Immagino che esso serva a risolvere la questione di chi dovesse proporre l'ammontare della quota del canone di utilizzo della infrastruttura ferroviaria. Una volta di più, viene messa in evidenza l'assurdità della separazione tra Ministero delle infrastrutture e Ministero dei trasporti: altrimenti, non si capisce il senso di questo articolo. L'unico elemento di novità è che la proposta al CIPE avviene ad opera del Ministro delle infrastrutture di concerto con il Ministro dei trasporti laddove, fino ad oggi, non era chiaro quale dei due Ministri fosse titolare di questa facoltà. L'articolo 6, dunque, introduce questo chiarimento.

Il mio giudizio sull'articolo 7 del decreto-legge, relativo ai contributi al trasporto metropolitano delle grandi città, è molto positivo. Ma perché si dà una legittimazione ad un'operazione di cassa? Viene da chiedersi (lo dico solo per il senatore Montino che probabilmente ne sa più di me) perché si fa un'operazione di cassa e non di competenza. Ad esempio, per quanto riguarda i 500 milioni per la linea C della metropolitana di Roma, il Comune ha versato il suo 18 per cento?

MONTINO, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.* Certo.

CICOLANI *(FI)*. Francamente, non credo, per cui sarei curioso di capire se questi soldi servono per coprire anche quella cassa.

MONTINO, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.* No, queste sono risorse stanziate per l'estensione della linea C della metropolitana di Roma.

CICOLANI *(FI)*. Chiaramente, non si può scrivere che queste risorse servono per fare cassa, ma perché si stabilisce una copertura di cassa in un decreto per il 2007? Ai fini dell'estensione della linea C della metropolitana di Roma, la copertura si sarebbe tranquillamente potuta inserire nel disegno di legge finanziaria per il 2008 o il 2009. Perché per l'estensione della linea C della metropolitana i soldi servono nel 2007? Si deve ancora fare il progetto, quindi è una finalizzazione di cassa di 500 milioni di euro che vale complessivamente sulla linea C.

Senatore Montino, lo chiederemo anche ai nostri gruppi consiliari, ma vorremmo avere dei chiarimenti solo per maggiore trasparenza. Come ha detto il senatore Grillo, è nostra preoccupazione, o quanto meno nostra curiosità, risolvere un dubbio che tutti possono avere sul fatto che questa sia una finanziaria elettorale, e se è una finanziaria elettorale in campo nazionale lo è anche per il Comune di Roma. Se questo articolo serve per mascherare un'operazione di cassa, va detto alla gente: noi non siamo contrari alla linea C della metropolitana di Roma, né siamo contrari al suo prolungamento – ci mancherebbe altro – ma vogliamo capire se si tratta di un'operazione di cassa per il Comune di Roma, e lo accerteremo.

Per quanto riguarda gli interventi per il trasferimento modale da e per la Sicilia e per il miglioramento del trasporto pubblico in Calabria e nello Stretto di Messina, ci preoccupano i 30 chilometri di traffico nella stessa carreggiata a senso alternato per la Sicilia. Vi è una grandissima preoccupazione da parte di tutti noi e della Regione Sicilia in particolare. Fra l'altro, si tratta di una misura tardiva visto che, ad oggi, 12 chilometri della carreggiata di una strada in corrispondenza di Bagnara Calabra sono già chiusi.

Quello che a nostro avviso manca, e che avremmo voluto perché crediamo che serva –lo diciamo con forza- è il traghettamento dal porto di Gioia Tauro alla sponda siciliana. I 12 chilometri di carreggiata chiusa diventeranno 30 e il timore, Presidente, è che gli interventi sostitutivi per il trasporto delle merci pericolose, le merci pesanti e quant'altro, soprattutto in caso di incidenti, non siano sufficienti. Dobbiamo prevedere trasporti alternativi per tutti i mezzi pesanti perché questa situazione durerà per anni.

Non voglio muovere al riguardo delle critiche; so bene che la scelta di fare i lavori nella stessa area comporta automaticamente situazioni di difficoltà per evitare le quali sarebbe stata necessaria un'autostrada nuova. Avendo scelto di stare sul sedime della vecchia autostrada, gli interventi previsti non sono sufficienti. Questo va detto perché arriveremo a momenti drammatici in cui sarà necessaria la protezione civile. La Sicilia rischia effettivamente l'isolamento perché mentre si lavora sulla Salerno-Reggio Calabria, senatore Grillo, si lavora anche sulla Jonica, quindi percorsi alternativi non sono possibili.

Non so se molti di voi sono a conoscenza del fatto che in Calabria si sta lavorando contestualmente sulla linea autostradale tirrenica e sulla Jonica, il che vuol dire che nella regione Calabria si stanno facendo i due terzi degli investimenti nel settore stradale del nostro Paese. Questo va bene, ma realizzare tutto contemporaneamente vuol dire porre gravissimi limiti alla transitabilità da e per la Sicilia. Si richiedono interventi straordinari che non sono adeguati perché manca quello più importante.

Per quanto riguarda Trenitalia, Presidente, lei converrà con me che non è pensabile continuare con una situazione in cui dopo tre anni, a consuntivo del 2011, approveremo il contratto di servizio di Trenitalia del 2007. Non è possibile! Se è vero che c'è una riorganizzazione da parte del Ministero dei trasporti, dobbiamo tornare a condizioni ordinarie, altrimenti non si capisce perché se ne parla.

Un'altra domanda da porre, e la rivolgo anche a lei, Presidente, oltre che al relatore, è perché i soldi vanno a Trenitalia e non a FS. C'è qualche preoccupazione di procedura d'infrazione in sede europea? Mi riferisco alla divisione delle due società, RFI e Trenitalia, perché finora i finanziamenti sono andati sempre alla *holding* che poi li ha ripartiti: perché ora le risorse vanno direttamente a Trenitalia? Il mio dubbio nasce dal fatto che si tratta di una novità di questa finanziaria.

Per quanto riguarda il programma di edilizia residenziale pubblica, all'articolo 21, i 5 milioni e mezzo di euro per la costituzione e il funzionamento dell'Osservatorio nazionale e degli Osservatori regionali sulle politiche abitative probabilmente potevano essere risparmiati. Ritengo infatti che all'interno dei Ministeri ci siano le risorse anche di personale per queste attività.

MARTINAT *(AN)*. I consulenti esterni sono pagati.

CICOLANI *(FI)*. Esattamente. Non abbiamo mai preso decisioni come questa nella scorsa legislatura, soprattutto per merito –devo riconoscerlo- di Giulio Tremonti, non perché tanti di noi non avrebbero voluto farlo. Da ministro, Giulio Tremonti, quando vedeva operazioni del genere, anche a costo di litigare con gli altri Ministri, non le permetteva: lo so perché ho assistito a tante discussioni in questo senso.

Per quanto riguarda la finanziaria, mi limiterò ad alcuni elementi essenziali, perché mi riservo di intervenire in modo più puntuale nell'elaborazione degli emendamenti.

Vorrei svolgere alcune riflessioni su un aspetto in particolare. Direi che questa è una finanziaria del tutto ordinaria, anzi minore per la parte che riguarda i trasporti. Qualche segnale sul trasporto pubblico locale – unica novità – c'è per quanto riguarda le isole minori, e mi sembra positivo nel complesso, come pure è buona la parte che riguarda i porti. Sottolineo, per quanto riguarda le infrastrutture, gli aspetti positivi, anche se poi, nell'articolato, non si è congruenti con il federalismo. Ad esempio, non vedo perché debba essere il Ministro dei trasporti a stabilire, con pro-

prio decreto, la ripartizione delle risorse per l'adeguamento dei trasferimenti statali alle Regioni.

Vorrei fare ora un cenno alla questione dell'arbitrato. Anch'io, come il senatore Grillo, sono assolutamente contrario alla sua abolizione e quindi proporrò un emendamento soppressivo dell'articolo 86 del disegno di legge finanziaria in cui si stabilisce il divieto di ricorrere all'arbitrato.

Nella fase attuale il ricorso a risorse esterne a quelle del bilancio ordinario dello Stato, per effetto dei limiti di Maastricht, come hanno sempre detto esponenti sia di maggioranza sia di opposizione, è diventato indispensabile. Quindi, lo strumento della concessione di costruzione e gestione è condizione *sine qua non* per lo sviluppo infrastrutturale di questo Paese. In appalti complessi, come quelli del *general contracting* e di concessione, è inimmaginabile non ricorrere all'arbitrato. È come se, per eliminare la possibilità di corruzione da questo mondo, abolissimo i soldi.

L'arbitrato – ripeto – è uno strumento assolutamente indispensabile. Basti pensare agli effetti che avrebbero cause civili che durano dai dieci ai quindici anni non solo sui bilanci delle società, ammesso che sopravvivano, ma anche sul bilancio dello Stato. In questo modo, non si saprà mai se quello che si scrive nel bilancio dello Stato risponda o meno a verità.

Quasi sempre, negli ultimi anni, l'arbitrato è stato utilizzato più dall'amministrazione, a tutela dei propri interessi, che non dalle imprese. Ho letto con interesse il dato secondo cui nel 94 per cento delle cause le amministrazioni soccombono. Ma l'esito degli arbitrati è noto sin dall'inizio, infatti tale procedura serve a stabilire il *quantum* e non l'*an*. Una volta che l'amministrazione ha accettato la clausola arbitrale, ha già svolto una valutazione del proprio interesse, nel senso di soccombere con il minimo dei costi.

Allora, sono più che d'accordo sulla necessità di un nuovo intervento sulla composizione dei collegi arbitrali, sulle condizioni di trasparenza di questi ultimi, sull'obbligo per gli arbitri di dichiarare il proprio reddito come i politici. Dobbiamo intervenire sui compensi degli arbitri ma senza distruggere uno strumento utile, prevalentemente, proprio all'amministrazione dello Stato; non facciamo atti di ipocrisia collettiva: piuttosto, facciamo in modo che non si verifichino malversazioni.

D'altra parte, se la preoccupazione riguarda possibili operazioni trasversali, queste non si verificano ancora di più nelle cause civili? Chi di voi ha avuto esperienza di cause civili sa quanto grande sia la preoccupazione sulla trasversalità dei periti e, a volte, dei giudici. Siamo sicuri che tali questioni trovino maggiore tutela all'interno della magistratura ordinaria che non all'interno del percorso stragiudiziale? Secondo me, il percorso stragiudiziale è una via diretta, che può vedere il coinvolgimento dell'amministrazione in termini di direttore dei lavori, di presidente della commissione di collaudo, di responsabile del procedimento e che può rappresentare un momento alto di tutela dell'interesse della pubblica amministrazione.

Non nascondiamo la testa sotto la sabbia, delegando la risoluzione delle controversie a fattori il cui percorso è meno individuabile e meno

ricostruibile. In tal modo, non facciamo certamente l'interesse dell'industria nazionale e neppure l'interesse della pubblica amministrazione che, in moltissimi casi, ricorre allo strumento dell'arbitrato come meccanismo di autotutela.

Riflettiamo molto su questo aspetto perché, altrimenti, si rischia di creare dei feticci. Oltretutto, è una pratica che esiste in tutto il mondo. Addirittura, le aziende migliori non vanno sui mercati esteri se i contratti non prevedono la clausola arbitrale di composizione delle controversie che, nel caso dell'appalto complesso, è procedura del tutto ordinaria e normale.

VANO *(RC-SE).* Presidente, colleghi, vorrei dire in premessa che questo bilancio è apprezzabile, così come lo è un disegno di legge finanziaria che tiene conto di una serie di esigenze espresse sul territorio e che, quindi, già mostra un cambiamento rispetto all'anno precedente.

Riteniamo positivi tutti i punti riguardanti gli interventi di cantieristica industriale, come pure quello relativo al potenziamento delle autostrade del mare (a questo proposito, però, vorremmo avere le idee più chiare sugli eco-bonus, un punto che il Sottosegretario potrà chiarire) e valutiamo favorevolmente le politiche di sostegno alla portualità e alla sicurezza dei porti.

Un punto, che non è stato citato finora, riguarda la gestione della sicurezza e della mobilità stradale, che prevedeva, nel 2003, uno stanziamento complessivo di 204 milioni di euro per il Piano nazionale della sicurezza stradale. Ricordo quanto fu scritto nel parere della Commissione, che chiedeva una linea di azione coerente per la costruzione di un sistema di *governance* per la sicurezza stradale provvedendo al finanziamento del Piano nazionale della sicurezza stradale con lo stanziamento di 1.500 milioni di euro nel triennio considerato.

Anche se notiamo che il problema è sottodimensionato, e che viene data una risposta finanziaria non adeguata, non possiamo non rilevare al tempo stesso un avanzamento in questo senso, considerato che i precedenti finanziamenti erano davvero risibili. Siamo soddisfatti anche per lo sviluppo della mobilità locale, sia per quanto riguarda l'adeguamento dei trasferimenti statali alle Regioni, sia per quanto riguarda il Fondo di investimento in veicoli del trasporto pubblico locale e del trasporto rapido di massa, che rappresentano risposte alle esigenze delle città.

Per quanto riguarda la detraibilità degli abbonamenti per i pendolari, rileviamo un'inadeguatezza legata all'annualità della previsione, e su questo punto concordiamo con le osservazioni della Presidente. Tale previsione è in contrasto non solo con la richiesta delle Regioni di disporre di strumenti che consentano una programmazione ottimale, ma anche con le questioni legate più specificamente al servizio. Abbiamo, fra l'altro, ricevuto sollecitazioni anche per le questioni sindacali.

Oltre a questi punti, che ci trovano in parte d'accordo e in parte no, c'è la questione, presa in considerazione anche dalla nostra Presidente, del federalismo infrastrutturale. Questa problematica era stata segnalata anche nella risoluzione da noi presentata sul DPEF. Di fatto, su questo punto sa-

rebbe stato auspicabile evitare distorsioni territoriali del principio della concorrenza; forme improprie di competizione tra società regionali o società miste sulle facilitazioni e sugli incentivi (e dobbiamo ben capire come sia regolamentato questo punto) nei confronti dei concessionari e la proliferazione di infrastrutture in competizione fra loro.

Questo per avere una strategia più chiara, più trasparente e anche più coerente rispetto alla politica dei trasporti.

Detto questo, sarò piuttosto critica e segnalo che l'articolo 35 ci mette in guardia: rileviamo infatti che, così come formulato, disattende non soltanto il parere della Commissione ma anche la risoluzione presentata sul DPEF. A noi non sembra che l'articolo 35 recepisca le osservazioni espresse in merito al DPEF; questo è un punto su cui il mio Gruppo vorrebbe che si facesse una riflessione. Esiste un problema politico in questo senso, perché non si risolve la contraddizione preliminare alle osservazioni che poi sono state sviluppate. Innanzitutto, in merito alle decisioni sulle opere da considerarsi prioritarie, tali decisioni non vengono prese secondo valutazioni che considerino l'impatto ambientale e le ricadute sul territorio anche in rapporto ai costi-benefici, aspetti, questi, che in materie di infrastrutture bisogna considerare.

Non avendo ben chiara questa strategia, ci sembra non superata la contraddizione tra il piano infrastrutturale e il piano di mobilità generale: avevamo detto che c'era un problema in tal senso ma, per come è formulato, l'articolo 35 ci sembra non solo non recepire, ma neppure superare questa riflessione, peraltro espressa in maniera forte e condivisa dalla maggioranza di questa Commissione.

Sempre riguardo all'articolo 35, ciò che rende più difficile la lettura di questo articolo, è che non si risolvono i problemi sorti all'indomani dell'approvazione della legge obiettivo. Mi sembra che le preoccupazioni che sono state manifestate al riguardo siano del tutto legittime, e non si dovrebbe farle passare in subordine, anche per coerenza con quanto abbiamo sostenuto nel dibattito relativo al DPEF.

Nel complesso, la competenza della nostra Commissione si limita alle infrastrutture, alle comunicazioni e ai trasporti. In ogni caso, l'impostazione generale che tende a riconoscere alle classi deboli delle agevolazioni non può non trovarci consenzienti, anche se, forse, rispetto alle politiche industriali e alle politiche d'impresa, e rispetto al rilancio nel Mezzogiorno di tali politiche, questa impostazione andava adottata in maniera più decisa per avere una efficacia di tipo diverso.

Con queste osservazioni, ritengo di aver espresso per il mio Gruppo sia i punti di criticità sia quelli di consenso. Speriamo che nel prosieguo dei lavori ci sia un ripensamento almeno sui punti critici che abbiamo sollevato in questa sede.

MARTINAT *(AN)*. Signor Presidente, vorrei svolgere alcune considerazioni, anche perché essendo già intervenuto questa mattina sul decreto, credo che siano sufficienti poche battute. Alla collega che è intervenuta prima, vorrei ricordare che per abrogare la legge obiettivo basta un arti-

colo unico: poiché siete in maggioranza, e considerato che lo avevate scritto nel vostro programma, abrogate quella legge e non continuate a ripetere che andrebbe soppressa!

Iscriviamo all'ordine del giorno di questa Commissione, dato che è di nostra competenza, la possibile abrogazione della legge obiettivo e discutiamone. Verificheremo poi come voteranno il senatore Mazzarello e gli altri: sicuramente il senatore Mazzarello è favorevole ad abrogarla; su questa proposta di discussione abbiamo dunque il vostro assenso.

PRESIDENTE. L'abrogazione della legge obiettivo non è prevista nel nostro programma; anch'io sono del parere che essa vada non soppressa ma solo modificata.

MARTINAT *(AN)*. Allora modificatela, ma non possiamo più continuare a sentire dalla maggioranza che vuole abrogare o modificare la legge obiettivo, quando non ci sono neppure i tempi necessari. Iscrivere un eventuale provvedimento tendente a sopprimere quella legge all'ordine del giorno della Commissione potrebbe essere interessante.

Colgo l'occasione, Presidente, per dire che i sogni restano tali, non tanto perché ci sia una parte della maggioranza che non vuole realizzare le opere previste nella legge obiettivo (le ferrovie, Alitalia e quant'altro), ma semplicemente perché vorrei che si pensasse a realizzare non il libro dei sogni futuri ma i fatti passati.

Vorrei perciò chiedere, nei tempi più rapidi possibili, un'audizione del ministro Pecoraro Scanio per sapere se le notizie giornalistiche secondo le quali la vecchia Commissione per la Valutazione di impatto ambientale è stata cancellata o modificata rispondano o meno al vero.

MASSA, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.* Tanto, anche quando c'era, quella Commissione dava solo pareri favorevoli.

MARTINAT *(AN)* Senatore Massa, si dice che dal mese di marzo la vecchia Commissione per la valutazione d'impatto ambientale (che è stata sciolta dal ministro Pecoraro Scanio senza che sia stata nominata la nuova) ha approvato una serie di VIA su opere strategiche importanti.

Peccato che dal mese di marzo in poi il vostro Ministro, forse perché troppo impegnato ad andare in giro a tagliare nastri o a fare conferenze, o forse perché troppo distratto, non ha firmato nessuno degli atti che riguardano le VIA, per cui noi abbiamo una serie di grandi e medie opere che sono completamente bloccate. Per questo ho definito i vostri auspici come «libro dei sogni»: è inutile fare gare e appalti se oggi la vecchia Commissione VIA non c'è più, quella nuova non è stata nominata, e se verrà nominata, con lo spirito che ha il ministro Pecoraro Scanio, credo che sarà inutile perché tanto lui non firma. Pertanto, anche se qualche progetto dovesse passare in quella Commissione, comunque non si procederebbe. E questo riguarda tutti i settori, dagli inceneritori ai rigassificatori, (non a

caso stamattina avevo citato i rigassificatori perché sono curioso di conoscere il parere della Commissione VIA in proposito) alle strade, alle autostrade, alle ferrovie e quant'altro.

È evidente tutto questo rappresenta un *vulnus*, ed è inutile dire che si vuole agire: se manca la Commissione VIA, e il Ministro competente, pur avendo la vecchia Commissione già deliberato opere per 36 miliardi euro (non so se sia vero, ma è proprio per questo che chiedo l'audizione del ministro Pecoraro Scanio) tiene ferme tali opere, tutto si riduce a semplici enunciazioni verbali o a una mozione degli affetti

Quanto all'Osservatorio sulle infrastrutture, il dato citato dal senatore Cicolani non mi è nuovo. Infatti, sono stato io a realizzare l'Osservatorio quando ho ricoperto l'incarico di Vice ministro delle Infrastrutture e Trasporti. L'Osservatorio nazionale aveva costo zero, in quanto composto da funzionari del Ministero, mentre gli Osservatori regionali erano formati in concorso con gli assessorati regionali competenti. Evidentemente, quindi, questi 5,5 milioni di euro stanziati riguardano consulenze esterne, o almeno così presumo, in quanto non vi sono altre spese.

Nella giornata di ieri discutevamo del ministro Di Pietro, che vorrebbe procedere a dei tagli. Poi, però, ha chiesto 971 unità in più e gliene hanno assegnato solo 100. La stessa richiesta è stata avanzata dal ministro Bianchi perché, scorporando, si moltiplica e il costo della politica aumenta anche per questi 1.000 dipendenti richiesti da Di Pietro.

Quanto all'articolo 37, già al momento della discussione della BREBEMI e della Pedemontana lombarda, avevo affermato che il ministro Di Pietro fa il generoso con le Regioni grazie ai soldi e alle proprietà dello Stato italiano. Non so se sussistano in tale ambito responsabilità civili o penali ma è evidente come, quanto alla concessione per la tratta autostradale Padova- Venezia, che scade nel 2009, la previsione dell'articolo 37 risulti estremamente divertente.

Infatti, nel 2009 l'ANAS rientrerà in possesso di quel tratto autostradale, così come nel 2010 rientrerà in possesso della tratta autostradale Venezia-Trieste. Per quanto riguarda la tratta Padova-Venezia, creare una società mista al 50 per cento con la Regione Veneto (e altrettanto con la Regione Friuli Venezia Giulia) significa regalare miliardi di euro in termini di proprietà che non competono al ministro Di Pietro.

Quando queste tratte autostradali rientreranno in possesso dell'ANAS nel 2009, questa deciderà se fare una nuova gara e riassegnarle, oppure se gestirle *in house*. Non capisco perché mai l'ANAS dovrebbe scegliere un socio che regala il 50 per cento della proprietà senza impegnare un euro (al di là che sia la Regione Veneto o il Friuli Venezia Giulia). Stiamo dilapidando valori immobiliari di miliardi di euro a due Regioni.

PRESIDENTE. L'articolo 37 cita solo la Regione Veneto e non anche la Regione Friuli.

MARTINAT *(AN)*. Quale è la durata di questa concessione? Con quali criteri vengono conferite le società controllate oggi da questa so-

cietà, che fanno manutenzioni e sono di proprietà delle Autostrade? Mi sembra che si mandino dilettanti allo sbaraglio e, a breve, l'Unione europea non invierà ispettori ma psichiatri per verificare la nostra capacità di produrre normative.

Presidente, stiamo veramente superando il limite della decenza. Prima si approva un articolo unico per il sistema autostradale e poi si è costretti a firmare altri contratti con le tre concessionarie. La Corte dei conti ha registrato con riserva tali contratti, che sono tornati al CIPE. Mi domando se non debbano tornare anche in Commissione, per ricevere il nostro parere. Siamo dilettanti allo sbaraglio, perché perdiamo altri sei mesi per far procedere investimenti di natura totalmente privata.

Passo ora all'articolo 86 relativo agli arbitrati, problema che ho già affrontato, ma che riprendo adesso perché inserito in finanziaria. Mi stupisco del dato secondo il quale solo il 94 per cento degli arbitrati ha avuto un esito definito positivo. A mio avviso, tale percentuale doveva essere del 100 per cento. Come lei sa, quando si procede ad arbitrato i contendenti sono due: l'ente appaltatore e l'ente che ha vinto la gara d'appalto, che scelgono appunto tale procedura e nominano ognuno il proprio arbitro.

Fino ad ora, il presidente del collegio arbitratale è sempre stato un magistrato. Forse il ministro Di Pietro, che di magistrati se ne intende, nel dire che questo sistema forse è corrotto, vuole dire che sono i magistrati ad essere corrotti, dato che da anni sono i presidenti dei collegi arbitrali? Di conseguenza, si sottrae il contenzioso all'arbitrato per assegnarlo ad un Tribunale, dove è sempre un giudice a decidere. Sa cosa accade quando si istruisce una causa civile?

Nel 90 per cento dei casi, il magistrato non è competente per materia: infatti, non si realizzano solo strade e ferrovie, ma tutta una serie di opere pubbliche, anche molto complesse tecnologicamente. Normalmente, quindi, il magistrato nomina un tecnico che fa la valutazione della causa in corso. Poi possono decorrere dai cinque ai dieci anni, dopodiché si arriva alla sentenza; nella maggior parte dei casi, l'ente appaltante è condannato a pagare dai sette ai dieci anni in interessi, spese legali e periti di parte e controparte.

A nessuno sfugge che già nel 2001 l'ANAS aveva più di 7.000 miliardi di euro bloccati. Infatti, quando un ente è in causa con un'impresa che gli chiede 100 milioni di euro, è costretto ad accantonare quella somma come riserva. Quei 100 milioni non sono più impiegati, e anche se poi l'ente pagherà solo dai 10 ai 30 milioni (dopo un anno, se si tratta di un arbitrato, e dopo dieci anni, se si tratta di una causa civile), quei 100 milioni, però, restano inutilizzati. Se moltiplichiamo questa somma per tutti gli arbitrati che non saranno più fatti, per tutti i Comuni e tutti gli enti, ci renderemo conto che siamo alla follia.

Come ho già detto stamattina, e lo ripeto perché resti agli atti, non vorrei che questa libidine antiarbitrato nascesse dopo che, per due volte, il Consiglio d'amministrazione dell'ANAS ha rifiutato all'avvocato Scicchitano, membro di quel consiglio di amministrazione, la delega per decidere dei contenziosi.

Dopodiché il ministro Di Pietro ha deciso per Scicchitano che, per chi non lo sapesse, fa parte dell'Italia dei Valori ed è uomo di fiducia del Ministro. Quindi il ministro Di Pietro ha detto basta agli arbitrati che sono uno scandalo, perché nascondono chissà quale forma di corruzione. Dunque, probabilmente, lui che conosce i magistrati pensa che ci sia qualcosa che non va. A questo punto, dato che penso sempre male, mi viene in mente che per due volte hanno rifiutato di dare a Scicchitano i contenziosi relativi all'ANAS, e forse proprio questo ha indotto Di Pietro a dire basta e a decidere di riportare un po' di giustizia nel sistema.

Ma ritornando a monte del mio ragionamento, più che parlare di soldi, che resteranno nel libro delle illusioni perché con Pecoraro Scanio non si farà nulla, chiedo al Presidente, ci riserviamo come Gruppo di Alleanza Nazionale di presentare emendamenti e di discuterne nel minor tempo possibile, prevedendo l'audizione del ministro Pecoraro Scanio, che pur non essendo competente in materia, credo sia comunque coinvolto.

BRUTTI Paolo *(SDSE)*. Signora Presidente, colgo l'occasione per richiamare la questione del differimento al 2012 del passaggio al sistema digitale terrestre nel settore televisivo, il cosiddetto *switch-off,* così come previsto dal decreto legge n. 159, facente parte anch'esso dei documenti in cui si articola la manovra economica in esame. Prendo atto delle dichiarazioni che ha reso qui il senatore Baldini sul fatto che non c'è un accordo sotterraneo tra una parte dalla maggioranza e una parte dall'opposizione.

BALDINI *(FI)*. Questo è a tutela della RAI.

BRUTTI Paolo *(SDSE)*. Prendo atto di quella dichiarazione e concordo con l'idea che, se le cose stanno così, non vi è alcuna necessità di spostare tanto in avanti il termine. La scelta di differire quel termine potrebbe infatti essere contemperata con l'esigenza di anticipare l'entrata in vigore di altre disposizioni contenute nel disegno di legge in materia, attualmente all'esame della Camera dei deputati. In sostanza, sarebbe opportuno tenere conto di quella parte della cosiddetta legge Gentiloni che prevede lo slittamento del termine, ma al tempo stesso stabilisce che per due reti, una RAI e una Mediaset, il passaggio al digitale avviene immediatamente. In alternativa potrebbe essere approfondita la possibilità di differire il termine del cosiddetto *switch-of* ad una data intermedia tra quella prevista dalla normativa vigente ed il 2012.

Lo ricordo perché la legge Gasparri stabiliva che il digitale doveva essere introdotto entro il 2006 per non cadere sotto il taglione della sentenza della Corte costituzionale. Intanto passano gli anni senza che sia stata data applicazione alla sentenza della Corte. Infatti, con il digitale terrestre vi sarebbe stato un numero di canali così elevato che non si sarebbero rispettati i limiti previsti dalla precedente legge Maccanico. Come sappiamo, il termine del 2006 è stato portato al 2008, e tale spostamento

ha avuto effetto ancora sull'applicazione della sentenza della Corte costituzionale. Ora, viene differito al 2012, ma se contemporaneamente non si anticipa il passaggio al digitale almeno delle due reti indicate, si sposta di otto anni in avanti un termine la cui scadenza veniva fissata nella sentenza della Corte costituzionale, se non ricordo male, nel 2001.

Per tutti questi motivi, sarebbe meglio dire che non se ne fa niente, che si rinvia, oppure dobbiamo accorciare il termine e agire di conseguenza.

Per quanto riguarda il problema della viabilità in Calabria, la formulazione dell'articolo non rende sufficientemente chiaro il motivo per cui si stabilisce l'intervento. Si parla di situazioni straordinarie, ma poiché l'intervento in questione è reso necessario dai lavori sulla tratta autostradale Salerno-Reggio Calabria, non possiamo prendere con leggerezza il problema. Infatti se davvero che la Salerno-Reggio Calabria fosse interrotta all'altezza della galleria di Bagnara Calabra, e se questa interruzione dovesse durare alcuni anni, non ci sarebbe possibilità di fare un'operazione sulla viabilità alternativa locale e occorrerebbe pensare ad interventi totalmente diversi. Potrebbe essere un'occasione per lanciare finalmente la proposta importante delle autostrade del mare.

Penso che come Commissione, oltre a questo problema, dovremmo sollevarne anche uno di natura più politica. Com' è stato possibile che l'ANAS abbia varato, senza rendersi conto, un progetto di ristrutturazione dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria che determina un tale sconquasso, e poi ci costringa a dare altri soldi cui non si era neppure accennato? Esiste un problema di responsabilità: non possiamo mandare sempre tutto in cavalleria e assorbire simili urti senza cercare di capire che cosa è realmente successo.

Aprirei un ragionamento anche sulla società che aveva il compito di realizzare il Ponte sullo Stretto. Secondo me o chiudiamo la società, visto che il Ponte non si fa più, oppure le assegniamo un ruolo diverso che potrebbe essere definito in questa sede.

Vengo al problema degli arbitrati. Dalla lettura della relazione del Presidente dall'autorità di vigilanza emerge in modo chiaro che c'è qualcosa che non funziona nel profondo, perché quando si scopre che il 75 per cento degli arbitrati vede soccombere la pubblica amministrazione, significa che c'è qualcosa che non va. Quando qualcuno dice che all'arbitrato ricorre principalmente il settore pubblico, mi viene da pensare che è una follia perché se le controversie finiscono sempre a questo modo, significa – lo ripeto – che qualcosa non funziona.

La differenza fra arbitrati vinti e persi è talmente enorme a danno del pubblico da far sospettare che gli arbitri si lascino influenzare da qualche fattore extra arbitrale. Naturalmente, è più facile che questo fattore lo porti il soggetto privato piuttosto che quello pubblico. Per dirlo in modo più esplicito, il settore pubblico non è in grado di esercitare certe pressioni come può fare il privato.

Nel funzionamento dello strumento arbitrale ci sono quindi storture evidenti. Il Governo, in questo caso, ha deciso di tagliare questo sistema

purulento ma poi, affidando tutto alla magistratura ordinaria, farà bloccare l'intero sistema.

CICOLANI *(FI).* Presidente, mi permetto di interrompere il collega Brutti per riportare un argomento interessante, che ho prima omesso e che pongo come problema.

Con il nuovo riordino, e in presenza della cosiddetta quota lite, lei non ritiene, senatore Brutti, che la procedura civile sia più pericolosa dal punto di vista della benevolenza degli arbitri, in quanto gli avvocati potrebbero invocare la quota lite nei confronti di una causa civile? Questo è un elemento corruttivo notevolissimo.

BRUTTI Paolo *(SDSE).* La norma consentirebbe di eliminare un procedimento che non funziona e di introdurre una nuova procedura. Al riguardo, ho un atteggiamento di apertura perché ritengo che consegnare tutto alla magistratura civile può farci correre il rischio del blocco totale del sistema.

Con la nuova norma si fa pulizia; tutto quanto è stato affidato fino ad oggi all'arbitrato continuerà a funzionare secondo il vecchio regime. Quindi, non si determinerebbe quella situazione di stallo per questioni su cui vale ancora la normativa precedente. Abbiamo un tempo ragionevole per introdurre una riforma del sistema dell'arbitrato che faccia fronte alle questioni sollevate.

Sulla questione del federalismo infrastrutturale ho qualche perplessità. *In primis*, il federalismo viene generalizzato e qualunque Regione può costituire con l'ANAS una sua propria società autostradale (una sorta di super ANAS). In secondo luogo, mentre la società CAL (Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.), che tanto fece discutere, era una società che agiva sulle opere strategiche, non si è invece stabilito che queste società autostradali partecipate dalle Regioni agiscano sulle opere strategiche e abbiano capacità concedenti.

Il comma 2 dell'articolo 37 dice che per il Veneto, che può già costituire, a norma del comma 1, questa sorta di super ANAS veneta, è costituita una seconda società, distinta dalla prima, per la gestione. Infatti, è necessario operare una divisione, perché una sola società non può simultaneamente agire da concedente e da concessionaria e, addirittura, bandire gare alle quali essa stessa partecipa. Per come è congegnato il comma, si costituisce prima questa specie di super ANAS concedente e poi una società che gestisca quanto affidato alla super ANAS: in questo caso si tratta della tratta autostradale Padova-Venezia, la cui gestione è attualmente affidata ad altre società che dovrebbero restituirla alla scadenza della concessione.

Da ultimo, si parla molto dei costi della politica: ne sono un esempio i costi dei consigli di amministrazione delle grandi aziende operanti nel settore infrastrutturale, come la Società dello Stretto. Le somme sono esorbitanti per il funzionamento di un consiglio di amministrazione che, come anche nel caso dell'ANAS, è un organismo pletorico. Anche le storiche

Ferrovie dello Stato, con tutta la loro costellazione di società, rappresentano un problema.

Non è forse il caso di rivitalizzare la norma della finanziaria dell'anno scorso, riesaminandola alla luce di queste novità? Ad esempio, si potrebbe porre un limite alle indennità dei *manager* e impedire che l'amministratore delegato di una società pubblica si faccia surrettiziamente nominare anche direttore generale della medesima società, rivestendo così una funzione di controllante e di controllore e sommando le retribuzioni.

Dovremmo sottolineare questo problema perché, se cerchiamo di recuperare ovunque risparmi per far fronte ai costi della politica, questo è un punto sul quale si dovrebbe intervenire.

PRESIDENTE. Colleghi, dichiaro chiusa la discussione congiunta dei disegni di legge in titolo e ne rinvio il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta è tolta alle ore 17,30.

Licenziato per la stampa dall'Ufficio dei Resoconti

€ 2,00