

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 2005 E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 2005-2007 E RELATIVA NOTA DI VARIAZIONI (nn. 3224 e 3224-bis)
(Approvato dalla Camera dei deputati)

**Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
per l'anno finanziario 2005
(Tabelle 10 e 10-bis)**

**Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni
per l'anno finanziario 2005
(Tabelle 11 e 11-bis)**

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE E PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 2005) (n. 3223)
(Approvato dalla Camera dei deputati)

IN SEDE CONSULTIVA

4^o Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 NOVEMBRE 2004

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

(3224 e 3224-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2005 e bilancio pluriennale per il triennio 2005-2007 e relativa Nota di variazioni, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2005

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2005

(3223) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2005), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporti alla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento: rapporto favorevole con osservazioni sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria; rapporto favorevole sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria)

* PRESIDENTE	Pag. 3, 6, 7 e passim
* DONATI (Verdi-U)	5, 7, 8 e passim
PASINATO (FI)	6
PEDRAZZINI (LP), relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria	6, 7, 8 e passim
PESSINA (FI), relatore sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria	3
TASSONE, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti	4, 5, 6 e passim
ALLEGATO (contiene i testi di seduta)	15

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

I lavori hanno inizio alle ore 8,50.

(3224 e 3224-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2005 e bilancio pluriennale per il triennio 2005-2007 e relativa Nota di variazioni, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2005

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2005

(3223) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2005), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporti alla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento: rapporto favorevole con osservazioni sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria; rapporto favorevole sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione permanente, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 3224 e 3224-bis (tabelle 10, 10-bis, 11 e 11-bis) e 3223, già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame delle tabelle 11 e 11-bis, sospeso nella seduta antimeridiana di ieri.

PESSINA, *relatore sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, propongo l'espressione di un rapporto favorevole in merito alle tabelle 11 e 11-bis e alle connesse parti del disegno di legge finanziaria per l'anno 2005.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale)

Metto ai voti la proposta di dare mandato al senatore Pessina di redigere un rapporto favorevole alla 5^a Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

È approvata.

Riprendiamo l'esame delle tabelle 10 e 10-bis, sospeso nella seduta pomeridiana di ieri.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, ringrazio anzitutto il relatore e tutti i colleghi senatori intervenuti nel corso della discussione.

Ritengo che il Governo debba fare alcune precisazioni. È vero che si sta lavorando per una valutazione complessiva del disegno di legge finanziaria attraverso il maxi-emendamento, come è stato evidenziato dai colleghi senatori intervenuti e autorevolmente anche dal Presidente di questa stessa Commissione. Nel maxi-emendamento si cercherà di ampliare, correggere e migliorare quelle parti della manovra finanziaria che in effetti non sono state approfondite nel corso del dibattito svoltosi alla Camera dei deputati.

Voglio tranquillizzare i colleghi senatori del fatto che non si intende in alcun modo bloccare i grandi progetti e le opere infrastrutturali strategiche previste nel nostro Paese. Certamente, se dovessi esprimere un giudizio personale, sottolineerei che non sono particolarmente entusiasta delle risorse messe a disposizione; tuttavia mi rendo conto delle difficoltà oggettive esistenti. In ogni caso, il *trend* garantito attraverso le risorse messe a disposizione assicura la realizzazione dei grandi impegni a suo tempo assunti da parte del Governo.

Alcuni colleghi dell'opposizione hanno evidenziato con chiarezza che nella manovra finanziaria dell'anno scorso vi sono stati segni tangibili di sviluppo, mentre ritengono che nel disegno di legge finanziaria in esame non ve ne sia neanche uno. Poiché per la finanziaria dell'anno scorso vi è stato un riconoscimento «postumo», mi auguro che il prossimo anno i colleghi modificheranno anche la valutazione che esprimono in questo momento sulla manovra finanziaria in esame.

Signor Presidente, vorrei ora sintetizzare i principali risultati conseguiti dal Governo nei tre anni trascorsi nel settore dei trasporti e delle infrastrutture.

Sono stati approvati i progetti rientranti nelle finalità della cosiddetta legge-obiettivo per il 35,2 per cento del valore di risorse globale previsto nel primo programma di infrastrutture strategiche; si tratta, in particolare, di opere per un valore pari a 44,3 miliardi di euro (88.000 miliardi di lire). Sono stati cantierati interventi pari al 19,3 per cento del valore di risorse globale previsto nel primo programma di infrastrutture strategiche; sono cantierate opere pari a 24,2 miliardi di euro (48.000 miliardi di lire) su 125,8 miliardi di euro (contenuti nell'allegato 1). Le opere cantierate hanno generato un incremento del prodotto interno lordo pari allo 0,9 per cento; senza la cantierizzazione, quindi, delle opere della cosiddetta legge-obiettivo, oggi saremmo in piena recessione.

Dall'Europa potremo ottenere le risorse pari al 20 per cento di interventi sulle nuove reti TEN: prima c'era solo il valico del Brennero mentre ora ci sono anche il valico sull'asse Genova-Novara e il valico del Frejus. C'è un'aggiunta di circa 1,8 miliardi di euro (3.600 miliardi di lire) all'ipotesi precedente al nuovo *Master Plan*.

All'interno dei porti italiani è continuata ad aumentare – abbiamo sempre indicato un'accentuazione in termini positivi – la movimentazione

di merci e di passeggeri: l'attività crocieristica è aumentata del 40 per cento; le merci sono passate da 300 milioni di tonnellate alla fine del 2000 a 450 milioni di tonnellate del 2003; i *container* sono passati da 3 milioni di unità della fine del 2000 a 9 milioni di tonnellate nel 2003.

Sulle strade è diminuita in modo sostanziale l'incidentalità; in particolare, in un anno il numero di morti è diminuito del 20 per cento (grazie all'introduzione del sistema della patente a punti).

Il trasferimento delle merci dalla strada agli altri modi di trasporto è aumentato dell'8 per cento: ciò non era mai accaduto nel nostro Paese.

Sono state trasferite risorse, per interventi infrastrutturali nel Mezzogiorno, pari ad oltre il 43 per cento; fino al 2001 questo dato non aveva mai superato la soglia del 20 per cento.

Questi segnali, acquisiti come risultati positivi per il nostro Paese, non vengono smentiti, né compressi dalla manovra economica. Ci rendiamo conto che anche al maxi-emendamento dovranno essere apportati miglioramenti ed aggiustamenti. I colleghi hanno evidenziato alcuni problemi, sia per quanto riguarda i 1.500 chilometri di strade che dovranno essere privatizzati, con un presunto ricavo di tre milioni di euro...

DONATI (*Verdi-U*). Sono tre miliardi di euro!

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, tre miliardi di euro. Sono sempre modesto, venendo da una famiglia certamente non proiettata verso le grandi cifre: purtroppo ognuno porta con sé il suo condizionamento di origine e di nascita.

Anche altri interventi devono essere rivisitati. Voglio sottolineare, ad esempio, quelli relativi alla sicurezza stradale perché la diminuzione dell'incidentalità non soddisfa questo Dicastero; tuttavia, quando si fa una battaglia per la difesa della vita, bisogna considerare l'importanza delle risorse fondamentali messe a disposizione. Tali risorse dovrebbero per legge essere assegnate al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, in particolare al dipartimento dei trasporti terrestri.

Indubbiamente vi sono alcuni nodi; non voglio nascondere le contraddizioni e le difficoltà che esistono. Però, anche il lavoro che si sta facendo in questi giorni certamente non è inutile, deludente o negativo perché tentare di alleggerire la pressione fiscale è sempre un fatto positivo. Si sta lavorando per sottoporre all'attenzione del Parlamento una soluzione che sia soddisfacente, senza che questo possa intaccare il flusso finanziario di risorse messe a disposizione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Rimane comunque una serie di grandi problemi e di grandi sfide; si è parlato delle Ferrovie S.p.A., dell'ANAS, di alcuni fatti importanti e fondamentali.

Vorrei soltanto fare un riferimento conclusivo, signor Presidente. Non so se la decisione a suo tempo assunta dal Parlamento di creare società per azioni, i cui risultati sfuggono al controllo del Parlamento, e quindi ad un'attività di controllo più cogente da parte del Governo, sia stata una scelta che ha avuto un ritorno positivo rispetto ad una prospettiva di svi-

luppo. Io continuo, così come ho già fatto nell’Aula di Montecitorio, ad avanzare qualche dubbio in proposito e a richiedere una valutazione complessiva, che si può svolgere anche in questa Commissione, sulla opportunità di mantenere ancora società per azioni partecipate dallo Stato senza alcun tipo di valutazione diversa per quanto riguarda le Ferrovie e l’ANAS, società che dovrebbero essere sottoposte a maggiori controlli e indirizzi da parte del Governo e del Parlamento. Attualmente, come voi sapete, si tratta di un controllo estremamente labile che si svolge soprattutto attraverso le audizioni, ma non si può parlare d’indirizzo e di orientamento.

Questa è una valutazione di carattere politico e, considerato che la manovra finanziaria non è semplicemente una girandola di cifre e di dati, ma deve essere anche un’occasione per considerazioni generali.

Infine, signor Presidente, esiste certamente un problema di appostazione di risorse, ma c’è anche il problema di accelerare le opere che sono state intraprese. Infatti spesso ci troviamo a disporre di risorse nel corso degli esercizi finanziari senza capire come sono state spese, se sono state spese adempiendo agli impegni in precedenza assunti e come erano collocate nelle precedenti manovre finanziarie. Si tratta di un aspetto molto complesso, che avremo certamente modo di approfondire, e mi auguro che un cenno in tal senso sia contenuto anche nel rapporto che questa Commissione invierà alla Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Passiamo all’esame degli ordini del giorno.

L’ordine del giorno 0/3223/1/8^a, da me presentato, riflette una condizione nota, di cui abbiamo discusso trattando la riforma della legge sui porti, cioè la legge n. 184 del luglio 2004. Si confermano, comunque, le funzioni di svolgimento della sicurezza marittima in capo all’autorità delle Capitanerie di porto, una soluzione su cui mi pare siamo tutti d’accordo e che è opportuno sia ribadita. Perciò quest’ordine del giorno impegna il Governo ad individuare nella legge finanziaria le risorse necessarie per consentire l’esercizio delle attribuzioni di sicurezza conferite al Corpo delle Capitanerie di porto.

PEDRAZZINI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Accolgo l’ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo all’ordine del giorno 0/3223/2/8^a, presentato dal senatore Pasinato e da altri senatori.

PASINATO (FI). Signor Presidente, l’ordine del giorno 0/3223/2/8^a propone che il Governo si impegni a parametrare l’incremento previsto dal comma 8 dell’articolo 35 del disegno di legge n. 3223 alle variazioni dell’indice ISTAT e ad introdurre con lo stesso meccanismo del comma 8

una normativa volta ad incrementare le tariffe applicabili per le operazioni di revisione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi in cifra uguale sia per le operazioni eseguite dagli uffici della motorizzazione, sia per quelle eseguite dai centri privati concessionari di dette operazioni.

PEDRAZZINI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno 0/3223/2/8^a.

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno 0/3223/3/8^a, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori. Questo ordine del giorno si muove nella direzione di un altro da me proposto. Senatrice Donati, le chiedo quindi se possiamo convergere sull'ordine del giorno 0/3223/12/8^a, con il quale «si impegna il Governo a stralciare il comma 19 dell'articolo 41, coprendo le minori entrate conseguenti con l'autorizzazione all'ANAS a sottoporre a pedaggio figurativo tratti della rete stradale a lei trasferiti sulla base delle decisioni adottate nell'ambito del contratto di programma. Il contratto di programma dovrà individuare i tratti della rete stradale e autostradale da sottoporre a pedaggio come già detto figurativo, le tariffe da applicare per il pedaggio stesso sulla base dei criteri fissati dalla Delibera CIPE del 20/12/1996, i sistemi di valutazione dei servizi, i criteri oggettivi per rilevare il traffico e le priorità per l'impiego dei ricavi conseguiti. I crediti per l'ANAS che scaturiranno dal contratto di programma potranno essere oggetto di cessione pro-soluto consentendo in tal modo di ridurre per pari importo i trasferimenti pubblici all'ANAS».

Propongo, in sostanza, di sopprimere il comma 19 dell'articolo 41 ed individuo i contenuti di un emendamento alternativo che possa consentire un'identica copertura rispetto a quanto previsto. Prevedo, pertanto, un pedaggiamento figurativo in capo all'ANAS e non in capo a terzi. L'ANAS, quindi, dovrebbe aggiudicarsi, all'interno del contratto di programma, la concessione delle strade (che vanno individuate), in cambio della quale dovrebbe corrispondere un *quid*. Il Governo garantirebbe un ritorno all'ANAS restituendole annualmente una parte di quanto anticipato. In tal modo, sugli utenti non ricadrebbe nulla, ma diventerebbe una partita tra ANAS e Stato centrale.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, mantengo il mio ordine del giorno perché quello a sua firma non propone esattamente la stessa cosa.

PRESIDENTE. Posso affermare, avendo partecipato a tutte le sedute, che la Commissione nelle varie espressioni è contraria a quanto stabilito al comma 19 dell'articolo 41 del disegno di legge finanziaria. Più volte abbiamo dichiarato l'assurdità che lo Stato venda pezzi della sua rete stradale e autostradale a terzi, come purtroppo viene previsto nel testo del di-

segno di legge finanziaria, ancorché si preveda che i terzi sono società controllate dallo Stato.

La questione posta con l'ordine del giorno a mia firma si basa sul fatto che nella relazione tecnica si dà conto del ritorno di 3 miliardi di euro derivante da questa proposta normativa (sia pure con le interpretazioni fornite ai giornali dal rappresentante del Governo). In un primo momento, si propone di inserire il pedaggio per alcuni tronchi autostradali, come il grande raccordo anulare di Roma o la tratta Salerno-Reggio Calabria e, in altri momenti, si precisa che si tratta di pedaggi figurativi. Allora, mi sono permesso di proporre la soppressione del comma 19 dell'articolo 41 e l'approvazione di un ordine del giorno che individui comunque l'ANAS come soggetto protagonista di un'eventuale organizzazione del sistema tariffario figurativo, prevedendo che, innanzi tutto, allo Stato, a seguito del rilascio della concessione di alcune migliaia di chilometri di rete autostradale, ritornino i 3 miliardi di euro e, poi, che all'ANAS sia garantito, all'interno di un contratto di programma, il versamento ogni anno della rata corrispondente ai 3 miliardi anticipati e che oggi lo Stato iscrive nel proprio bilancio.

DONATI (*Verdi-U*). Credo che l'ordine del giorno a mia firma ed il suo non siano in contrasto perché al fondo c'è il medesimo elemento, vale a dire la contrarietà rispetto a quanto previsto dal comma 19 dell'articolo 41. Ovviamente, in sede di esame in 5^a Commissione permanente, ognuno presenterà proposte emendative con soluzioni diverse in termini di copertura.

PEDRAZZINI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sull'ordine del giorno in esame.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ritengo che il discorso della senatrice Donati abbia più di qualche elemento di interesse perché il dato del pedaggio deve essere considerato nella politica generale dei trasporti. Personalmente sono stato contrario all'aumento del pedaggio in assenza di una documentazione da parte delle società concessionarie, ad esempio in riferimento ad opere di ammodernamento e di adeguamento della messa in sicurezza delle strade concesse.

Non c'è dubbio che il pedaggio non può essere soltanto un aspetto della legge finanziaria, perché rappresenta un momento importante all'interno di una strategia della politica dei trasporti e della sicurezza in generale. Da questo punto di vista, pertanto, accolgo come raccomandazione l'ordine del giorno 0/3223/3/8^a.

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno 0/3223/4/8^a, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

DONATI (*Verdi-U*). Questo ordine del giorno rientra nel ragionamento che abbiamo svolto nella seduta di ieri circa il fatto che la manovra finanziaria in esame non contiene misure per le città anche se il prossimo anno dovremo gestire un'emergenza che, a mio avviso, diventerà molto seria e ci troverà completamente impreparati.

PEDRAZZINI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, mi rimetto al parere del rappresentante del Governo.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Si tratta di un problema che si discute da tempo, ma non è mai stato individuato un equilibrio sul piano logico e culturale. Pertanto, accolgo come raccomandazione l'ordine del giorno in esame perché fa parte di un dibattito *in fieri* e, quindi, è *de iure condendo*.

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno 0/3223/5/8^a, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

DONATI (*Verdi-U*). Lo do per illustrato.

PEDRAZZINI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Mi rimetto al parere del Governo.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, accolgo come raccomandazione l'ordine del giorno 0/3223/5/8^a.

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno 0/3223/6/8^a, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

DONATI (*Verdi-U*). L'ordine del giorno si illustra da sé.

PEDRAZZINI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Lo accolgo.

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno 0/3223/7/8^a, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, questo ordine del giorno si inquadra nell'ambito di una strategia generale di sostegno al trasporto collettivo.

PEDRAZZINI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Mi rimetto al Governo.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Lo accollo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Al fine di evitarne la decadenza, data l'assenza del senatore Fabris, faccio miei gli ordini del giorno 0/3223/8/8^a, 0/3223/9/8^a e 0/3223/10/8^a.

Passiamo all'ordine del giorno 0/3223/8/8^a.

PEDRAZZINI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Sull'ordine del giorno 0/3223/8/8^a mi rimetto al Governo.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Lo accollo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno 0/3223/9/8^a.

PEDRAZZINI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Sull'ordine del giorno 0/3223/9/8^a, il mio parere è contrario.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Parere contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/3223/9/8^a, presentato dai senatori Grillo e Fabris.

Non è approvato.

Passiamo all'ordine del giorno 0/3223/10/8^a.

PEDRAZZINI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Parere favorevole.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Lo accollo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno 0/3223/11/8^a, da me presentato. Esso tratta un argomento a cui ho ieri accennato in sede di discussione generale, cioè la possibilità di dare ai cantieri navali italiani una opportunità, prendendo esempio da quello che è stato fatto in Francia e in Spagna. Voi sapete che l'Unione europea dal 2001 non consente che vi siano contributi al settore della cantieristica, giudicato un settore maturo. In questo momento le navi che vengono ordinate dagli armatori del nostro Paese sono costruite soprattutto nella Corea del Sud e in Estremo Oriente. Introducendo questa opportunità finanziaria, e cioè il *tax-lease scheme*, già nota nell'ordinamento della Francia e della Spagna, in pratica si concede-

rebbe un'opportunità per i cantieri navali italiani per costruire il naviglio che sarà ordinato nei prossimi anni.

Lo schema è già a conoscenza del Governo ed il Governo stesso alla Camera dei deputati, per quanto è mia conoscenza, ha mostrato interesse per questa possibilità. Ovviamente occorre verificare l'aspetto finanziario, perché non c'è dubbio che per la prima fase c'è una perdita di gettito che si recupera poi nei primi tre anni dell'operazione. In pratica, si tratterebbe di consentire l'applicazione del concetto di *leasing*, che oggi funziona straordinariamente bene per la costruzione e l'acquisto delle barche da diporto, alle navi del nostro Paese.

Io vi chiedo di approvare questo ordine del giorno nel quale, per la verità, non è indicata la copertura finanziaria, ma mi sembra molto importante dare un segnale in questa direzione.

PEDRAZZINI, relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Il relatore esprime parere favorevole.

TASSONE, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il tema posto in questo ordine del giorno è estremamente importante. Voglio ringraziare il Presidente per aver richiamato la posizione assunta dal Governo in tante occasioni, anche in riferimento agli aiuti per la cantieristica, che è un settore in cui negli ultimi anni, rispetto al passato, si stanno manifestando dei segnali positivi. Noi abbiamo vissuto un momento tragico negli anni precedenti: la situazione era tanto drammatica che la cantieristica italiana era praticamente scomparsa. Oggi c'è una realtà diversa, anche legata a provvedimenti di legge approvati dal Parlamento, e anche la cantieristica italiana si sta cimentando nella costruzione di grandi navi, che in precedenza venivano costruite nelle aree del Nord d'Europa.

Ritengo che l'ordine del giorno del Presidente possa dare una risposta alle domande che sono state più volte poste. Per questi motivi mi dichiaro favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/3223/11/8^a, da me presentato.

È approvato.

Passiamo all'ordine del giorno 0/3223/12/8, da me presentato. Con esso si propone che l'ANAS sia autorizzata a sottoporre a pedaggio figurativo tratti della rete stradale, da individuarsi con il contratto di programma.

PEDRAZZINI, relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Parere favorevole.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Anche il Governo esprime parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/3223/12/8^a, da me presentato.

È approvato.

Passiamo all'ordine del giorno 0/3223/13/8^a, presentato dal senatore Pedrazzini.

PEDRAZZINI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Questo ordine del giorno riguarda la complessa materia delle gestioni aeroportuali e del loro affidamento in concessione, che si propone venga adeguata in base ai requisiti ordinamentali connessi al nuovo assetto federalista.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/3223/13/8^a, presentato dal senatore Pedrazzini.

È approvato.

Passiamo all'ordine del giorno 0/3223/14/8^a, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori, al quale aggiungo la mia firma.

PEDRAZZINI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Questo ordine del giorno riguarda un impegno che avevamo assunto tutti insieme e pertanto il mio parere è favorevole.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Lo accolgo 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.

PEDRAZZINI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, ho redatto la seguente proposta di rapporto favorevole con osservazioni relative alle tabelle 10 e 10-bis e alle connesse parti del disegno di legge finanziaria per l'anno 2005:

«La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2005, nonché le

parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria, esprime un avviso favorevole osservando tuttavia che per la realizzazione del piano delle opere strategiche i finanziamenti previsti dallo stato di previsione di competenza rischiano di essere insufficienti anche per la sola prosecuzione dei lavori relativi alle opere già avviate e di vanificare la normativa sulla finanza di progetto che cominciava a produrre i primi risultati positivi.

Per quanto riguarda poi la norma contenuta nel disegno di legge finanziaria per l'anno 2005 al comma 19 dell'articolo 41 esprime preoccupazione per la non chiara definizione degli aspetti relativi al passaggio di proprietà della rete stradale dallo Stato a soggetti non meglio identificati. La norma rischia poi di generare una rottura della continuità della rete stradale nazionale e di accollare un costo aggiuntivo che persone e merci dovranno subire nella loro libertà di circolazione».

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, preannuncio il voto contrario sulla proposta di rapporto favorevole del relatore ed illustro la seguente proposta alternativa di rapporto sottoscritta anche dai senatori Paolo Brutti, Viserta Costantini, Montalbano, Montino e Zanda: «Premesso che, per quanto riguarda le opere pubbliche e le infrastrutture, il disegno di legge finanziaria per l'anno 2005 segna un forte ulteriore ridimensionamento degli investimenti pubblici; che con il DPEF il Governo manifestava l'intenzione di destinare alle opere strategiche stanziamenti per circa 7 miliardi di euro; che il disegno di legge finanziaria per l'anno 2005 non prevede nessuna risorsa aggiuntiva rispetto a quanto già attivato in precedenza; che una drastica riduzione delle disponibilità finanziarie riguarderà anche l'ANAS S.p.a. e le Ferrovie; che al confronto degli importi da iscrivere al bilancio 2005, riportati nella tabella F con i corrispondenti importi della finanziaria dello scorso anno per gli interventi infrastrutturali, emerge per il 2005 una riduzione delle risorse (pari all'1,7 per cento in termini reali rispetto al 2004); che questa diminuzione di risorse si somma a quella registrata nello scorso anno, in cui la riduzione ha raggiunto il 19 per cento in termini reali rispetto all'anno precedente e, quindi, la contrazione di risorse nel 2005 rispetto al 2003 supererà in termini reali il 20 per cento; che la previsione sul contenimento generale della spesa prevista dall'articolo 2 della legge finanziaria, introducendo un limite nell'incremento della spesa del 2 per cento rispetto all'anno precedente, avrà come effetto una complessiva riduzione del livello degli investimenti dello Stato nel 2005 in opere di ammodernamento (il settore maggiormente colpito è quello delle opere ordinarie, in quanto i vincoli posti a carico degli enti locali comporteranno pesanti rallentamenti nei nuovi investimenti e un rischio di blocco dei lavori in corso d'opera); che l'ipotesi di cessione della proprietà di tratti della rete viaria stradale appare gravissima e del tutto inaccettabile, e tale da mettere in discussione l'intero sistema di governo e di gestione della viabilità nazionale, con gravi conseguenze sia dal punto di vista economico-finanziario che della tutela dell'interesse pubblico, si esprime avviso contrario ritenendo necessario: escludere le spese destinate alle infrastrutture dal criterio proposto dal Governo per frenare

l'aumento della spesa pubblica, in quanto appare del tutto incompatibile con la dinamica degli investimenti infrastrutturali; sopprimere il comma 19 dell'articolo 41 relativo alla vendita di strade nazionali assoggettabili a pedaggio; prevedere un forte aumento degli investimenti per le opere pubbliche indicando in modo puntuale gli impegni finanziari e ripristinando una corretta programmazione con la selezione rigorosa delle priorità; assicurare adeguate risorse per le opere ordinarie».

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di rapporto favorevole, con osservazioni, alla 5^a Commissione permanente sullo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti contenuto nelle tabelle 10 e 10-bis, illustrata dal senatore Pedrazzini.

È approvata.

Risulta pertanto preclusa la proposta alternativa di rapporto di minoranza, che sarà comunque allegata al rapporto approvato ed inviata alla 5^a Commissione, secondo quanto disposto dall'articolo 126, comma 6 del Regolamento.

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

I lavori terminano alle ore 9,35.

ALLEGATO

DISEGNO DI LEGGE N. 3223

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2005)

ORDINI DEL GIORNO

0/3223/1/8^a

GRILLO

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3223 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2005) con riferimento alle parti di competenza,

premessi che:

– il Regolamento (CE) n. 725/2004 del 31 marzo 2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali nei confronti di minacce, introduce, all'art. 6, la figura dell'«autorità competente per la sicurezza marittima» con il compito di coordinare, attuare, controllare l'applicazione delle misure di sicurezza;

– l'art. 9 del citato Regolamento stabilisce l'obbligo degli Stati membri di designare il «punto di contatto per la sicurezza marittima», con il compito di fungere da riferimento per la Commissione U.E. e per gli altri Stati membri, ai fini dell'attuazione, del controllo dell'informazione sull'applicazione delle misure di sicurezza marittima;

– il D.P.R. 2 luglio 2004, n. 184 inerente la Riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, all'art. 8 lettera h prevede in capo al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto le funzioni di «vigilanza e controllo operativi in materia di sicurezza delle navi e delle strutture portuali nei confronti di minacce»;

– il D.M. 18 giugno 2004, in linea con le disposizioni internazionali e con le direttive della Presidenza del Consiglio dei Ministri, assegna al Corpo delle Capitanerie di Porto i compiti in materia di sicurezza marittima, in particolare quelli di Autorità Competente per la sicurezza marittima e di Punto di Contatto per la sicurezza marittima,

considerato che:

– per le esigenze connesse all'esercizio delle citate funzioni in materia di sicurezza delle navi e delle strutture portuali nei confronti di minacce svolte dal Corpo delle Capitanerie di Porto è necessario reperire risorse pari a 10 milioni di euro per l'anno 2005 e per ciascuno degli anni 2006 e 2007, iscritte in un fondo dello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da comunicare, anche con evidenze informatiche, al Ministero dell'economia e delle finanze, tramite l'Ufficio centrale del bilancio, nonché alle competenti Commissioni parlamentari e alla Corte dei Conti;

– l'istituzione del fondo indicato è necessario per:

- o aggiornamento specialistico del personale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera in materia di *security*;
- o potenziamento delle attività operative e di controllo;
- o acquisto di dotazioni ed attrezzature;
- o potenziamento dei sistemi di comunicazione compresi quelli sicuri e dotazioni specialistiche per mezzi aeronavali,

impegna il Governo a individuare le risorse finanziarie necessarie per consentire l'esercizio delle attribuzioni di sicurezza conferite al Corpo delle Capitanerie di Porto».

0/3223/2/8^a

PASINATO, CICOLANI, BARELLI, FAVARO

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3223 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2005),

al fine di rendere più trasparenti le tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione di cui all'articolo 18 della legge n. 870 del 1986,

impegna il Governo a parametrare l'incremento previsto dal comma 8 dell'articolo 35 del disegno di legge n. 3223 alle variazioni dell'indice Istat e a introdurre, con lo stesso meccanismo del comma 8 una normativa volta ad incrementare le tariffe applicabili per le operazioni di revisione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi in cifra uguale sia per le operazioni eseguite dagli uffici della motorizzazione sia per quelle eseguite dai centri privati concessionari di dette operazioni ai sensi dell'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992, nuovo codice della strada».

0/3223/3/8^a

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

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3223 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2005),

considerato che:

l'art. 41, comma 19 del disegno di legge n. 3223 «avvia programmi di dismissioni immobiliari da realizzare tramite cartolarizzazioni», di "tratti della rete stradale nazionale";

nel medesimo comma si prevede che le strade di cui si cede la proprietà siano «susceptibili di assoggettamento a tariffa», ovvero di pedaggiamento;

il provvedimento si pone come unico scopo quello di garantire un immediato ritorno finanziario per alleggerire la pesante situazione in cui versa la finanza pubblica, che nella relazione tecnica allegata alla legge Finanziaria viene valutato in 3 miliardi di euro nel 2005 che lo Stato incasserebbe dalla vendita della rete stradale nazionale;

per l'adozione di queste disposizioni non è stata predisposta alcuna specifica analisi preliminare per valutare l'impatto del pedaggiamento sulle strade statali, in particolare dal punto di vista trasportistico, sugli effetti sui flussi di traffico, sul trasporto merci su strada, sulla mobilità urbana e sul pendolarismo, che caratterizzano l'organizzazione territoriale e sociale del paese;

ritenuto che:

la rete stradale nazionale costituisce un'infrastruttura fondamentale per la mobilità del paese, che svolge funzioni diffuse di collegamento e coesione sociale; e quindi non è opportuno che lo Stato rinunci alla proprietà di questa rete essenziale al servizio dei cittadini;

la rete stradale nazionale ha inoltre bisogno di forti investimenti per il miglioramento e l'adeguamento degli standard, per l'incremento della sicurezza stradale e per l'eliminazione dei punti neri. Esigenze di adeguamento della rete che non sono valutate e specificate nel provvedimento in esame;

le politiche di pedaggiamento della rete viaria dovrebbero rientrare all'interno di una più generale politica dei trasporti, che dovrebbe avere come elemento essenziale le decisioni in materia di tariffe nei diversi segmenti modali di trasporto e nei diversi vettori al fine di promuovere l'efficienza d'uso delle infrastrutture ed il riequilibrio modale verso sistemi a minore impatto ambientale;

il provvedimento in esame inoltre, esclude completamente il Parlamento dalle decisioni che riguardano l'intero processo di vendita, alimentando un iter discrezionale in ordine ai tempi, alle modalità ed alla dimensione della rete da porre in vendita,

impegna il Governo a sopprimere l'articolo 41, comma 19».

0/3223/4/8

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

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3223 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2005) con riferimento alle parti di competenza,

considerato che:

nelle principali città italiane si raggiungono punte di 60-65 automobili ogni 100 abitanti. Questo provoca insormontabili problemi di traffico che limitano molto la mobilità collettiva e intollerabili livelli di inquinamento atmosferico ed acustico che comportano costi derivati, soprattutto relativi alla salute delle persone, valutati nell'ordine del 4% del Pil in Italia, di cui il 2% per incidentalità e l'altro 2% per patologie originate da inquinamento;

è necessario invertire le tendenze in atto e contribuire al risanamento ed allo sviluppo del trasporto pubblico locale, al miglioramento e potenziamento del trasporto rapido di massa, alla crescita della mobilità ciclistica, al sostegno dell'innovazione tecnologica nei sistemi di regolazione del traffico, alla riduzione dell'uso del mezzo privato (anche con l'applicazione del *car sharing* e del *car pooling*), all'istituzione del *mobility manager* quale figura di riferimento per tutte le tematiche relative alla mobilità, ai trasporti, all'inquinamento derivante;

considerato inoltre che:

per le finalità descritte, a decorrere dall'anno 2005 sia congruo prevedere una spesa annua di 600 milioni di euro, ripartite tra Regioni ed Enti Locali, con un apposito fondo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti;

il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, sentita la Conferenza unificata Stato-Regioni, Città e Autonomie Locali, provveda con proprio decreto da emanarsi entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, alla ripartizione delle risorse di cui sopra. Tale ripartizione è effettuata adottando anche criteri di premialità che incentivino il progressivo miglioramento della qualità di servizio;

ritenuto che:

si possa provvedere all'onere derivante mediante l'incremento dell'accisa sulla benzina di euro 0,03 per litro ai sensi della legge 28 dicembre 1995, n. 549 e successive modificazioni,

impegna il Governo ad istituire un apposito fondo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per la mobilità sostenibile.».

0/3223/5/8^a

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

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3223 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2005) con riferimento alle parti di competenza,

considerato che:

nelle principali città italiane si raggiungono punte di 60-65 automobili ogni 100 abitanti. Questo provoca insormontabili problemi di traffico che limitano molto la mobilità collettiva e intollerabili livelli di inquinamento atmosferico ed acustico che comportano costi derivati, soprattutto relativi alla salute delle persone, valutati nell'ordine del 4% del Pil in Italia, di cui il 2% per incidentalità e l'altro 2% per patologie originate da inquinamento;

è necessario invertire le tendenze in atto e contribuire al risanamento delle città, anche incentivando la crescita della mobilità ciclistica, non inquinante ed effettivamente ad «emissioni zero» e attivabile solo con modesti costi infrastrutturali per opere generalmente di lieve entità;

considerato inoltre che:

le voci di bilancio presenti nella Finanziaria 2005 per la mobilità ciclistica risultano decurtate mediamente del 50% rispetto all'anno precedente, senza rifinanziamenti per la legge 366/98 («Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica»);

al contrario, per programmare interventi nelle città italiane occorre rimpinguare l'apposito capitolo di Bilancio ed attribuire a Regioni ed Enti Locali fondi necessari per le piste ciclabili e per incentivare l'uso della bicicletta;

ritenuto che:

si possa provvedere all'onere derivante, stimabile di 20 milioni di euro annui, mediante l'incremento dell'accisa sulla benzina di euro 0,001 per litro ai sensi della legge 28 dicembre 1995, n. 549 e successive modificazioni,

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

0/3223/6/8^a

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

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3223 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2005) con riferimento alle parti di competenza,

considerato che:

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

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

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

da quanto emerge dai dati Istat sugli indici di mortalità e lesività degli incidenti stradali nel 2002, in Italia, si può constatare come le prime cause siano: il «mancato rispetto della distanza di sicurezza»; la «guida distratta»; «eccesso di velocità». Tra queste tre cause il più alto indice di mortalità è relativo all'eccesso di velocità. Si evidenzia come tali comportamenti scorretti siano tutti suscettibili di miglioramento grazie a campagne di informazione e sensibilizzazione degli automobilisti;

considerato inoltre che

l'introduzione della patente a punti ha prodotto un calo dell'incidentalità, abbassando consequenzialmente il numero dei morti sulle strade.

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

rimane comunque un allarmante dato sull'indisciplina degli automobilisti italiani: nei primi dieci mesi di quest'anno sono state ritirate mediamente circa 300 patenti al giorno. In particolare, tra il 1° gennaio ed il 31 ottobre 2004 le forze dell'ordine hanno accertato complessivamente 2.670.787 infrazioni al Codice della strada, con una decurtazione complessiva di 3.481.591 punti. 84.831 le patenti di guida e 52.905 le carte di circolazione ritirate. Sempre nel periodo in questione, sono aumentate del 7% le infrazioni per eccesso di velocità e del 24,7% quelle per guida in stato di ebbrezza alcolica;

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

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

0/3223/7/8^a

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

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3223 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2005) con riferimento alle parti di competenza,

considerato che:

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

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

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

ritenuto che:

debbano essere adottate da subito tutte le misure finalizzate ad un'inversione di tendenza che limitino gli impatti da traffico, almeno attenuando i costi sociali in termini di vite umane, purtroppo – statisticamente- connessi agli attuali volumi di traffico;

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

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

0/3223/8/8^a

FABRIS

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3223 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2005),

considerato che:

l'art. 41, comma 19, prevede la possibilità di trasferire a società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato tratti della rete stradale nazionale di cui all'art. 7, comma 1bis, del decreto legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, suscettibili di assoggettamento a tariffa;

considerato inoltre che:

effetto di tale trasferimento dovrebbe essere, secondo la relazione tecnica, un introito per lo Stato pari a circa 3 miliardi di euro;

visto che:

a seguito di numerose e svariate interpretazioni apparse sulla stampa e a seguito della presentazione di atti parlamentari sull'argomento, il Ministro dell'Economia è intervenuto personalmente precisando che l'operazione prevista dall'attuale articolo 41 del disegno di legge 3223 riguarda "la cessione a titolo oneroso di circa 1500 km di strade statali, tra quelle in esercizio e quelle in costruzione, ad una società che è al di fuori del perimetro della Pubblica Amministrazione, ma controllata di-

rettamente o indirettamente dallo Stato; la stima di 3 miliardi circa di introito per lo stato non rappresenta pedaggi per gli automobilisti, ma è il prezzo pagato dalla società acquirente a seguito della cessione; la remunerazione dell'investimento, che avviene attraverso "pedaggi ombra" (*shadow toll*) pagati dall'erario alla società acquirente in funzione del traffico effettivo, non grava sugli automobilisti"

impegna il Governo a prevedere che venga in ogni caso preclusa e esplicitamente interdetta alla società acquirente la possibilità di rivalersi delle spese sostenute a qualsiasi titolo e in qualsiasi forma nei confronti degli utenti delle reti interessate e in particolare mediante l'apposizione di pedaggi».

0/3223/9/8^a

FABRIS

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3223 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2005) con riferimento alle parti di competenza;

considerato lo stanziamento di 20.658.275 Euro previsti al cap. 7147 dello Stato di Previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'anno finanziario 2005, "Annualità da assegnare alla Regione Veneto per la costruzione della superstrada a pedaggio pedemontana veneta";

considerato

che tale progetto fu finanziato fin dal 1999, e che ciò nonostante i ritardi accumulati grazie alla inaffidabilità e alla evidente incompetenza della Regione Veneto sono tali che i tempi del concreto avvio di questa opera indispensabile per la viabilità veneta sono ancora incerti e imprecisati,

impegna il Governo:

a prendere gli opportuni provvedimenti volti a far sì che – qualora non vengano rispettate le date di affidamento della concessione entro il 30 giugno 2005 e di apertura dei cantieri entro il 1 gennaio 2006 – il limite di impegno quindicennale, di cui all'articolo 50, c. 1, lettera g) della legge 23 dicembre 1998, n. 448, per la costruzione della superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta già assegnato alla Regione Veneto dall'articolo 73, c. 2 della legge 28 dicembre 2001, n. 449, venga riassegnato allo Stato».

0/3223/10/8^a

FABRIS

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3223 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2005) con riferimento alle parti di competenza;

considerato:

lo stanziamento di 20.000.000 di euro previsti al capitolo 7509 dello Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2005 "Annualità quindicennali per la realizzazione di un programma di interventi sulla rete stradale nazionale ai fini della sicurezza stradale";

considerata altresì

l'alta percentuale di incidenti mortali o gravi determinati da condizioni di cattiva o scarsa manutenzione delle strade, e in particolare da assenza o carenza di protezioni specifiche, quali i *guard rail* o le reti di protezione lungo ponti e viadotti,

impegna il Governo

a prevedere come opere prioritarie oggetto di interventi sulla rete nazionale ai fini della sicurezza stradale l'installazione delle suddette adeguate strutture di protezione».

0/3223/11/8^a

GRILLO

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3223 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2005) con riferimento alle parti di competenza,

considerato che:

– le imprese di navigazione nazionale hanno investito negli ultimi cinque anni 9,5 miliardi di euro per costruire nuove navi;

– la situazione dell'industria cantieristica navale nazionale, tranne che nel settore delle navi passeggeri, è particolarmente critica, dato il forte differenziale di prezzo esistente per le navi nuove tra i costruttori nazionali e quelli dell'Estremo Oriente, segnatamente con quelli della Corea del Sud;

– le condizioni di integrazione dei mercati marittimi mondiali impongono alle imprese di navigazione di costruire nuove navi là dove ciò si può fare ai costi più bassi, in modo da non perdere competitività;

- l'Unione europea dal 2001 non consente gli aiuti di Stato al settore della costruzione navale;
 - il cosiddetto *tax-lease scheme* (secondo il quale si consente l'ammortamento anticipato dell'investimento, con conseguenti ricadute positive sul piano fiscale). essendo rivolto in modo indifferenziato agli investimenti con ammortamento superiore ai dieci anni, tra le quali le navi, non è considerato un aiuto di Stato, bensì una misura fiscale di carattere generale e perciò di competenza esclusiva dello Stato membro;
 - tale *tax-lease scheme*, già adottato con successo da altri Stati europei, come la Francia, assicurerebbe alle imprese di navigazione nazionali di disporre di navi a costi concorrenziali con quelli praticati in Estremo Oriente;
 - ciò determinerebbe un accresciuto flusso di ordini ai cantieri navali nazionali, con effetti positivi sulla loro situazione economica;
 - si determinerebbe altresì un ulteriore ammodernamento della flotta italiana, in particolare con riguardo alle navi più piccole, tuttora appartenenti a classi di età piuttosto anziane, con effetti positivi sulla sicurezza e sull'ambiente;
 - gli effetti finanziari della adozione del *tax-lease scheme* si avrebbero presumibilmente solo a partire dall'esercizio 2006,
- impegna il Governo:
- a introdurre il cosiddetto *tax-lease scheme* nell'ordinamento italiano;
 - a reperire le risorse necessarie a tal fine nell'ambito della manovra finanziaria per gli anni 2005-2007».

0/3223/12/8^a

GRILLO

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3223 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2005);

premesso che:

si ritiene assurda la vendita a terzi di infrastrutture strategiche per lo sviluppo e la sicurezza del territorio nazionale, quale le reti viarie;

l'assoggettamento a tariffa di tratti di strade statali potrà avvenire solo dopo la loro trasformazione in autostrade;

constatato che:

con la Legge 8 agosto 2002, n.178 l'Anas è stata trasformata in società per azione controllata dallo Stato;

l'Anas già gestisce ampi tratti della rete stradale nazionale,

impegna il Governo:

a stralciare il comma 19 dell'articolo 41, coprendo le minori entrate conseguenti con l'autorizzazione all'Anas a sottoporre a pedaggio figurativo tratti della rete stradale a lei trasferiti sulla base delle decisioni adottate nell'ambito del contratto di programma. Il contratto di programma dovrà individuare i tratti della rete stradale e autostradale da sottoporre a pedaggio come già detto figurativo, le tariffe da applicare per il pedaggio stesso sulla base dei criteri fissati dalla Delibera CIPE del 20/12/1996, i sistemi di valutazione dei servizi, i criteri oggettivi per rilevare il traffico e le priorità per l'impiego dei ricavi conseguiti. I crediti per l'Anas che scaturiranno dal contratto di programma potranno essere oggetto di cessione pro-soluto consentendo in tal modo di ridurre per pari importo i trasferimenti pubblici all'Anas».

0/3223/13/8^a

PEDRAZZINI

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3223 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2005) con riferimento alle parti di competenza;

premessò:

che risulta pressante l'esigenza di riportare ad un quadro connotato da omogeneità la complessa materia dell'affidamento delle gestioni aeroportuali, soddisfacendo al contempo i requisiti ordinamentali connessi al nuovo assetto federalista, che prevede la legislazione concorrente in materia di aeroporti civili;

che, anche nell'ottica di quanto emerso dai lavori dell'apposito tavolo tecnico sui «requisiti di sistema», insediato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, e che ha visto la piena condivisione di tutte le componenti istituzionali e delle parti sociali interessate, appare ineludibile l'introduzione di un'apposita disposizione tendente, nel rispetto delle prerogative costituzionali delle Regioni ed individuati i nodi essenziali del sistema aeroportuale nazionale, a definire, per gli aeroporti di rilevanza nazionale (per gli aeroporti di rilevanza regionale il testo legislativo costituirebbe, nondimeno, principio guida da rispettare nell'esercizio della legislazione concorrente), un unico procedimento per l'affidamento in concessione delle gestioni totali aeroportuali;

procedimento che per evidenti profili di compatibilità con il diritto comunitario non può non prevedere, a regime, un passaggio selettivo secondo le regole dell'evidenza pubblica,

impegna il Governo:

ad introdurre nell'ordinamento i principi sopra esposti relativamente alla procedura di evidenza pubblica nella scelta del contraente della Pubblica Amministrazione per le gestioni aeroportuali, e facenti parte del comma 2 dell'articolo 1-bis della legge 9 Novembre 2004, n. 265».

0/3223/14/8^a

BRUTTI PAOLO, BONAVIDA, DI GIROLAMO, MONTINO

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 3223 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2005) con riferimento alle parti di competenza;

premesso che:

– con l'accordo di Programma dell'11.11.04, tra il Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti e le cinque regioni interessate, (Lazio, Umbria, Toscana, Emilia-Romagna, Veneto) è stata stabilita l'opportunità di promuovere la realizzazione unitaria dell'intero corridoio autostradale Mestre-Orte-Civitavecchia (ex E55-E45), che ha un costo stimato di 10,47 miliardi di euro di cui 6,3 miliardi di euro di risorse pubbliche per co-finanziare il *Project financing* approvato dal Consiglio d'Amministrazione dell'ANAS;

considerato che:

– si tratta di un'opera di importanza strategica per il paese e per l'Europa che consentirà lo sviluppo dei traffici marittimi dalla Spagna all'Europa centrale integrandoli con il corridoio stradale italiano (Civitavecchia-Mestre Trieste);

– è parte costitutiva ed essenziale del corridoio autostradale la realizzazione del nodo di Perugia attraverso il quale è possibile operare il collegamento tra l'Autostrada A 1 e il porto di Ancona allacciandolo con la nuova strada extraurbana principale –la 5576 –per il quale esiste già un finanziamento parziale dell'ANAS per 310 milioni di euro,

impegna il Governo:

ad individuare, nella legge finanziaria tutte le risorse necessarie da trasferire al CIPE per il varo del relativo progetto preliminare propedeutico alle relative gare».
