SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Programmazione economica, bilancio)

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)

Stati di previsione dell'entrata e del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2005
(limitatamente alle parti di competenza)
(Tabelle 1, 1-*bis*, 2 e 2-*bis*)

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

IN SEDE REFERENTE

23º Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 9 DICEMBRE 2004

(Pomeridiana)

Presidenza del presidente AZZOLLINI
indi del vice presidente CURTO

BI 1411
TIPOGRAFIA DEL SENATO (320)

INDICE

(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 1, 1-*bis*, 2 e 2-*bis*) Stati di previsione dell'entrata e del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2005 *(limitatamente alle parti di competenza)*

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

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE:
– AZZOLLINI . . . . . *Pag.* 3, 29, 31 e *passim*
* – CURTO 21
CICOLANI *(FI)* 19, 20
DONATI *(Verdi-U)* 6. 30
FERRARA *(FI)* . . . . . *Pag.* 25
* FRANCO Paolo *(LP), relatore generale sul disegno di legge finanziaria* . . . . . 3, 21, 29 e *passim*
GIARETTA *(Mar-DL-U)* 4, 16, 25
* GRILLO *(FI)* 4
IOVENE *(DS-U)* 34
IZZO *(FI)* . . . . . 18, 19, 26 e *passim*
LAURO *(FI)* 16
* MARINI *(Misto-SDI)* . . . . . 9, 19, 24 e *passim*
MARINO *(Misto-Com)* 23
* MICHELINI *(Aut.)* 17
* MORANDO *(DS-U)* . . . . . 12, 19, 20 e *passim*
MORO *(LP)* 26
RIPAMONTI *(Verdi-U)* . . . . . 10, 24, 28 e *passim*
SALERNO *(AN)* 11, 27
TAROLLI *(UDC)* 27, 36
VEGAS, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze* . . . . . 21, 27, 28 e *passim*

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 16,30.

Presidenza del presidente AZZOLLINI

(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 1, 1-*bis*, 2 e 2-*bis*) Stati di previsione dell'entrata e del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2005 *(limitatamente alle parti di competenza)*

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

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge nn. 3224 e 3224-*bis* (tabelle 1, 1-*bis*, 2 e 2-*bis*) e del disegno di legge n. 3223, sospeso nella seduta antimeridiana.

Comunico che sono stati presentati alcuni emendamenti alla proposta 41.500 del relatore. Se non si fanno osservazioni, procederemo all'esame dell'emendamento 41.500 e dei relativi subemendamenti.

L'emendamento 41.500/2 è inammissibile.

FRANCO Paolo, *relatore generale sul disegno di legge finanziaria*. Colleghi, l'emendamento 41.500 sostituisce il comma 19 dell'articolo 1 della legge finanziaria. Credo che un'attenta lettura del testo dell'emendamento sia estremamente esemplificativa del significato dell'emendamento stesso. Esso prevede che il Ministro dell'economia e delle finanze avvii con uno o più decreti programmi di dismissioni immobiliari, da realizzare tramite cartolarizzazioni di fondi immobiliari o cessioni dirette. Con decreto dello stesso Ministro, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, possono essere trasferiti, a prezzo di mercato, a ISPA Spa tratti della rete stradale nazionale, come descritti nell'articolo 7, comma 1-*bis,* del decreto-legge 8 luglio 2002, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 178 del 2002, assoggettabili a pedaggio figurativo. Il prezzo di questa dismissione è fissato con modalità che devono essere concordate tra il Ministero dell'economia ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le modalità di pianificazione, gestione e manutenzione dei tratti di cui sopra rimangono le stesse della rimanente rete stradale di interesse nazionale, e saranno disciplinate da apposita successiva convenzione.

Questo emendamento sostituisce, sostanzialmente senza modificarne la *ratio*, il comma originale previsto nel testo della legge finanziaria, che prevedeva, appunto, le cartolarizzazioni e la vendita di strade nazionali assoggettabili a pedaggio, con le correzioni che sono state descritte.

GRILLO *(FI)*. Signor Presidente, ritengo di dover fornire alcune spiegazioni, considerato che questo argomento, come i colleghi sanno, ha avuto molta evidenza sui *mass media* del nostro Paese all'indomani dell'approvazione da parte del Governo del testo iniziale della legge finanziaria, ma anche in sede di approvazione del testo da parte della Camera dei deputati.

In buona sostanza siamo di fronte ad un'operazione finanziaria che consente l'introito di 3 miliardi di euro, che evidentemente incidono sull'equilibrio della manovra nel suo complesso, operazione che sarà realizzata attraverso un rapporto con una società veicolo alla quale lo Stato si impegna a versare una tariffa ombra negli anni successivi sulla base di quanto contrattualmente previsto.

Le perplessità sorte in merito al testo approvato dalla Camera sono state valutate con molta attenzione dalla Commissione infrastrutture del Senato, che ha posto soprattutto l'accento critico su due passaggi che si sono prestati ad interpretazioni giornalistiche che, a mio parere, hanno creato molta confusione, ma che comunque dovevano essere in qualche modo considerate. Nel testo iniziale, infatti, si prevedeva che il Ministero dell'economia cedesse i tratti stradali in questione a società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, lasciando intendere che queste società cosiddette veicolo potevano essere controllate dallo Stato al 51 per cento e partecipate al 49 per cento da società private che sarebbero state scelte in una gara europea.

Il secondo motivo di perplessità derivava dall'affermazione che questi tratti della rete stradale e autostradale potevano essere suscettibili di assoggettamento a tariffa. Anch'io, come tanti di voi, ho letto che nella relazione tecnica si parlava del GRA; molti hanno pensato che a breve sarebbe stato soggetto a pedaggio il grande raccordo anulare di Roma, o addirittura la Salerno-Reggio Calabria. Nella discussione svoltasi in sede di 8ª Commissione è emersa in primo luogo l'opportunità che questa operazione fosse affidata all'ANAS, l'ente che per conto dello Stato gestisce le strade e le autostrade; in questo senso la Commissione infrastrutture ha approvato un ordine del giorno critico nei confronti del testo approvato dalla Camera ed una proposta di emendamento di cui sono il primo firmatario e che è stata sottoscritta da tutti i Capigruppo delle forze di maggioranza e di minoranza della Commissione. Nei contatti che abbiamo avuto successivamente alla presentazione di questo emendamento è stato possibile verificare le seguenti proposte.

Innanzi tutto, si tratta solo e soltanto di un'operazione di «finanza creativa», come si potrebbe definire in gergo giornalistico, cioè di un impegno con il quale si trasferiscono soldi. Lo schema, infatti, è molto semplice (mi scuseranno i colleghi se lo espongo in maniera elementare, ma

mi sembra sia il modo più facile per comprenderci): lo Stato, che ancora oggi è proprietario delle strade e delle autostrade, cederà alcuni tratti stradali ad una società veicolo, esterna alla pubblica amministrazione. Infatti, se li cedesse ad una società della pubblica amministrazione, l'operazione rientrerebbe nel debito consolidato e, quindi, non vi potrebbero essere effetti sulla manovra. L'eventuale cessione all'ANAS dei tratti stradali in questione non avrebbe comportato alcun beneficio finanziario, in quanto ai fini del calcolo dell'indebitamento netto l'ANAS viene configurata come istituzione rientrante nell'ambito delle pubbliche amministrazioni, giacché i proventi del suo bilancio derivano per più del 50 per cento da trasferimenti dello Stato. Quindi, sarebbe impensabile realizzare l'operazione ricorrendo all'ANAS quale società veicolo.

Per questo motivo, lo Stato contrarrà un accordo con una società terza alla quale garantirà per un certo numero di anni una «tariffa ombra», la quale potrà essere cartolarizzata dalla società veicolo; il valore delle tariffe ombra cartolarizzate verrà versato immediatamente allo Stato, che quindi incasserà subito. Si immagina che lo Stato potrà ricavare da tale operazione finanziaria un utile pari a circa 3 miliardi di euro, finalizzato al riequilibrio della manovra finanziaria per il 2005. È ovvio che la cosiddetta tariffa ombra, versata dallo Stato alla società in questione, servirà per un verso ad avviare un processo di cartolarizzazione vero e proprio (quindi, un «fitto asciutto», per così dire) e per un verso a far sì che l'anzidetta società possa fare la manutenzione e gli investimenti.

Ci siamo confrontati con il Ministero, il quale ci ha spiegato che l'operazione si può realizzare senza il coinvolgimento dell'ANAS; d'altra parte, a noi è ben chiaro che oggi in Italia la pianificazione, gestione e manutenzione del patrimonio stradale viene eseguita dall'ANAS. Nell'ultimo comma dell'emendamento 41.500 si precisa, infatti, che le modalità di pianificazione, gestione e manutenzione del patrimonio stradale in questione debbono essere le stesse della restante rete stradale di interesse nazionale e conseguentemente la convenzione inerente alle stesse potrà essere stipulata con l'ANAS, che attualmente si occupa di tali attività.

La cessione, quindi, verrà fatta all'ISPA Spa che diventerà società veicolo. Pur configurandosi come società controllata dallo Stato, l'ISPA si colloca tuttavia a livello contabile al di fuori del conto consolidato delle pubbliche amministrazioni. Come è noto, l'ISPA è fondamentalmente una banca pubblica nel cui statuto non è prevista la possibilità di gestire strade né di fare investimenti o manutenzione; pertanto, siamo garantiti che il passaggio formale va dallo Stato in quanto tale ad una società totalmente controllata dallo Stato. Questa società veicolo, per i problemi riguardanti la pianificazione degli interventi, la gestione e la manutenzione, stipulerà – come, ripeto, viene stabilito nell'ultimo comma dell'emendamento 41.500 – un'apposita convenzione che garantisca la continuità della gestione.

Ripeto, dunque, che l'operazione serve solo ed esclusivamente a riequilibrare il conto della manovra finanziaria e a ridimensionare formalmente il debito dello Stato con il contributo di tre miliardi di euro. Sostan-

zialmente si tratta del trasferimento ad una società interamente controllata dallo Stato della proprietà di alcuni tratti stradali, ponendo tuttavia le condizioni affinché la pianificazione, la gestione e la manutenzione degli stessi siano eseguite sempre dall'ANAS.

DONATI *(Verdi-U)*. Signor Presidente, anche nel corso dell'esame svolto in sede di 8ª Commissione permanente abbiamo fortemente contestato la misura prevista al comma 19 dell'articolo 41, perché quando si arriva a cartolarizzare tratti della rete stradale nazionale – che è sicuramente quella più importante – si realizza un'operazione di pura «finanza creativa» (come è stata definita dallo stesso senatore Grillo); ovviamente ciò non è assolutamente condivisibile soprattutto se investe *asset* fondamentali, quale è appunto la rete stradale nazionale.

Inoltre, il comma 19 dell'articolo 41 recava l'incognita della possibile cessione delle tratte stradali a società controllate direttamente o anche solo indirettamente dallo Stato. Non c'è dubbio, pertanto, che l'individuazione specifica dell'ISPA formulata nell'emendamento 41.500, presentato dal relatore, costituisce un elemento importante. Sottolineo tuttavia che il mio giudizio sull'operazione in questione resta comunque negativo. Voglio ricordare che quando due anni fa l'ANAS è stata trasformata in società per azioni si sostenne che ciò sarebbe stato sufficiente a portarla fuori dal perimetro del bilancio dello Stato e, quindi, ad assicurare tutti gli investimenti indispensabili, evitando un pesante indebitamento. Si tratta di un meccanismo al quale l'Unione europea non ha creduto; pertanto, ora il Governo «è costretto» a trovare un'altra società – in questo caso l'ISPA Spa – cui affidare altri tratti, addirittura con la cessione e la cartolarizzazione: è un trucco su trucco volto ad aggirare le norme.

Riteniamo molto più dignitosa la proposta del Governo (recentemente avanzata anche dal presidente Berlusconi) di eliminare l'ANAS dal perimetro gli investimenti, perché ciò avrebbe una sua logica e una sua dignità. Ritengo, invece, che sia assolutamente inaccettabile il fatto di dover individuare di volta in volta le varie scorciatoie, sperando di risolvere il problema dell'indebitamento.

Quindi, è stato compiuto un passo in avanti per quanto riguarda la definizione della società a cui verranno trasferiti i tratti stradali e, quindi, viene eliminata l'incognita delle società controllate direttamente o indirettamente. L'operazione resta tuttavia completamente sbagliata perché è volta unicamente a fare subito cassa e, quindi, non crea le condizioni per governare il debito e gli investimenti in modo corretto e trasparente per il futuro.

Entro nel merito dell'emendamento 41.500, rispetto al quale abbiamo presentato diversi subemendamenti con la speranza di migliorare un testo che ci sembra abbia bisogno di molti chiarimenti.

Innanzi tutto, vi è la questione dei pedaggi figurativi. Al riguardo voglio premettere che personalmente non sono contraria al fatto che tratti di strade nazionali, trasformati in superstrade, se offrono un livello efficiente di servizio ai cittadini, possano essere anche sottoposti al pagamento di un

pedaggio. Questo, tuttavia, deve avvenire all'interno di una strategia complessiva per i trasporti di cui in questo caso non c'è traccia, perché – come ha evidenziato il senatore Grillo – siamo nel campo della «finanza creativa» volta a fare subito cassa e ad aggirare le norme europee e che non ha niente a che fare con le politiche di mobilità urbana. Pensiamo, ad esempio, cosa significherebbe introdurre un pedaggio per il G.R.A. di accesso a Roma. Tutte queste misure devono essere considerate in una logica di insieme tenendo conto delle esigenze degli utenti della nostra rete stradale ed autostradale e delle esigenze della mobilità intorno ai grandi centri metropolitani. Questa operazione non tiene invece conto di tutto ciò ed è ispirata da mere finalità finanziarie. Per questo sono contraria alla dizione «pedaggio figurativo», di cui proponiamo la soppressione. Ritengo invece logico che il prezzo di mercato debba, forse più banalmente, essere commisurato allo stato dell'infrastruttura e ai flussi di traffico che è in grado di gestire. Peraltro, parlare di prezzo di mercato di un segmento di un patrimonio che costituisce un monopolio naturale è cosa complessa; peraltro, trattandosi di un bene essenziale, il prezzo finale non è determinato dalla domanda e dall'offerta. Lo stesso tema era stato sollevato in occasione della valutazione della rete ferroviaria, laddove si è preferito basarsi su una stima reale dello stato delle infrastrutture e dei flussi di traffico che essa è in grado di sopportare, adottando una dizione decisamente migliore e più efficace anche allo scopo di introdurre il concetto di pedaggio figurativo.

Capisco che da parte del Governo e del relatore vi è un'esigenza forte di rassicurare i cittadini che hanno appreso dai giornali che, in base a quanto già previsto nel Documento di programmazione economico-finanziaria, ben 1.500 chilometri della rete stradale sarebbero stati soggetti a pedaggio. Di qui l'esigenza di inserire comunque la parola «pedaggio» alla quale combinare la parola «figurativo». Si tratta di una scelta sbagliata, perché il concetto di pedaggio dovrebbe essere inquadrato all'interno di una politica complessiva di finanziamento delle infrastrutture (il pedaggio ombra viene usato per fare tutti i calcoli di autofinanziamento nel campo del *project financing* e mai viene usato per processi di cartolarizzazione o dismissione), facendo ricorso alle più generali logiche di mercato e quindi tenendo conto dello stato delle infrastrutture e dei flussi di traffico. La politica dei pedaggi si realizza all'interno della politica dei trasporti in cui il pedaggio autostradale, le tariffe dell'autotrasporto e le tariffe ferroviarie e quelle connesse al trasporto pubblico locale dovrebbero coesistere ispirandosi ad un'unica e coerente logica d'insieme. Questo oggi non avviene perché purtroppo la politica della mobilità non occupa un posto centrale nell'ambito dell'operato del Governo.

L'operazione proposta con l'emendamento 41.500 sfugge completamente al Parlamento nel senso che il decreto viene fatto direttamente dal Ministro dell'economia e delle finanze e l'individuazione dei prezzi è effettuata attraverso modalità concordate tra il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ISPA Spa. Noi proponiamo che vi sia un decreto che definisca quali siano i

tratti di rete e quali i prezzi e che su di esso le competenti Commissioni parlamentari possano esprimersi in sede di attività consultiva su atti del Governo. Altrimenti ci troveremo nella sgradevole condizione, in quanto Parlamento, di non sapere più nulla in ordine a quel che accadrà, a quali saranno i tratti effettivamente ceduti all'ISPA ed alla congruità del prezzo stabilito. Chiediamo pertanto con alcuni emendamenti di riportare al Parlamento, almeno con l'espressione di un parere, il controllo della situazione.

Ho ascoltato le parole del presidente Grillo. In Commissione abbiamo a lungo discusso e anche io ho sottoscritto un emendamento che potremmo definire di limitazione dei danni che però non è stato accolto dal Governo e dal relatore, che oggi ne propone uno diverso.

Il presidente Grillo ha parlato di una convenzione con l'ANAS, di un prezzo che l'ISPA dovrebbe attribuire all'ANAS per l'attività di manutenzione, ma tutto ciò non è scritto nel testo al nostro esame. Noi pertanto proponiamo che vengano definiti con maggiore chiarezza alcuni passaggi fondamentali. In particolare, chiediamo che all'ultimo comma, laddove si dice che le modalità di pianificazione, gestione e manutenzione dei tratti rimangono le stesse della rimanente rete stradale ad interesse nazionale e saranno disciplinate da apposita convenzione, siano aggiunte le seguenti parole: «da apposita convenzione sottoscritta da ISPA con ANAS Spa», in modo da non avere dubbi su chi è il soggetto gestore della manutenzione e degli investimenti. Se non si chiarisce questo punto, il soggetto affidatario dell'attività di gestione e manutenzione potrebbe essere anche un'altra società, scelta attraverso procedure ad evidenza pubblica.

Le questioni sono due: o si vuol fare una gara truccata, convinti comunque che l'ANAS vincerà, oppure qualcuno ha in mente una gara vera e magari c'è anche qualche soggetto privato pronto a candidarsi come ente gestore. Peraltro, l'interesse dei privati sulla rete stradale nazionale ANAS non è nuovo.

Credo che definire con precisione che la convenzione viene fatta dall'ISPA nei confronti dell'ANAS ci metterebbe al riparo da problematiche molto delicate. Se qualcuno pensa che sia opportuno fare una gara allora sarà bene scrivere che ISPA affida a chi vuole, sulla base di una gara ad evidenza pubblica, il processo di manutenzione e gestione e di investimenti su questa rete dismessa dallo Stato. In un modo o nell'altro abbiamo individuato la soluzione più conservativa: che sia cioè definito il rapporto tra ISPA e ANAS mediante convenzione. Personalmente sono disposta a discutere anche altre ipotesi. L'importante è che vi sia chiarezza e rispetto delle regole e delle procedure, che devono essere precisate nel testo che sarà approvato. Non si può sostenere che si farà questo o quello lasciando nel vago la previsione normativa.

Sapete che una convenzione definisce la cornice in cui il rapporto si esercita. Dato che si tratta anche di investimenti dinamici, di flussi di traffico in crescita, di costi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di messa in sicurezza della rete stradale, con i nostri emendamenti proponiamo che nell'ambito della convenzione sia definito il rapporto tra

l'ISPA e l'ANAS, prevedendo un contratto di servizio triennale, in cui siano definiti i costi di manutenzione e di gestione proprio al fine di precisare il livello di prestazione, di servizio e di responsabilità che ciascun soggetto mette in campo in ordine al fatto che un soggetto è proprietario ed un altro deve manutenere, esercire e mantenere in sicurezza le strade in questione.

In conclusione, ritengo che con l'emendamento del relatore sia stato sicuramente introdotto un paletto importante, ma il mio giudizio sull'operazione in questione resta comunque negativo. Mi auguro che vi sia la possibilità di introdurre adeguate correzioni per fare chiarezza in ordine a tutti i soggetti coinvolti da questa operazione di dismissione di tratti della nostra rete stradale.

MARINI *(Misto-SDI)*. Signor Presidente, credo che con questo emendamento e con l'impostazione del problema noi superiamo largamente la «finanza creativa» ed introduciamo un altro concetto di finanza, cioè la «finanza degli specchi». Com'è noto, basta mettere un certo oggetto di fronte ad uno specchio perché questo si raddoppi; ho l'impressione che le entrate di questa legge finanziaria rientrino ormai in una logica di entrate fittizie, che vengono inventate attraverso il sistema di mettere davanti ad uno specchio qualcosa che così viene raddoppiato.

Il carattere fittizio di questa operazione appare innanzitutto se si considera che quasi tutti i tratti della rete stradale statale non possono essere sottoposti a pedaggio sia perché non vi sono le condizioni perché questo avvenga, sia perché per molti di essi non esistono alternative di percorso. Molte strade che sono al servizio di comunità, città, Comuni o paesi non possono essere sottoposte a pedaggio perché i cittadini non hanno alternative di percorso. Mi sembra quindi indiscutibile che un cittadino che ha sempre usufruito di una certa strada, senza disporre di alternative, non possa essere di colpo costretto a sopportare un onere finanziario che è al di fuori di ogni regola e che sarebbe anche al di fuori della Costituzione. Quindi sappiamo già che non sarà possibile sottoporre a pedaggio queste strade.

Non potendo quindi ricorrere ad un pedaggio, in cosa consiste questa operazione? Si vende una cosa che non ha un valore dicendo però all'acquirente che lo si risarcirà nei prossimi anni. Lo si intende risarcire della somma che viene corrisposta, 3 miliardi, a cui vanno aggiunti gli interessi, perché questa somma produrrà degli interessi che la società che deve sborsare questa somma dovrà pagare; inoltre, lo Stato dovrà risarcire quanto speso per la manutenzione di queste strade. Ed allora, secondo me si tratta di un'operazione che da un lato fa incassare subito figurativamente 3 miliardi, ma che in realtà costerà molto di più; peraltro mancano gli accantonamenti futuri, per cui vorrei sapere come si farà fronte a questo onere che durerà per diversi anni, dato che appunto non ci sono accantonamenti, né sono prevedibili entrate in questo settore.

Mi sembra quindi che la questione sia molto più seria di quanto possa apparire, anche perché si parla di convenzione tra l'ISPA e quella che do-

vrebbe essere la società di manutenzione, che dovrebbe continuare presumibilmente ad essere l'ANAS. Anche in questo caso mi sembra che ci siano degli oneri, perché parlare di pianificazione vuol dire fare riferimento a nuovi interventi di manutenzione, di allargamento, di aggiornamento, di ristrutturazione, di messa in sicurezza e così via. Con riferimento alla messa in sicurezza delle strade statali dobbiamo chiederci chi dovrà pagarla, posto che dovrebbe essere pagata sulla base di quello che sarà il costo dell'operazione. Mi pare quindi che l'operazione in questione non solo non darà alcun utile, ma – ciò che è peggio – aggraverà pesantemente gli oneri futuri.

Vorrei segnalare un'altra preoccupazione. Posto che le leggi approvate dal Parlamento non possono, per definizione, ledere i principi della contabilità di Stato, occorre rilevare come nel caso della disposizione normativa in esame siamo in presenza di entrate fittizie. Siete sicuri che i parlamentari possono essere sottratti alla responsabilità contabile sancita dai principi della contabilità generale dello Stato? Il fatto che dall'operazione derivino entrate fittizie mi sembra scontato, senza contare che essa apre una serie di questioni delicate. Non sono affatto convinto che per i singoli parlamentari che manifesteranno il proprio consenso in sede di approvazione di questa norma possa essere giustificata una specie di esenzione di responsabilità solo perché si approva una legge ordinaria, dato che essa – ripeto – va a scardinare i principi della contabilità di Stato. Quale sarebbe e perché dovrebbe esserci una differenza tra il parlamentare che approva una legge di contabilità fittizia, perché l'entrata non c'è, e l'amministratore comunale che invece, nel momento in cui prevede una spesa su un'entrata fittizia, ne risponde dal punto di vista contabile? Può essere giustificato questo privilegio per il parlamentare? Io ne dubito, e quindi ho l'impressione che questo meccanismo sia pericoloso, che crei delle differenze di responsabilità all'interno del Paese, ma anche un privilegio del tutto inopportuno per i parlamentari.

RIPAMONTI *(Verdi-U)*. Signor Presidente, cercherò di essere breve perché le questioni fondamentali sono già state poste all'attenzione della Commissione; sentiremo poi le risposte ed i pareri del relatore e del Governo, perché credo che siano state poste questioni di grande rilevanza, sulle quali è opportuno che siano date risposte adeguate. È vero infatti che sotto certi aspetti siamo di fronte ad un'operazione di finanza creativa, tuttavia essa ha effetti molto concreti sui conti pubblici se si considerano le conseguenze dei finanziamenti e dei «pedaggi ombra» che vengono prefigurati e delle novità, peraltro non del tutto chiare, in materia di gestione e manutenzione di questi tratti stradali.

Sostanzialmente, siamo di fronte ad un'operazione in cui il demanio cede all'ISPA alcuni chilometri di strade; questo è il concetto espresso nei termini più semplici possibili. L'operazione consente allo Stato di incassare 3 miliardi di euro al fine di ridurre lo *stock* del debito. Il Tesoro, attraverso questa operazione del pedaggio-ombra, cioè attraverso l'affitto, cede questi tratti di strada e si impegna ad erogare all'ISPA dei finanzia-

menti di cui nell'emendamento che stiamo esaminando non è determinato né l'ammontare né la tempistica. Il Tesoro si impegna però a versare questi soldi e questo finirà necessariamente per incidere sul *deficit* pubblico. Quindi, da una parte si fa un'operazione sul debito e dall'altra si incide sul *deficit*. Credo che questi aspetti dell'operazione che viene proposta dal Governo debbano essere oggetto di una approfondita discussione.

Desidero anche sottolineare che l'ISPA non ha alcuna competenza in materia di gestione e manutenzione di questi tratti di strada; il senatore Grillo ci ha spiegato che si arriverà ad una convenzione – così è scritto nell'emendamento – nella quale l'ISPA si impegnerà a garantire, all'ANAS piuttosto che a qualcun altro, che vi sarà un terzo soggetto che interviene per gestire e garantire la manutenzione di questi tratti di strada. Ma allora, dal momento che l'emendamento che noi stiamo esaminando non determina né quanto si paga annualmente né per quanto tempo è previsto questo pedaggio-ombra, potrebbe anche succedere – e questo va chiarito – che tale pedaggio non sia sufficiente a coprire gli oneri connessi alla gestione e alla manutenzione dei tratti stradali in questione. Qualora si verificasse questo caso, credo sia realistico ipotizzare l'introduzione da parte del gestore di pedaggi reali, gravanti sui cittadini utenti della strada. Credo che questa ipotesi sia realistica, considerato quanto è scritto nel testo che stiamo esaminando.

Sulla questione del prezzo di mercato si è già espressa molto chiaramente la senatrice Donati, quindi non aggiungo altro.

Per quanto riguarda la convenzione fra l'ISPA e l'ente gestore, ritengo si debba chiarire se l'intendimento è di far cadere la scelta sull'ANAS. In questo caso potrebbero crearsi profili problematici in quanto, mentre l'ISPA è fuori dal perimetro della pubblica amministrazione, l'ANAS è inquadrabile ai fini contabili nell'ambito della pubblica amministrazione e questo potrebbe avere conseguenze in ordine alla copertura della finanziaria.

Infine, confermo quanto ha detto la senatrice Donati, cioè che come ambientalisti abbiamo da sempre auspicato misure di razionalizzazione della viabilità stradale, fra cui anche l'istituzione di pedaggi, al fine di garantire maggiore sicurezza e gli interventi di manutenzione necessari e anche di scoraggiare l'uso del mezzo privato privilediando invece il mezzo pubblico. L'introduzione di pedaggi potrebbe essere utile, ma non nella maniera delineata dall'emendamento, che configura un'operazione finalizzata unicamente a fare cassa e che tra pochi anni probabilmente potrebbe produrre effetti contrari di rilevante incremento del *deficit* pubblico.

Concludo rilevando come i subemendamenti presentati dalle forze di opposizione sono ispirati dalla finalità di limitare i pregiudizi derivanti dalla disciplina negativa contemplata nell'emendamento 41.500.

SALERNO *(AN)*. Signor Presidente, rilevo innanzitutto che l'enorme polemica promossa nell'ultimo periodo in ordine ai pedaggi risulta del tutto ingiustificata, in quanto l'emendamento 41.500 chiarisce che i pedaggi dei tratti stradali ceduti rivestono natura meramente figurativa, eli-

minando totalmente ogni timore che essi possano gravare in qualche modo sui cittadini utenti.

Va inoltre rilevato che il regime di gestione e manutenzione dei tratti della rete stradale eventualmente ceduti non modifica gli *standard* qualitativi previsti per la rimanente rete stradale di interesse nazionale. Infine, ricordo a chi si scandalizza per questa operazione di dismissione che a questo riguardo arriviamo veramente ultimi in campo europeo. La Germania e la Francia, grandi Paesi europei con i quali troppo poco ci confrontiamo, hanno dismesso ad aziende partecipate e controllate in parte o in tutto dallo Stato parti rilevanti del patrimonio statale diversi decenni fa. Alleanza Nazionale ritiene che in questo campo il nostro Paese non possa più essere il fanalino di coda e che la disciplina recata dall'ememendamento 41.500 sia da accogliere favorevolmente in quanto consente di modernizzare la gestione del sistema dei trasporti.

MORANDO *(DS-U)*. Signor Presidente, vorrei occuparmi della questione dal punto di vista finanziario, non dal punto di vista della sostanza dell'operazione che si intende realizzare nel settore della viabilità, riconoscendomi in quanto è stato già affermato sotto questo profilo dai colleghi dell'opposizione che sono già intervenuti. Per farlo ho bisogno di partire dalla disposizione recata dal comma 19 dell'articolo 41 del disegno di legge finanziaria al nostro esame, perché ho l'impressione che le interpretazioni che ne sono state date abbiano determinato qualche illusione ottica che va un po' riportata alla realtà.

Il testo in questione prevede che il Ministro dell'economia e delle finanze individui tratti della rete stradale nazionale, assoggettabili a tariffa, da cedere a società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato. Sul punto che riguarda l'individuazione del prezzo è certamente vero quello che ha detto la collega Donati, però la relazione tecnica ci offre un riferimento che può aiutarci a capire come viene fuori la cifra di 3 miliardi, computata in entrata e che agisce sull'indebitamento netto. La relazione tecnica dice esplicitamente: prendiamo a parametro la concessione che lo Stato, l'ANAS, ha con Autostrade, sulla base del parametro concessione ad Autostrade calcoliamo un ricavo medio a chilometro di 0,68, moltiplichiamolo per i chilometri e, in rapporto al capitale investito, abbiamo il prezzo di 3 miliardi. Si è detto che questa operazione è inquadrabile nell'ambito della cosiddetta finanza creativa e che i pedaggi sono soltanto figurativi e che non gravano sugli utenti. Benissimo. Tuttavia, sebbene tali pedaggi non gravino sugli utenti, essi sono comunque molto reali e tutt'altro che virtuali, altrimenti l'operazione non avrebbe alcun significato. L'operazione si fa in quanto c'è il pedaggio, un pedaggio che, in base al comma 19 dell'articolo 41 del disegno di legge finanziaria, non si comprendeva da chi dovesse essere pagato e che l'emendamento in esame individua invece come figurativo e quindi a carico dello Stato.

Non sono d'accordo con quanto ha appena detto il senatore Salerno, cioè che la polemica si è smontata perché nessuno paga il pedaggio: il pedaggio lo paga lo Stato attraverso la fiscalità generale, l'aggettivo «figu-

rativo» non vuol dire affatto che il pedaggio non esiste, vuol dire che non è il cittadino che percorre quella strada che paga il pedaggio ma siamo io, voi, e tutti gli altri 56 milioni di cittadini italiani a pagare quel pedaggio attraverso la fiscalità generale.

Richiamo l'attenzione di tutti sul fatto che questi 3 miliardi – come risulta dall'allegato 7 – agiscono sull'indebitamento netto, sul fabbisogno, e così via. Ricordiamocelo perché poi vedremo che questo si collega ad un problema piuttosto evidente presente nell'emendamento che è stato presentato.

Quali sono le novità che introduce l'emendamento? Le novità fondamentali sono le seguenti. La società veicolo, come la chiama il presidente Grillo, non è più una generica società, ma è Infrastrutture S.p.A. In secondo luogo, il pedaggio veniva richiamato nella norma originaria soltanto come una precondizione per attuare l'iniziativa, cioè il tratto doveva essere assoggettabile a pedaggio per poter essere venduto, in quanto diversamente sarebbero venute a mancare le condizioni per venderlo, per la semplice ragione che nessuno sarebbe stato interessato ad acquistarlo. E allora il pedaggio nel testo dell'emendamento diventa figurativo. Credo che ciò vada interpretato nel senso che tale pedaggio non sarà direttamente pagato dai cittadini che con un veicolo percorrono un tratto stradale sottoposto a pedaggio, ma sarà comunque posto a carico della fiscalità generale sulla base di un calcolo sui flussi di traffico, eccetera, secondo quanto prevederà l'eventuale accordo.

E' possibile prevedere a quanto ammonterà questo pedaggio? Attenzione a dire che oggi non ci sono gli elementi per definirlo, perchè questi invece ci sono. L'operazione si fa per un valore di 3 miliardi in quanto si ricreino le condizioni di cui alla concessione tra ANAS e Società autostrade. In base a quanto è scritto nella relazione tecnica, il pedaggio sarà rapportato ad una situazione nella quale c'è un ricavo medio lordo di 0,68 euro a chilometro. Un ulteriore elemento fornito dalla relazione e che non va trascurato è che alla società acquirente, cioè all'ISPA, deve essere garantito un profitto del 7,5 per cento. Quindi, non è vero che l'operazione non costa niente: lo Stato paga un pedaggio ad una società che gli avrà dato 3 miliardi per comperare queste strade e l'operazione si realizzerà in quanto ad ISPA sia assicurato un calcolo di ricavo medio lordo di 0,68 euro a chilometro e un profitto pari al 7,5 per cento dell'investimento. Non si capirebbe altrimenti perché la relazione tecnica arrivi a individuare la cifra di 3 miliardi.

Certo, nell'emendamento non c'è scritto niente di tutto questo, ma la norma bisogna leggerla nel suo complesso, analizzando i riflessi finanziari che essa determina, altrimenti rischiamo di parlare in termini troppo generici.

Terzo elemento di novità forte dell'emendamento rispetto al testo originario è che si definiscono le condizioni della gestione, specificando che devono essere garantiti gli stessi *standard* qualitativi previsti per la rimanente rete stradale. Si tratta, a mio avviso, di un elemento estremamente positivo per il suo significato di garanzia dell'interesse collettivo. In que-

sto contesto si colloca l'ultima novità recata dall'emendamento, laddove si dice che tra l'acquirente e qualcuno, che non si sa chi è, dovrà intervenire una convenzione. Ma il presidente Grillo, che di queste cose se ne intende, rileva che se scriviamo nel testo che le condizioni di manutenzione, di gestione e di pianificazione sono le stesse della restante rete stradale, è come avere scritto che la società ISPA fa questa convenzione con l'ANAS. Questo è un punto problematico.

Secondo me si dovrebbe partire da queste novità per porci delle questioni. Io lo faccio nella speranza che il Governo dia delle risposte che non siano scontate. La prima domanda è: che cos'è ISPA? E' stato affermato che è una società che si colloca al di fuori del conto consolidato delle pubbliche amministrazioni ai fini contabili. Questo è vero per un verso ma non per un altro. Effettivamente, nell'elenco di cui all'allegato 1 della legge finanziaria troviamo l'ANAS (si risolve così una *telenovela* che dura da due anni, in cui nelle leggi finanziarie che sono state approvate l'ANAS è stata considerata al di fuori della pubblica amministrazione, mentre oggi improvvisamente si scopre che non è così, e questo significa qualcosa riguardo alla credibilità della tenuta dei conti), ma non troviamo l'ISPA. Ma se andiamo a vedere la legge istitutiva di ISPA, rileviamo che al comma 2 dell'articolo 8 si dice che con decreto del Ministro dell'economia e finanze – attenzione signor Presidente – può essere disposta la garanzia di ultima istanza dello Stato sui titoli ed i finanziamenti di cui al comma 5, cioè quelli emessi da Infrastrutture Spa.

Nel corso di una audizione il presidente dell'ISPA, di cui tutto si può dire meno che non abbia una notevole esperienza nel campo della finanza pubblica, dato che, come è noto, è stato il Ragioniere generale dello Stato fino a pochissimo tempo fa, alla domanda se le emissioni dell'ISPA abbiano la garanzia dello Stato ha risposto: noi abbiamo le tre A perché c'è la garanzia dello Stato. Naturalmente sto parlando di garanzia di ultima istanza, inserita nello stato di previsione del Ministero dell'economia.

Se si analizza il bilancio dell'ISPA, appare evidente che tale società per attribuire allo Stato un corrispettivo di 3 miliardi di euro, dovrà necessariamente emettere titoli, non avendo in bilancio la disponibilità di tale somma. Vorrei sapere se su questi titoli verrà prestata una garanzia di ultima istanza dello Stato, come sembrerebbe dalla disposizione normativa precedentemente citata. Eurostat è tassativa al riguardo: tutto ciò che è garantito in via di ultima istanza dallo Stato non esce dal perimetro delle pubbliche amministrazioni. Allora, se la garanzia è in capo allo Stato e sarà allegata il prossimo anno allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, Eurostat boccerà l'operazione. Se, invece (come io credo), la garanzia di ultima istanza dello Stato sui titoli dell'ISPA non ci sarà, occorre comunque capire chi garantirà tale titolo (giacché non esistono titoli che non abbiano una qualche forma di garanzia). Conseguentemente, agli oneri connessi allo *standard* di profitto da riconoscere alla società acquirente – indicati nella relazione tecnica – si aggiungeranno quelli volti a rendere operativa la garanzia dei titoli emessi.

Bisogna dimostrare che la situazione non è come quella che io ho descritto; se si ragiona sulla base della legislazione vigente, a mio avviso, emerge il problema che ho segnalato. Dunque, l'ISPA emetterà un titolo e qualcuno (ipotizzando per un momento che non sia lo Stato) dovrà dare una garanzia. Per come funziona il mercato finanziario, quel titolo avrà così un certo rendimento e un certo *rating*; bisogna vedere, però, se a quel punto sui titoli generali di ISPA il *rating* rimarrà lo stesso o si abbasserà, visto che non c'è la garanzia dello Stato. In ogni caso, ammettiamo pure che si tratti di problemi secondari che, quindi, non sia necessario discutere in questa sede.

Bisogna porsi, a questo punto, la questione del pedaggio figurativo. Si immagina che esso sia a carico della fiscalità generale, ma non è chiaro se debba essere pagato per un periodo limitato o – come io penso – per sempre. In questa seconda ipotesi, si tratterebbe di una spesa che si ripete di anno in anno e che certamente influirebbe pesantemente sui dati di contabilità nazionale e, in particolare, sul fabbisogno. Nel prospetto riepilogativo degli effetti finanziari connessi alle norme contenute nel disegno di legge finanziaria, tale onere non è iscritto. Esso, quindi, è privo di copertura finanziaria. Il pedaggio si definisce «figurativo» per indicare che non viene pagato dai cittadini; esso, però, non è virtuale, ma è reale ed è a carico del bilancio dello Stato. Bisogna, dunque, che nel bilancio dello Stato si trovino le risorse necessarie per pagare tale pedaggio per tutti gli anni in cui continuerà a rimanere a carico della finanza pubblica. Se non rimarrà a carico della finanza pubblica, allora si deve indicare a carico da chi sarà pagato. Io ritengo che non potrà che essere messo a carico dei cittadini utenti che utilizzeranno i tratti stradali in questione.

Riguardo alla convenzione tra ISPA ed ente gestore, contemplata all'ultimo comma dell'emendamento in esame, va evidenziato che la disposizione normativa si limita a richiedere le stesse modalità della rimanente rete stradale di interesse nazionale, senza tuttavia individuare il soggetto a cui sarà affidata tale attività. A tale proposito, il senatore Grillo – che conosce questi meccanismi meglio di me – ha sottolineato che, anche se non viene espressamente indicato, è ovvio che il soggetto a cui sarà affidata tale attività sarà l'ANAS. Anch'io penso sia così, ma – come è stato già rilevato anche dai senatori Ripamonti e Donati – dobbiamo essere sicuri che l'ISPA possa sottrarsi ad una procedura competitiva di qualsiasi tipo per l'affidamento della gestione. L'unico l'obbligo definito dalla norma è semplicemente quello di richiedere, per la partecipazione alla gara, gli *standard* garantiti oggi dall'ANAS. Quando la gara sarà aperta, se non verrà vinta dall'ANAS, verrà vinta da altri. Naturalmente chiunque vincerà la gara vorrà da ISPA la garanzia di un normale profitto industriale; infatti, non stiamo parlando di benefattori, ma di soggetti che operano secondo una logica di mercato. Qualora si decidesse di rendere esplicito nella norma che la convenzione viene effettuata con l'ANAS – e, a mio avviso, sarebbe la cosa più ragionevole – bisognerebbe fare attenzione perché si ritornerebbe al punto dal quale si è partiti. L'ANAS, infatti, rientrerebbe ai fini contabili nell'ambito della pubblica amministrazione e po-

trebbe non accettare di svolgere tale attività alle stesse condizioni di oggi, cioè senza la garanzia di un profitto (attualmente, infatti, vi è semplicemente un accordo di programma con lo Stato che prevede il rispetto di certi *standard* ma non il conseguimento di profitti); conseguentemente alla logica proposta dal testo della finanziaria, l'ANAS assumerebbe un ruolo di carattere meramente industriale e, quindi, dovrebbe poter conseguire un profitto.

In conclusione, signor Presidente, credo che la disciplina contemplata nell'emendamento 41.500 presenti criticità e nodi problematici che vanno necessariamente chiariti.

Ricordo inoltre che proprio in queste ore gli organismi comunitari hanno assunto un'iniziativa che io considero abbastanza persecutoria nei confronti del nostro Paese (che non guardo, pertanto, con particolare simpatia): sembra che in sede europea, dopo anni, abbiano «scoperto l'acqua calda», vale a dire che il divario tra fabbisogno ed indebitamento deve essere spiegato. È chiaro che con operazioni di questo tipo si ottiene il risultato di ampliare ulteriormente, al di là di ogni ragionevolezza, il divario tra indebitamento e fabbisogno, sul quale si sta incentrando proprio in queste ore l'attenzione dei burocrati di Bruxelles.

Spero che il Governo nel prosieguo possa offrire qualche risposta alle questioni che mi sono sforzato di proporre.

LAURO *(FI)*. Signor Presidente, il valore di mercato delle vie di comunicazione dipende anche dal loro utilizzo. Certamente le strade del Sud valgono molto meno di quelle del Nord d'Italia, che possono essere utilizzate in maniera adeguata grazie alla maggiore manutenzione cui sono sottoposte, che comporta naturalmente anche un costo maggiore.

Uno dei punti da chiarire riguarda l'ANAS: bisogna capire cosa accadrà e se vi saranno problemi legati alla salvaguardia dei livelli occupazionali.

Nel complesso, ritengo che l'emendamento presentato dal relatore costituisca una soluzione fortemente migliorativa, che però sconta il fatto della infelice formulazione iniziale del testo.

GIARETTA *(Mar-DL-U)*. Signor Presidente, l'intervento poc'anzi svolto dal senatore Morando mi esime dall'esplicitare tutta una serie di argomentazioni. Vorrei, però, che l'attenzione restasse incentrata sulle domande da lui poste.

Do atto al senatore Grillo del lavoro svolto per cercare di migliorare la norma che, però, a nostro avviso, resta sbagliata. È evidente che non siamo in presenza – come è stato dichiarato all'inizio – di una grande iniziativa; non si tratta di un disegno innovativo, come ad esempio quello riformista degli anni Sessanta in cui, attraverso l'attualizzazione di un futuro pedaggio, si è arrivati con società pubbliche nazionali e di enti locali a dotare il Paese di infrastrutture. In questo caso, siamo semplicemente in presenza dell'ennesima versione di una forma di cartolarizzazione, che ha l'unico elemento distintivo in una particolare anticipazione di entrate fu-

ture (i 3 miliardi di euro previsti dalla relazione tecnica), con conseguente alterazione della struttura del nostro bilancio. Il riferimento al valore o al prezzo di mercato citato anche nella nuova versione del comma 19 non ha alcuna consistenza perché non siamo di fronte a beni negoziabili e perché il valore di 3 miliardi di euro, come ha bene ricordato il senatore Morando, non è stato definito ricorrendo a strumenti di mercato ma in via esclusivamente teorica, stabilendo *a priori* che alla società acquirente viene garantito un certo rendimento del capitale. In proposito bisognerebbe rileggersi le osservazioni contenute nelle note di lettura predisposte dal Servizio del bilancio del Senato, in cui si mette in discussione che vi siano tutti gli elementi per dire che da questa operazione sarà possibile ricavare 3 miliardi di euro; comunque, il risultato cui arriviamo – lo ha detto con chiarezza il presidente Grillo – è la tariffa che serve a sostenere gli oneri finanziari della cartolarizzazione e della manutenzione. Vi è un qualsiasi motivo che attenga alla politica dei trasporti per cui abbia senso caricare sul bene trasporto, oltre agli oneri di rifacimento del capitale fisso, cioè il bene strada, anche oneri finanziari ulteriori? L'operazione proposta non è inquadrata in alcun modo in un più generale disegno di riforma della politica dei trasporti, in quanto ha un carattere meramente contabile e finirà per porre a carico della fiscalità generale gli oneri connessi alla manutenzione e alle operazioni di cartolarizzazione. Naturalmente, mentre gli oneri della cartolarizzazione potranno essere definiti dal piano finanziario, quelli della manutenzione dovrebbero essere definiti dalla convenzione, che non è ancora in essere e della quale non appare del tutto chiaro quali saranno le parti effettive. Ci accingiamo, quindi, ad approvare un testo che lascia molti elementi nel vago, salvo definire in modo generico le modalità di gestione dell'ANAS e gli oneri della convenzione. È un'operazione in perdita. Una grande operazione riformista sarebbe stata quella di riuscire a fare strade inventando una leva finanziaria per reperire le risorse finanziarie necessarie. Quella che viene proposta è invece un'operazione regressiva in cui si cartolarizza un bene pubblico e si scaricano sulla comunità oneri piuttosto consistenti. Come è stato ricordato, nel bilancio non vi è traccia degli oneri finanziari che a partire dal 2005 ricadranno sullo Stato a seguito di questa operazione.

Infine la faticata ricerca di un nuovo testo, con l'esclusione dell'ANAS, è l'ulteriore conferma della volontà di lasciare l'ANAS fuori del perimetro della contabilità pubblica. Quindi vi saranno dei problemi nel 2004 e, per i motivi che ricordava il senatore Morando, rischiamo che questa situazione si ripeta anche con il nuovo soggetto ISPA, indebolendo ulteriormente la nostra credibilità nei confronti di una trattativa che pure dovrà essere fatta con la Commissione sui contenuti e le modalità del patto.

MICHELINI *(Aut)*. Signor Presidente, desidero richiamare l'attenzione su una questione specifica, considerato che la portata dell'emendamento in esame è stata a mio giudizio già approfondita in maniera molto pertinente nei precedenti interventi.

Premesso che condivido le perplessità manifestate dai colleghi dell'opposizione, richiamo l'attenzione sulla necessità di chiarire se il comma 19 dell'articolo 41 del disegno di legge finanziaria si riferisca unicamente all'alienazione di tratti stradali ovvero anche ad altri beni, atteso che, sulla base delle stime contenute nella relazione tecnica, si prevedono entrate complessive per 7 miliardi, di cui solo 3 attinenti alla cessione di parte della rete stradale. Se non vi è un errore nella relazione tecnica, con molta probabilità ciò significa che si vendono altri beni.

Ritengo inoltre che il riferimento ad un «pedaggio figurativo» dovrebbe essere chiarito anche sotto il profilo della copertura finanziaria. Infatti, mentre nella relazione tecnica al disegno di legge finanziaria sono stati associati significativi effetti finanziari alla norma nel presupposto che parte dell'onere sarebbe stato a carico degli utenti, di fronte ad una modifica del testo, quale quella proposta dall'emendamento 41.500, che prevede che l'onere relativo ai pedaggi sia accollato interamente alla fiscalità generale, occorre necessariamente prevedere una copertura finanziaria aggiuntiva suscettibile di coprire l'onere incrementale. A mio giudizio, il prospetto degli effetti della manovra sui saldi dovrebbe pertanto essere modificato nel senso di ricomprendere anche gli oneri posti a carico dello Stato in relazione al pagamento del pedaggio figurativo. A quanto ammontano questi oneri? Non so se l'indicazione del 7,5 per cento è attendibile, ma prendendola per buona si avrebbe, su 3 miliardi di euro, un ammanco di copertura pari a 220 milioni di euro. Questa è quindi una norma scoperta, almeno se il mio ragionamento è corretto.

In secondo luogo, i 3 miliardi che vengono acquisiti al bilancio dello Stato a cosa servono? Servono per pagare il debito nazionale? Servono per fare investimenti? No! Servono semplicemente per la manovra, che è rivolta quasi interamente alla spesa corrente. Quindi servono – per intenderci – a coprire la spesa corrente. Pertanto, la spesa corrente viene coperta vendendo le strade! Con questa operazione cosa ci guadagna lo Stato? Guadagna evidentemente l'obbligo di pagare un affitto figurativo, quindi di pagare la restituzione del debito che viene contratto, in questo caso dall'ISPA, per poter acquistare le strade dello Stato. Ed allora mi chiedo se questa non sia un'operazione con la quale si camuffa sostanzialmente l'aumento dell'indebitamento dello Stato, dato che i conti credo siano abbastanza chiari.

Presidenza del vice presidente CURTO

IZZO *(FI)*. Credo che la discussione stia chiarendo aspetti specifici dell'emendamento in esame sul quale i colleghi dell'opposizione hanno espresso dubbi e perplessità. Non condivido i rilievi che sono stati espressi e ritengo che l'emendamento 41.500 migliori il testo del comma 19 del-

l'articolo 41 eliminando alla radice gli originali dubbi circa i soggetti cui attribuire l'obbligo di pagamento dei pedaggi stradali. L'emendamento chiarisce che i pedaggi in questione hanno carattere figurativo e quindi non saranno pagati direttamente dai cittadini bensì, come d'altronde già avviene in Inghilterra, dallo Stato in riferimento al volume di traffico che si determina sulle strade e alla luce anche della percorribilità e della qualità delle stesse.

MORANDO *(DS-U)*. Però il famoso Gordon Brown il pedaggio figurativo lo mette nel bilancio!

MARINI *(Misto-SDI)*. E il privato costruisce le strade, cioè prima investe!

IZZO *(FI)*. Qui però stiamo parlando della vendita all'ISPA di una parte della rete stradale. Che cosa immaginiamo di poter dire su questo argomento (certamente più precisi di me potranno essere il rappresentante del Governo e il presidente Grillo)? Innanzitutto non è assolutamente detto che il pedaggio figurativo, siccome si parte dal 2005, lo si debba considerare sin dal prossimo anno. Evidentemente, al momento della convenzione, stabiliremo anche il pedaggio figurativo da pagare da parte dello Stato, ma certamente questo non deve avvenire dal prossimo anno. Eventualmente potremo considerare la questione nel momento in cui si determinerà la spesa. Ecco perché dal mio punto di vista il dubbio non sussiste.

Per quanto riguarda poi il problema della sicurezza delle strade, credo che allo stesso modo esso non sussista perché in effetti il tutto non potrà che portare ad un miglioramento dell'assetto stradale del Paese, attraverso una compiuta razionalizzazione delle modalità di gestione.

Per quanto riguarda la questione della copertura finanziaria di questa operazione, ritengo che si debba fare presente che le misure previste nell'emendamento troveranno attuazione solo a seguito della stipula della convenzione prevista che, in ipotesi, potrebbe verificarsi anche a più di un anno di distanza dall'entrata in vigore della norma. Questo è il motivo per cui per l'immediato non sono previste coperture degli effetti finanziari derivanti da tale operazione. Quello che è invece certo è che si realizza una entrata immediata.

Preannuncio pertanto sin d'ora il voto favorevole del Gruppo Forza Italia su questo emendamento.

CICOLANI *(FI)*. Signor Presidente, intervengo molto brevemente perché le questioni sottese all'emendamento in esame sono già state abbondantemente approfondite. Voglio soltanto testimoniare come le misure in esso previste rispondano nella sostanza ai principali timori emersi in sede di 8ª Commissione permanente. Come giustamente diceva il senatore Morando, questo emendamento riguarda tre punti. Innanzitutto esso individua con certezza il soggetto, Infrastrutture Spa, cui è affidata l'operazione finanziaria. In questo modo fuga le preoccupazioni espresse da

più parti sui pericoli di creazione di una nuova società a partecipazione statale cui affidare la gestione delle reti di comunicazione. Questa è quindi una correzione del testo originario di grandissima rilevanza, perché tutela in qualche modo l'omogeneità della rete stradale, che poi successivamente viene specificata, e garantisce la non possibilità di nascita all'interno dello Stato di un nuovo soggetto diverso dall'ANAS che possa operare in questo settore.

Il secondo elemento, che in parte risponde ai dubbi finali dei senatori Morando e Michelini, riguarda il pedaggio figurativo. Noi vediamo l'ANAS – né potrebbe essere diversamente in questa fase – come una società che in prospettiva deve uscire fuori dal perimetro della pubblica amministrazione. Indubbiamente ciò può avvenire attraverso un contratto di servizio tra l'ANAS e lo Stato che leghi quanto più possibile l'ANAS ad una logica di mercato. Immaginiamo allora per un attimo che sia proprio l'ANAS a fare la successiva convenzione con l'ISPA (e secondo me, come dirò più avanti, non sarà la sola). Non c'è dubbio che gli introiti dell'ANAS saranno legati al risultato del passaggio dei veicoli sulle strade che saranno assoggettate a pedaggio figurativo. Quindi una parte delle risorse che oggi noi diamo all'ANAS in quanto tale, l'ANAS stessa dovrà poi in qualche modo guadagnarsela. La risposta all'osservazione su quale sia all'interno dei bilanci la quota che noi individuiamo per poter pagare il pedaggio figurativo è che questa sarà costituita da una parte dei trasferimenti che noi oggi facciamo all'ANAS e che verranno individuati sulla base dei risultati che l'ANAS o altri soggetti otterranno attraverso la propria gestione. Questo però si potrà stabilire soltanto con strumenti successivi e a valle delle convenzioni; evidentemente è un risultato che avremo a valle di questa operazione.

MORANDO *(DS-U)*. Ma la quota del rendimento finanziario l'ANAS attualmente dove la individua? Chi versa oggi 3 miliardi come ne recupera i costi finanziari? In parte sulla manutenzione, va bene, ma 3 miliardi non mi sembrano una cifra minimale!

CICOLANI *(FI)*. Il terzo punto riguarda un elemento centrale e che risponde forse alla preoccupazione più grande che noi avevamo come Commissione, cioè la gestione in termini univoci, anche dal punto di vista della politica del trasporto, della sicurezza stradale e così via, della rete stradale nazionale. È giusto probabilmente che non si faccia esplicito riferimento all'ANAS, non solo perché tecnicamente dal punto di vista finanziario e del diritto non sarebbe possibile – come dice la senatrice Donati –, ma anche perché gli interlocutori dell'ISPA probabilmente saranno anche le Regioni, a mezzo delle società che esse hanno costituito per gestire tratti di rete stradale regionale; il sistema probabilmente cambierà rispetto a quello oggi esistente. Quindi questo è un emendamento che modifica punti sostanziali di grande rilevanza, non limitandosi a proporre una operazione di finanza creativa ma intervenendo per cambiare meccanismi

reali nell'impostazione dei problemi legati alla mobilità, anche in vista di provvedimenti successivi.

PRESIDENTE. Propongo di passare all'illustrazione dei subemendamenti all'emendamento 41.500. Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Passiamo pertanto ai subemendamenti all'emendamento 41.500, che si intendono illustrati.

FRANCO PAOLO, *relatore generale sul disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti.

VEGAS, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Una piccola premessa rispetto al dibattito che si è svolto sull'emendamento 41.500.

È chiaro che questo emendamento supera alcuni problemi che derivano dal testo del comma 19 dell'articolo 41 della legge finanziaria. La finalità dell'emendamento è già stata illustrata, però non bisogna dimenticare che la finalità precipua del comma 19 consiste nel passaggio ad un sistema di costi di manutenzione della rete autostradale ordinaria non più basato su una sorta di meccanismo a pie' di lista, ma su un meccanismo che in funzione dei volumi di traffico consente o meno di sopportare i costi di manutenzione e miglioramento dell'assetto stradale complessivo. Quindi, se questo è il meccanismo, è anche chiaro che da un'altra parte si introducono degli strumenti che portano ad un minor onere complessivo grazie alla razionalizzazione del sistema della viabilità ordinaria. Se è così, l'operazione finanziaria contemplata dall'emendamento prevede che lo Stato ceda ad ISPA l'*asset*, ricevendo in cambio una certa quantità di capitale, con conseguente diminuzione della spesa per interessi per il fabbisogno relativo ad un pari *stock* di capitale; si realizza così un introito, o comunque una minore spesa, equivalente all'onere per interessi. Questo va considerato nell'assetto complessivo perché, se abbiamo una minore spesa, è chiaro che vi è la possibilità di destinare somme maggiori laddove l'attività di manutenzione si rende effettivamente necessaria. Quindi abbiamo, da una parte, questa provvista finanziaria – che è o provvista positiva o minore spesa – e, dall'altra, una maggiore razionalizzazione dei costi, attraverso il nuovo assetto che dovrebbe portare in futuro ad una minore spesa.

Il ragionamento della spesa-interessi contrapposta all'introito non regge, perché non è che adesso non spendiamo per la manutenzione del sistema stradale; con questo sistema andiamo a spendere tendenzialmente un po' meno di prima. Quindi, nel complesso, a parte l'aspetto che è stato definito di ingegneria istituzionale, nel suo complesso il meccanismo che si intende introdurre è virtuoso in quanto tende ad una diminuzione progressiva della spesa e ad una razionalizzazione, posto che è evidente che avrebbe poco senso spendere moltissimo per la manutenzione di qualche tratto inutilizzato e magari non spendere per manutenere tratti che

sono più utilizzati. Il pedaggio ombra è un sistema adottato in altri Paesi che serve a razionalizzare questo tipo di spesa.

Sotto il profilo dell'incremento della spesa corrente non si pongono problemi se vale quello che mi sono permesso di dire prima.

Non so se il relatore intende modificare il suo emendamento, ma probabilmente sarebbe opportuno aggiungere, dopo le parole: «assoggettabili a pedaggio figurativo», le parole: «comunque non a carico degli utenti», in modo da evitare incomprensioni o prese di posizione ingiustificate dal tenore della norma, ma magari frutto di qualche sensibilità accentuata che comunque non trova già in partenza riscontro nel testo.

Sui subemendamenti esprimo parere contrario, ad eccezione del 41.500/5, sul quale il parere sarebbe favorevole qualora fosse modificato nel senso di specificare la natura non vincolante del parere delle competenti Commissioni parlamentari, in conformità a quanto già avviene nel caso dei pareri parlamentari su atti del Governo.

Presidenza del presidente AZZOLLINI

MORANDO *(DS-U)*. Signor Presidente, ritengo necessario segnalare a lei e alla Commissione che è intervenuta una novità politicamente molto rilevante, che temo incida sullo sviluppo del nostro lavoro.

Il presidente Berlusconi, naturalmente approfittando dell'unica sede nella quale ormai si parla di politica in Italia, cioè della presentazione dei libri di Bruno Vespa, ha annunciato che sarà necessario porre la questione di fiducia sulla finanziaria.

Noi abbiamo lavorato e abbiamo intenzione di continuare a lavorare nel presupposto che ci siano le condizioni per un confronto parlamentare che, almeno in Senato, realizzi quel dialogo che è necessario su temi di questa portata. Credo che lei possa testimoniare di fronte a tutti che il prolungamento dei tempi necessari per l'esame da parte della Commissione non è certo imputabile ad un atteggiamento ostruzionistico dell'opposizione, che non ha peraltro presentato un numero di emendamenti, che chiaramente chiediamo che siano esaminati, superiore a quello degli emendamenti presentati dalle forze politiche di maggioranza.

Pertanto, non possiamo non manifestare una notevole delusione di fronte alla constatazione che il Governo, anche nella definizione delle più minute procedure parlamentari, prescinde completamente da un'analisi dell'andamento reale del confronto nelle sedi parlamentari.

Siamo di fronte ad un fatto molto serio, rispetto al quale non possiamo che confermare che l'atteggiamento assunto dall'opposizione è stato sinora ispirato dalla ricerca di un confronto, certamente molto determinato, sul merito della manovra di bilancio, in quanto non condividiamo le scelte fondamentali contenute in questa finanziaria, ma sempre volto

a far sì che si creassero le condizioni per una decisione secondo le normali procedure parlamentari, senza forzature. Non abbiamo ricercato la forzatura che è nelle nostre mani, cioè l'ostruzionismo, nel presupposto che la maggioranza non avrebbe forzato l'andamento della discussione ponendo la questione di fiducia. Quando l'altro ieri abbiamo convenuto con il proseguimento della discussione, lo abbiamo fatto nel presupposto che esistessero le condizioni perché in Aula non venisse posta la questione di fiducia. Anche la decisione di condividere le proposte di accantonamento di parti importanti del testo in vista di una decisione finale da parte della Commissione si è inserita in questo contesto.

Credo che a questo punto sia doveroso un chiarimento da parte del Governo, innanzitutto, e poi del relatore e delle forze politiche di maggioranza che lo sostengono. Dobbiamo capire qual è l'orientamento reale del Governo e della maggioranza in proposito. È del tutto evidente che nessuno di noi ha tempo da perdere; se quello che stiamo facendo è del tutto inutile, perché è già stata presa la decisione di porre la questione di fiducia su un testo che noi non conosciamo, e che non è certo frutto del nostro lavoro, è chiaro che dovremo prenderne atto. Persino coloro che, come me, ritengono che questo tipo di confronto serva a qualcosa, dovranno prendere atto che con questa maggioranza e con questo Governo dialogare non è proprio possibile per definizione.

Faccio notare che siamo di fronte ad una finanziaria che è uscita dalla Camera con un voto di fiducia, dopo una discussione che, come è stato rilevato nel corso dei nostri lavori, ha avuto uno svolgimento alquanto peculiare. Basti pensare, ad esempio, al gran numero di emendamenti presentati nel corso dell'esame della finanziaria presso la Commissione della Camera che del tutto legittimamente e con un atteggiamento da noi apprezzato il senatore Ferrara ha ripresentato in questa sede. Se fosse confermata l'apposizione della questione di fiducia, sarebbe annullato il lavoro che abbiamo svolto sinora e sarebbe stroncato sul nascere ogni tentativo di esaminare proposte migliorative del testo della finanziaria.

Ribadisco pertanto, signor Presidente, la richiesta di conoscere l'orientamento dei Capigruppi di maggioranza, del relatore e del Governo, al fine di valutare come si debba rispondere a questa iniziativa del Governo che, annunciata formalmente dal Presidente del Consiglio, noi non possiamo che prendere sul serio.

MARINO *(Misto-Com)*. Sarò brevissimo, anche perché il senatore Morando ha già detto tutto quello che c'era da dire. Signor Presidente, come lei e i colleghi della maggioranza possono constatare, da parte nostra non c'è stato alcun atteggiamento ostruzionistico, ma soltanto il tentativo di approfondire i problemi. Quindi la scelta del Governo di porre la fiducia ci spiazza, per non dire che ci mortifica.

Mi associo, pertanto, a quanto detto dal senatore Morando di cui condivido pienamente tutte le argomentazioni.

MARINI *(Misto-SDI)*. Signor Presidente, desidero innanzitutto ringraziarla per aver avuto il merito di condurre lo svolgimento dei lavori con grande capacità in uno spirito di costruttiva collaborazione, riuscendo a comporre in un confronto serrato ma sempre corretto le differenti posizioni espresse dalle forze politiche di maggioranza e di opposizione.

La questione che ha appena posto il collega Morando, che condivido in pieno, io l'avevo sollevata questa mattina nella Conferenza dei Capigruppo. Ho detto che volevo chiarezza su tale questione, perché noi stiamo qui portando avanti il nostro lavoro con grande impegno e anche con sacrifici enormi, persino sul piano fisico; io sono stato da poco operato ad una gamba a seguito di un incidente e voi non potete capire che cosa abbia significato per me rimanere seduto fino a tarda sera. A questo punto, anche per un fatto di rispetto umano, credo che dovremo sapere esattamente come stanno le cose. Ritengo altresì che la scelta del Governo abbia il significato di una forte delegittimazione del Parlamento. Alla Camera il dibattito sulla legge finanziaria ha fatto registrare anche momenti di confusione, portando all'approvazione di emendamenti sicuramente discutibili. Qui in Senato si è svolta una discussione molto pacata e serena, in uno spirito di collaborazione costruttiva, grazie anche al contributo della maggioranza, che non si è arroccata a difesa dell'articolato presentato, ma si è impegnata nel tentativo di migliorare la manovra. Tale impegno mi è stato peraltro ribadito personalmente da molti colleghi della maggioranza, convinti della necessità di apportare miglioramenti al testo.

Questo problema, signor Presidente, non si pone per la prima volta. Chi ha partecipato alla vita politica sin da giovane sa che questa porta gioie ma anche molti dolori, ed è sempre drammatica. Spesso si è portati a non tener conto di quello che è lo stato d'animo del politico, soprattutto del politico che ha dedicato la sua vita al servizio dello Stato, nell'interesse di tutta la comunità nazionale e nel rispetto delle regole. Perciò le dichiarazioni del Presidente del Consiglio mi lasciano perplesso. Io ho molto rispetto delle opinioni diverse dalle mie, però in questo momento sono molto perplesso. Perciò, prima di avviarci ad un *tour de force* finale, ritengo che sia opportuno svolgere alcune riflessioni in ordine alla necessità di proseguire i lavori, posto che tale esame potrebbe rivelarsi inutile, per non aggiungere al danno la beffa.

RIPAMONTI *(Verdi-U)*. Signor Presidente, l'unica cosa che noi ci sentiamo di dire in questo momento è che se la notizia circa la decisione assunta dal Presidente del Consiglio risultasse vera sarebbe vanificato il lavoro che abbiamo svolto in queste settimane. Porre a questo punto la questione di fiducia ha il significato di una profonda mancanza di rispetto del ruolo dei parlamentari e di una delegittimazione del Parlamento. Assumeremo opportunamente le nostre decisioni, di fronte ad un fatto che riteniamo gravissimo, dopo che i Capigruppo della maggioranza si saranno espressi. Ritengo comunque necessario, al termine degli eventuali chiarimenti, sospendere temporaneamente i lavori della Commissione per consentire alle forze di opposizione di assumere decisioni conseguenti.

FERRARA *(FI)*. Signor Presidente, mi pare che nell'agenzia di stampa appena diffusa il Presidente del Consiglio abbia espresso una semplice necessità, senza che ciò postuli necessariamente la posizione certa della questione di fiducia. Peraltro, non è stato chiarito se tale necessiatà sussista in ordine alla discussione politica, al numero di emendamenti o ad altro.

Io ritengo che, in base ad una analisi del calendario e della scansione temporale delle sedute di Commissione e di quelle successive dell'Assemblea del Senato, nonché dei tempi tecnici necessari per trasmettere alla Camera dei deputati il testo modificato dal Senato, se noi riuscissimo a concludere i nostri lavori, come è probabile, questa notte, e il Senato riuscisse ad iniziare l'esame in Assemblea nella giornata di lunedì prossimo per concluderlo entro giovedì, la Camera potrebbe ricevere il testo il 20 dicembre e quindi la questione di fiducia potrebbe non risultare necessaria.

Probabilmente, il Presidente del Consiglio ed il Governo hanno espresso una esigenza ed un'osservazione di cui occorrerà verificare l'attualità nella giornata di lunedì, in dipendenza del modo in cui procederanno i lavori parlamentari.

In questo momento, dobbiamo registrare soltanto che vi potrebbe essere la necessità di porre una questione di fiducia. Tra l'altro, stiamo anticipando una valutazione rispetto ad una notizia riferitaci soltanto da un'agenzia di stampa.

In ogni caso, non si tratta di una cosa così catastrofica e terrificante. Stiamo portando avanti la nostra discussione in modo approfondito, come dimostra il fatto che stiamo dibattendo da circa due ore la questione dell'ISPA, su cui tutti hanno potuto esprimere le loro osservazioni e proposte. Credo pertanto che non si possa proprio parlare di violazione delle regole democratiche.

GIARETTA *(Mar-DL-U)*. Signor Presidente, devo sottolineare al senatore Ferrara che il differimento del termine iniziale per l'esame in Assemblea non è stato determinato da una condotta ostruzionistica da parte dell'opposizione (che anzi ha cercato di rispettare le scadenze previste dal calendario), ma dalla necessità di esaminare con il giusto approfondimento un gran numero di emendamenti – presentati anche da senatori di maggioranza – e dalla presenza di talune questioni di carattere politico che la maggioranza medesima non è stata in grado di risolvere nei tempi previsti, quali la revisione degli studi di settore e l'IRAP.

Non condivido le considerazioni del senatore Ferrara, in quanto il Presidente del Consiglio non si è limitato a rinviare al Consiglio dei ministri la scelta in ordine alla necessità di porre la questione di fiducia; egli, infatti, si è direttamente espresso in tal senso, ritenendo di non potere affrontare un dibattito aperto in Parlamento senza la garanzia del voto di fiducia, giacché il disegno di legge finanziaria in esame rappresenta una svolta epocale.

Non è una questione di calendario o di procedure, ma di carattere politico, peraltro annunciata dal Presidente del Consiglio al di fuori delle op-

portune sedi istituzionali. Il Presidente del Consiglio ha dichiarato di non avere il senso dello Stato, ma il senso del cittadino; noi, invece, abbiamo il senso degli interessi generali dei cittadini e, quindi, abbiamo il senso dello Stato e della democrazia parlamentare. Si tratta del diritto-dovere del Parlamento di discutere gli interessi generali dei cittadini nei momenti importanti, come è sicuramente quello del disegno di legge finanziaria.

Mi associo, pertanto, alla richiesta di sospendere i lavori della Commissione in quanto l'opposizione non intende passare sotto silenzio una dichiarazione che è estremamente grave per la mancanza di rispetto delle procedure parlamentari e dei princìpi di correttezza istituzionale, resa nel momento in cui il Parlamento sta cercando di fare gli interessi generali del Paese. Sembra, invece, che il Presidente del Consiglio non si renda conto della delicatezza della situazione.

IZZO *(FI)*. Signor Presidente, non commento la notizia di agenzia nella quale si comunica che il Presidente del Consiglio ha annunciato che sarà necessario porre la questione di fiducia; osservo soltanto che – come il senatore Giaretta ha già avuto modo di esplicitare – la decisione al riguardo è rinviata al Consiglio dei ministri: quando tale organo si riunirà, semmai verrà posta la questione di fiducia, ne prenderemo atto. Ritengo, comunque, che l'eventuale presentazione della questione di fiducia possa essere addirittura un fatto positivo, che anzi potrebbe rivelarsi l'occasione per enfatizzare in modo particolare i miglioramenti apportati in Commissione rispetto al testo pervenuto dalla Camera dei deputati.

Colgo l'occasione per ringraziare non soltanto i colleghi di maggioranza per il lavoro prodotto, ma soprattutto – lo affermo senza piaggeria – anche gli amici dell'opposizione con i quali, in tutta serenità, sia pure in contrapposizione, abbiamo esaminato il testo affidatoci dalla Camera dei deputati con il comune intento di migliorarlo. L'amico Ferrara, che è intervenuto poc'anzi e si è fatto carico di rappresentare alla Commissione le esigenze dei deputati, ha svolto un lavoro enorme, valido e premiante. Infatti, abbiamo fatto nostre molte delle considerazioni e osservazioni che erano state espresse nel corso dell'esame presso l'altro ramo del Parlamento. Credo che il fatto di avere già apportato numerose modifiche (e di poterne apportare tante altre prima della conclusione dell'esame in Commissione) corrobori il nostro lavoro e sia premiante.

Ritengo, pertanto, che lo sforzo prodotto da ciascuno di noi, anche quello fisico del senatore Marini, permetterà di licenziare un testo assolutamente valido; naturalmente tutto può essere migliorabile e forse lo è anche questo disegno di legge finanziaria.

Non mi scandalizzo, quindi, della dichiarazione del Presidente del Consiglio, anzi invito sia i senatori della maggioranza che quelli dell'opposizione a proseguire lo svolgimento dei lavori nello stesso spirito che ha caratterizzato sino ad oggi l'esame dei documenti di bilancio.

MORO *(LP)*. Mi riconosco nell'intervento del senatore Izzo, soprattutto per quanto riguarda la continuazione di questo lavoro che penso sia

fruttuoso ed importante per gli sviluppi futuri. Vedremo in seguito se la dichiarazione del Presidente del Consiglo sarà confermata.

SALERNO *(AN)*. Il lavoro della Commissione è stato pregevolissimo sotto l'aspetto politico ed amministrativo. Credo che l'intervento del senatore Izzo sia da sottoscrivere. Va detto e riconosciuto che la discussione dell'attuale finanziaria è stata caratterizzata da alcuni passaggi politici molto forti, estranei alla stessa: parliamo dell'introduzione delle nuove aliquote fiscali e di alcuni provvedimenti forti che hanno forse dato poco spazio, dal punto di vista politico ed amministrativo, ad una finanziaria abituata ad un respiro più forte. Credo che il prezioso lavoro svolto dalla Commissione abbia contribuito ad apportare forti miglioramenti al testo originario, dei quali anche l'eventuale richiesta della fiducia dovrà necessariamente tenere conto.

Vorrei infine che la si smettesse di criminalizzare le dichiarazioni del Presidente del Consiglio che, come tale, può anche prendere in considerazione ipotesi realistiche in un ambito politico come il nostro, che conosce molti momenti di confronto e di tensione.

TAROLLI *(UDC)*. Signor Presidente, puntualizzo e confermo quanto i colleghi della maggioranza hanno già sottolineato. A nome del mio Gruppo, intendo garantire che continueremo a profondere il massimo impegno affinchè si possa continuare nel modo più attento ed approfondito l'esame del disegno di legge finanziaria, nell'auspicio che, con il contributo significativo di tutte le parti politiche, al termine dei lavori della Commissione, che mi auguro possano concludersi questa notte, sia possibile mettere a disposizione dell'Assemblea un testo che contenga numerosi significativi miglioramenti della finanziaria.

Per quanto riguarda la dichiarazione del Presidente del Consiglio, condivido le considerazioni espresse dal senatore Ferrara, nel senso che essa appare riferita ad una semplice ipotesi circa le modalità di svolgimento dei lavori. E' evidente che il lavoro prodotto dal Parlamento non andrà disperso e comunque l'UDC farà in modo che di esso si tenga conto anche in sede di Consiglio dei ministri.

VEGAS, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Signor Presidente, desidero in primo luogo ringraziare tutti coloro che sono intervenuti in questo dibattito che riguarda una questione rilevante e che, come tale, deve essere affrontata in termini precisi, per evitare il rischio di incomprensioni che non giovano a nessuno.

Il Presidente del Consiglio ha detto – leggo testualmente dalle agenzie – «che ci sarà la necessità di un voto di fiducia». Questa è una valutazione di tipo politico che riguarda l'*iter* finale di un provvedimento che da tempo si dibatte in Parlamento. Il Presidente del Consiglio non ha detto che sulla legge finanziaria il Governo chiede la fiducia oggi. Tutt'altro. Cosa significa ciò? Significa soprattutto che il contenuto della finanziaria dipende innanzitutto da come esso si sta definendo e si definirà grazie ai

lavori della Commissione bilancio di questo ramo del Parlamento; se si fosse voluto mantenere il testo originario della legge finanziaria, già da tempo si sarebbe avviata la procedura per il voto di fiducia. Invece, come la Commissione ha avuto modo di notare, il dibattito è stato lungo, più lungo di quello originariamente programmato dalla Presidenza del Senato proprio per consentire di risolvere molti problemi che nel corso dell'esame alla Camera non era stato possibile prendere in considerazione. Mi si permetta di rilevare che alla Camera la decisione dell'opposizione di ritirare tutti gli emendamenti aveva in sostanza costruito un muro tra l'opposizione e la maggioranza che, per evitare conseguenze come quelle verificatesi nel 1996 quando la maggioranza di allora, in una situazione analoga, proseguì da sola l'esame della legge finanziaria avendo in poco cale la funzione dell'opposizione in Parlamento .....

RIPAMONTI *(Verdi-U)*. ...Siete usciti dall'Aula!

VEGAS, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*.... Noi siamo usciti e voi siete andati avanti! Questa volta invece l'opposizione ha ritirato i suoi emendamenti, ma la maggioranza ha chiuso la finanziaria.

RIPAMONTI *(Verdi-U)*... Quella finanziaria ci portava in Europa!

VEGAS, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Parlo di rapporti parlamentari, non tanto del contenuto della finanziaria. Questa volta invece la maggioranza ha avuto la sensibilità di non continuare da sola un dibattito rilevante. Dunque alla Camera la finanziaria è rimasta «ingessata» rispetto al testo originario, motivo per cui si è svolto un dibattito molto ampio al Senato. La Commissione ha approvato numerosissime modifiche che, a mio sommesso avviso, sono positive e migliorative del testo.

Il lavoro svolto dalla Commissione è importante e resterà comunque alla base del disegno di legge finanziaria che, anche qualora dovesse, magari per accelerare i lavori o per altri motivi, essere posta la questione di fiducia, non sarà modificato se non per aspetti assolutamente marginali. Quindi, il lavoro della Commissione è essenziale e, a mio sommesso avviso, sarebbe sbagliato interromperlo. È chiaro che una interruzione lascerebbe al Governo molta più libertà – parlo forse contro gli interessi dello stesso Governo – rispetto ad un testo definito complessivamente in tutte le sue parti da parte della Commissione. Quindi, se posso rivolgere un appello, ritengo importante proseguire il lavoro e completarlo proprio per dare il senso dell'esame parlamentare accurato da parte della Commissione, che si potrà riflettere anche nel lavoro dell'Assemblea. Dopo di che le decisioni che saranno prese sulle modalità di lavoro non credo abbiano influenza sul testo perché l'importante è arrivare ad un testo il più possibile condiviso e risolutivo dei problemi, ovviamente nelle possibilità concrete, evidenziati in questa sede e anche presso la Camera dei deputati.

Il fatto che quest'anno il Senato si sia fatto carico, magari non riuscendo a risolvere tutto, di molti problemi evidenziati alla Camera dei deputati dà proprio il segno che la procedura parlamentare mantiene un permanente valore anche nei momenti di frizione tra i diversi Gruppi politici. Se vogliamo quindi mantenere – sono convinto che sia indispensabile – un buon rapporto tra maggioranza e opposizione, tra Parlamento e Governo – questo è lo sforzo del Governo e della maggioranza, visto quanto è successo alla Camera – credo che sia necessario proseguire il nostro lavoro nella consapevolezza che nulla di quanto finora prodotto risulterà inutile.

PRESIDENTE. Ringrazio sinceramente il senatore Marini per le sue parole di apprezzamento nei miei confronti.

Propongo di proseguire i lavori con la votazione dell'emendamento 41.500, nonché dei relativi subemendamenti e degli emendamenti accantonati all'articolo 41.

MORANDO *(DS-U)*. Conveniamo con la sua proposta, Presidente.

PRESIDENTE. Ringrazio i senatori dell'opposizione per questa scelta perché, indipendentemente dalle posizioni che, ovviamente legittimamente, esprimono, ci consente di portare avanti i nostri lavori. Credo, nella mia veste di Presidente della Commissione, di dover attestare l'atteggiamento fortemente costruttivo dimostrato dai senatori dell'opposizione nonchè, seppure siano attestati su diverse posizioni, dai senatori della maggioranza.

IZZO *(FI)*. Come maggioranza esprimiamo apprezzamento per questa testimonianza di responsabilità da parte dell'opposizione.

PRESIDENTE. Passiamo quindi alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 41.

FRANCO Paolo, *relatore generale sul disegno di legge finanziaria.* Signor Presidente, riformulo l'emendamento 41.51, sopprimendo la lettera *c)* ivi contenuta, in quanto la proposta 41.500 prevede una nuova formulazione del comma 19 dell'articolo 41.

(Posto ai voti, è respinto l'emendamento 41.51 (testo 2)/2. Posto ai voti, è approvato l'emendamento 41.51 (testo 2). Posti separatamente ai voti, sono respinti gli emendamenti da 41.138 a 41.141).

FRANCO Paolo, *relatore generale sul disegno di legge finanziaria.* Modifico l'emendamento 41.500 nel senso suggerito dal sottosegretario Vegas.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 41.500/1.

DONATI *(Verdi-U)*. Voglio fare una dichiarazione di voto su questo subemendamento, su cui mi permetterà di insistere, signor Presidente, perché anche dopo il dibattito e la replica del rappresentante del Governo, la questione mi sembra ancora poco chiara e preoccupante. Intendo inoltre avanzare una richiesta di chiarimento sui motivi per cui è stato dichiarato inammissibile, secondo me ingiustamente, il successivo emendamento 41.500/2.

Il fatto che rispetto al testo originario, in cui si chiariva che si sarebbero potuti assoggettare a tariffa questi tratti della rete stradale, adesso si specifichi che questi tratti sono assoggettabili solo a pedaggi figurativi e comunque non a carico degli utenti fa venire il dubbio che passare dal pedaggio a carico degli utenti in un primo tempo immaginato al pedaggio figurativo a carico del contribuente possa porre un problema di copertura dell'emendamento 41.500, in quanto nella manovra finanziaria originariamente presentata non erano previste coperture al riguardo. Ritengo quindi che sia paradossale che venga ritenuto inammissibile l'emendamento 41.500/2, che tende a sopprimere le parole «assoggettabili a pedaggio figurativo», proprio perché questo elemento dovrebbe invece identificare una copertura di un fabbisogno a carico del bilancio dello Stato che invece questa manovra finanziaria non contiene. Se c'è qualcosa che dovrebbe essere considerato inammissibile, è proprio l'emendamento 41.500 che, operando questo trasferimento da pedaggio vero a pedaggio figurativo, non chiarisce comunque in quale parte del bilancio dello Stato si vanno a prendere queste risorse.

È stato detto da parte del Sottosegretario che il passaggio al pedaggio figurativo e in generale al sistema del pedaggio consente di aumentare l'efficienza della spesa. A parte la necessità di quantificare il risparmio dovuto agli interessi, che sicuramente non copre l'ammontare della rata annuale che lo Stato dovrà riversare all'ISPA in ordine alla cartolarizzazione che incassa immediatamente, e che sarebbe anche interessante quantificare in quanto è sicuramente inferiore a quanto si pagherà annualmente, non credo che un pedaggio figurativo a carico del contribuente sia un buon metodo per andare verso un sistema di efficienza della spesa nel campo della manutenzione e degli investimenti nel settore delle strade statali.

Ancora, è abbastanza bizzarro che, mentre si sostiene che l'ANAS deve rientrare in una logica di mercato e raggiungere il 50 per cento dei ricavi in modo da poter uscire dal perimetro delle aziende pubbliche, con questa operazione di fatto si sottraggano all'ANAS i tratti stradali più importanti e potenzialmente redditizi, che poi ISPA potrà riaffidare all'ANAS ovvero affidare, attraverso l'indizione di una gara (anche su questo non abbiamo avuto nessun chiarimento, ma dal dibattito mi sembra di aver capito che forse qualcuno ha in mente anche qualche privato che potrebbe tranquillamente candidarsi e vincere la gestione di questi tratti), a società di gestione regionali. È paradossale che, mentre il Governo sta cercando disperatamente di far aumentare i ricavi di ANAS Spa perché non raggiunge quel famoso 50 per cento che gli consentirebbe di uscire dal peri-

metro del bilancio dello Stato, si voglia approvare un'operazione che va esattamente nella direzione opposta, perché questi sono i tratti più «ricchi», più trafficati (almeno in teoria, poi vedremo di quali tratti si tratterà), quelli che per i livelli di prestazioni che offrono agli utenti possono giustificare la richiesta di un pedaggio, sia pur figurativo. La stessa relazione tecnica chiarisce che non stiamo parlando dei tratti ANAS che hanno una preminente funzione di coesione sociale e di connessione di aree deboli del Paese.

Quindi, ritengo che il subemendamento al nostro esame sia migliore, nel senso che si valuta un bene per quello che è, sulla base dello stato dell'infrastruttura e dei flussi di traffico che conseguentemente questa è in grado di sopportare e generare.

Non condivido la valutazione, signor Presidente sull'inammissibilità dell'emendamento 41.500/2, perché se il pedaggio è figurativo ed è a carico del contribuente mi si deve spiegare dov'è la posta in bilancio che garantisce questa rata annuale che viene versata dal bilancio dello Stato – quindi non più dai contribuenti, a differenza di quanto previsto dalla precedente versione del testo – e che va a ripagare ISPA anno per anno in ordine all'incasso originale ottenuto con la cartolarizzazione. Ritengo che, da questo punto di vista, sia l'emendamento 41.500 (testo 2) ad essere inammissibile e che togliere le parole: «assoggettabile a pedaggio figurativo» sia un miglioramento del testo che va esattamente nella direzione di chiarire che questo non potrà essere comunque a carico del contribuente.

Per queste ragioni chiedo un voto favorevole sull'emendamento 41.500 (testo 2)/1 e vorrei un chiarimento in ordine alla copertura, stante l'inammissibilità dell'emendamento 41.500 (testo 2)/2, dell'emendamento 41.500 (testo 2).

(Posti separatamente ai voti, sono respinti gli emendamenti 41.500 (testo 2)/1, 41.500 (testo 2)/3 e 41.500 (testo 2)/4).

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 41.500 (testo 2)/5.

RIPAMONTI *(Verdi-U)*. Signor presidente, la formulazione proposta dal rappresentante del Governo è certamente un passo avanti rispetto alla formulazione originaria, ma insufficiente rispetto a quanto chiediamo: un confronto parlamentare nelle Commissioni competenti che sia vincolante rispetto alla convenzione. Se la maggioranza ci viene incontro e decide di votare a favore, apprezziamo questo tentativo da parte della maggioranza di migliorare il testo.

FRANCO Paolo, *relatore generale sul disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, presento il subemendamento 41.500 (testo2)/5ª, volto a recepire le indicazioni del Governo.

PRESIDENTE. Dichiaro ammissibile l'emendamento 41.500 (testo2)/5ª.

(Posto ai voti, è approvato l'emendamento 41.500 (testo2)/5ª. Posti separatamente ai voti, sono respinti gli emendamenti 41.500 (testo 2)/5, 41.500 (testo 2)/6 e 41.500 (testo 2)/7. Posto ai voti, è approvato l'emendamento 51.500 (testo 2)).

Risultano pertanto preclusi gli emendamenti 41.142, 41.145, 41.147 e 41.148.

Apprezzate le circostanze, propongo di sospendere il seguito dell'esame congiunto per passare, prima della sospensione dei lavori richiesta dall'opposizione, alla votazione del mandato al relatore a riferire all'Assemblea sul disegno di legge n. 3233.

Non facendosi osservazioni, così resta stabilito.

I lavori proseguono in altra sede dalle ore 19 alle ore 19,05.

I lavori, sospesi alle ore 19,05, sono ripresi alle ore 19,50.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame congiunto dei disegni di legge nn. 3224, 3224-*bis* e 3223, precedentemente sospeso.

MARINI *(Misto-SDI)*. Signor Presidente, noi abbiamo valutato le risposte che abbiamo avuto sia dai colleghi della maggioranza che dal rappresentante del Governo. Mi pare che, per quanto ci sia stato uno sforzo di fantasia per trovare una motivazione, rimanga un elemento forte nel dibattito politico che è in atto in questa Commissione, ma anche fuori da questa Commissione: la dichiarazione del Presidente del Consiglio che preannuncia il voto di fiducia.

Intanto, credo che interessi anche ai colleghi della maggioranza riflettere su un punto. Vi è una proliferazione di voti di fiducia, che non sono posti per vincere l'ostruzionismo dell'opposizione, ma per vincere le perplessità della maggioranza: è un dato, è una novità nell'andamento dei lavori del Parlamento repubblicano.

Prendiamo atto che avete introdotto questa novità, e cioè di un Governo che si muove per vincere le resistenze della propria maggioranza. Ci preoccupa però che le esternazioni del Governo avvengano in luoghi non istituzionali, il che pone una questione che riguarda la democrazia parlamentare nel nostro Paese. La nostra Costituzione repubblicana prevede delle sedi nelle quali questa democrazia si deve manifestare ed assumere delle decisioni, e mi pare che sia nell'interesse di tutti difendere la nostra Costituzione repubblicana. Quando sarà cambiata, magari ci saranno altre norme, ma oggi la vita democratica è ancora regolata dalla Costituzione vigente. Rifiutare queste norme significa introdurre la concezione della democrazia monocratica alla quale noi siamo nettamente contrari. Comprendiamo anche il perché vi sia un progetto di riforma costituzionale che affida al premierato il ruolo che attualmente ricopre il Parlamento.

Intanto prendiamo atto che non si era mai posto un voto di fiducia sulla legge finanziaria; io non ricordo, ed ho memoria lunga, che nel Par-

lamento repubblicano vi siano stati voti di fiducia sulla legge finanziaria, proprio per la rilevanza di questa legge da quando è stata introdotta nel nostro ordinamento.

La risposta ad un simile atteggiamento avrebbe potuto essere da parte nostra il rifiuto di proseguire i lavori, visto che siamo al di fuori della prassi della nostra democrazia. Non abbiamo optato per questa scelta, preferendo un atteggiamento responsabile e costruttivo nel corso di tutti i lavori; nel corso dell'esame di questa legge finanziaria abbiamo conservato sempre la serenità di giudizio ed abbiamo tentato, per quelle che erano le nostre forze e le nostre visioni dei problemi, di migliorare il testo governativo. Non abbiamo mai pensato di aggredirlo, abbiamo tentato solo con i nostri emendamenti di migliorarlo. E allora noi rimaniamo e conserviamo questo atteggiamento, per cercare in questo scorcio di dibattito di migliorare il testo, anche se probabilmente il nostro lavoro sarà vano.

Sappiamo che non dobbiamo offrirvi degli alibi per il voto di fiducia. Per questo abbiamo deciso che in Aula presenteremo solo il 10 per cento dei nostri emendamenti, quelli più significativi che servono a delineare una finanziaria alternativa alla vostra, a quella del Governo. E questo perché vogliamo che sia chiaro che il voto di fiducia è messo contro di voi e non contro l'opposizione. Non c'è proprio motivo di porre il voto di fiducia, anche perché il tempo è contingentato, non vi è nemmeno il problema che poneva il collega Ferrara, perché stamattina in Conferenza dei Capigruppo è stato stabilito che non si può andare oltre martedì. Quindi, non vi è nemmeno il problema di accorciare i tempi perché la Camera sia messa nelle condizioni di poter verificare quello che è stato il nostro lavoro e approvarlo.

Noi continueremo a partecipare ai lavori e tenteremo di migliorare, per quanto è possibile, le norme che compongono la manovra, mentre ridurremo al 10 per cento gli emendamenti che presenteremo in Aula.

Lei mi consentirà, signor Presidente, di soffermarmi infine su un aspetto che non fa parte del nostro ordine del giorno, ma che è di grande rilevanza: il problema dei forestali. In Calabria sta succedendo il finimondo, e allora consenta al senatore Iovine di intervenire brevemente su questo punto, perché in Calabria vi sono strade bloccate, ferrovie bloccate, aeroporti bloccati. C'è una situazione drammatica perché una parte dei lavoratori forestali calabresi, e anche l'amministrazione locale di centro-destra, hanno espresso un giudizio fortemente critico verso il Governo per la mancata conferma nel disegno di legge finanziaria dei fondi ad essi precedentemente attribuiti. Le popolazioni calabresi non capiscono come mai non si siano mai fatti problemi per salvare i posti dei lavoratori dell'Alitalia o della compagnia Volare, come non si sia mai posto un problema quando ci si è trovati a dover intervenire a sostegno di imprese private del Nord. Ed allora perché non si interviene allo stesso modo per la Calabria? Perché si deve vedere messa a ferro e fuoco questa Regione per veder riconosciuto un diritto? Questo ci sembra un atteggiamento antistatuale non dei calabresi, ma di chi governa la Nazione italiana.

PRESIDENTE. Colleghi, innanzitutto ringrazio il senatore Marini. Ne deduco che, nonostante le forti riserve sul piano politico che il collega del-

l'opposizione ha avanzato sull'evolversi della situazione, l'opposizione comunque intende continuare ad assicurare il suo contributo ai lavori di questa Commissione. Di ciò, naturalmente, non posso che ringraziarla, attestando nuovamente, ove fosse necessario, l'atteggiamento di grande collaborazione assunto dall'opposizione nel corso dei lavori della Commissione bilancio del Senato.

Considerato quanto accaduto, propongo di cedere la parola al senatore Iovene affinché possa esporre la situazione della Calabria e, poi, di passare all'illustrazione degli emendamenti riferiti alle tabelle di cui all'articolo 43. Si tratta di un'inversione rispetto a quanto stabilito questa mattina, dovuta agli eventi che si sono verificati.

Ringrazio ancora l'opposizione per il costruttivo atteggiamento tenuto, seppure nella netta distinzione di merito.

Poiché non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

Ricordo che sono inammissibili per carenza di copertura finanziaria gli emendamenti 43.TabA.10, 43.Tab.A.64, 43.Tab.D.16, 43.Tab.D.29, 43.Tab.D.30, 43.Tab.D.31 e 43.Tab.F.4.

VEGAS, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Anch'io esprimo apprezzamento per il comportamento dell'opposizione, auspicando altresì un corretto andamento dei lavori in sede di esame da parte dell'Assemblea.

RIPAMONTI *(Verdi-U)*. Signor Presidente, non ho alcuna difficoltà ad accettare una diversa scansione della discussione che dobbiamo svolgere. Del resto, il dibattito in ordine al problema dei forestali della Calabria è già stato previsto e ritengo sia opportuno che venga anticipato.

Le ricordo, però, signor Presidente, che lei si è impegnato a pronunciarsi sull'ammissibilità della proposta emendativa concernente la materia della revisione degli studi di settore entro questa sera.

PRESIDENTE. Assicuro che svolgerò al più presto la dichiarazione circa l'ammissibilità di tale proposta emendativa, nel rispetto della normativa in materia di contabilità pubblica e delle procedure parlamentari.

Cedo ora la parola al senatore Iovene.

IOVENE *(DS-U)*. Signor Presidente, come ha poc'anzi accennato il collega Marini, da questa mattina la situazione in Calabria è molto tesa per la mobilitazione dei lavoratori forestali: sono state bloccate strade statali, autostrade, ferrovie, aeroporti ed anche gli imbarchi da e per la Sicilia. Dalle notizie di cui disponiamo, sembra che la protesta sia stata confermata anche per le prossime ore e per tutta la notte.

La vicenda è nota. Si tratta del fatto che, dopo 20 anni, il Governo ha deciso inopinatamente di eliminare dal disegno di legge finanziaria i fondi necessari per le retribuzioni dei lavoratori forestali. In tal modo, 11.000 lavoratori e le loro famiglie si ritroveranno, dal 1° gennaio 2005, senza una *chance*, una proposta o un'occasione di salario e di lavoro. Lei comprenderà, signor Presidente, la gravità di questo fatto in un'economia regionale già fortemente segnata, che assomma *record* negativi sui fronti della disoccupazione, del reddito e del prodotto interno lordo. Il Governo,

tuttavia, non ha sentito il dovere di intervenire su tale materia, nonostante abbia più volte promesso (per bocca del vice ministro Baldassarri) di risolvere la questione attraverso il maxi-emendamento e così via. Si è giunti così all'attuale situazione in cui si propone anche la bocciatura tecnica degli emendamenti, presentati da parlamentari sia dell'opposizione che della maggioranza, riferiti alle tabelle di cui all'articolo 43 e volti al ripristino di tale fondo. Tutto ciò rende la situazione effettivamente tesa e preoccupante.

Per evitare che in Calabria la situazione degeneri, è necessario che il Governo si pronunci chiaramente e si assuma la responsabilità, innanzi tutto convocando le parti (la Regione e le rappresentanze sindacali), così come da più di una settimana è stato richiesto anche allo stesso sottosegretario Vegas, e poi prospettando un'idonea soluzione della problematica.

Al riguardo sono stati presentati gli emendamenti 43.Tab.D.10, 43.Tab.D.11, 43.Tab.D.12 e 43.Tab.D.13: scegliete voi quale dovrà essere approvato, perché rappresentano tutti una soluzione del problema e forniscono una risposta legittima per la sicurezza e il futuro di 11.000 lavoratori e delle loro famiglie, che non possono essere trattati come persone di Serie B o con diritti dimezzati.

VEGAS, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. La problematica relativa ai forestali della Calabria è sicuramente molto seria.

Devo ricordare che la questione è stata affrontata anni fa mediante un finanziamento triennale (se non ricordo male), con l'intesa che esso avrebbe fatto da ponte in attesa del trasferimento all'amministrazione regionale delle relative competenze. Oggi i termini della questione sono diversi rispetto a quelli programmati e, pertanto, è chiaro che si deve tenere conto di questa realtà per risolvere la problematica. Allo stato attuale, però, è estremamente difficile definire la questione in sede di esame della manovra di bilancio da parte della Commissione: si tratta, infatti, di una spesa notevole per fare fronte alla quale occorre reperire finanziamenti significativi, cosa che è molto difficile fare *ad horas*. È ovvio, d'altra parte, che le esasperazioni non aiutano e che, pertanto, sarebbe preferibile che non vi fossero manifestazioni in questo campo. Ritengo, infatti, che il dialogo rappresenti il metodo democratico per risolvere i problemi. Detto questo, cercheremo di individuare una soluzione idonea, ma – ripeto – non siamo in grado di farlo qui, in Commissione, e quindi dobbiamo rinviare la questione all'esame in Assemblea: in quella sede, sarà indispensabile svolgere una riconsiderazione complessiva delle coperture finanziarie e della necessità di affrontare ulteriori spese. Speriamo che in quella sede il problema possa essere risolto.

MARINI *(Misto-SDI)* Non è esatto dire che il Governo nazionale si è assunto l'obbligo di corrispondere le retribuzioni forestali per tre anni. Nel 1984, sulla base di un accordo tra sindacati, Governo centrale e Giunta regionale fu deciso con legge il blocco del *turn-over* dei forestali che sarebbero quindi dovuti andare a zero. Ma vi è una legge. Nel 1984 I forestali erano 34.000 ed ora sono scesi a 11.000. Non si può dire che vi è stato un mancato rispetto di quanto stabilito perché vi è il divieto del

turn-over. Ogni qualvolta un forestale va in pensione o smette di lavorare per motivi di malattia non viene sostituito. Ma il pagamento delle retribuzioni era a carico del bilancio statale. C'è una legge. Quindi non è esatto parlare di continuità. Probabilmente vi è stato un impegno triennale ma non per questo alla fine del periodo triennale finirà. Anche nell'emendamento che ho presentato è stato preso un impegno triennale dal 2005 al 2007, ma è cosa diversa.

TAROLLI *(UDC)*. Signor Presidente, dopo le parole del Sottosegretario e dei colleghi vorrei confermare che questo problema è stato posto all'attenzione della maggioranza che più volte lo ha affrontato nei suoi incontri. Abbiamo ritenuto che fosse investito direttamente il Governo per un problema di così rilevante corposità di risorse. Sappiamo che tanti di noi hanno presentato emendamenti in tal senso per risolvere tale questione. L'UDC ha un suo emendamento, ma è un problema che va oltre la testimonianza dei singoli partiti. Per quanto riguarda il mio Gruppo posso assicurare che il Governo si farà carico di questa situazione. Certo, denoto un'agitazione su questa vicenda che, anziché aiutare, può creare qualche risentimento fuori luogo. Sono d'accordo anche io nel dire che non ci sono in Italia lavoratori di serie A e lavoratori di serie B. Non deve esserci da parte del Parlamento un'attenzione particolare quando la compagnia aerea Volare è in difficoltà e mandare allo sbando altri lavoratori. Sono tutti lavoratori, tutti cittadini italiani ed il Governo ed il Parlamento devono farsene carico per trovare più equilibrate soluzioni.

PRESIDENTE. Dopo la scelta dei colleghi dell'opposizione, conseguenti alle note di agenzia, delle quali abbiamo parlato, è compito particolare della maggioranza stare tranquilla e portare a termine regolarmente il lavoro concernete la redazione finale del testo della legge finanziaria in Commissione bilancio. Come è evidente, in questo caso l'atteggiamento e il comportamento conseguente dell'opposizione implicano un comportamento almeno altrettanto nitido della maggioranza per portare a termine la discussione della legge finanziaria; altrimenti la responsabilità come Presidente di questa Commissione è evidente ed univoca e non può ricadere sui colleghi dell'opposizione.

Sulla base delle dichiarazioni di Governo vi sono due importanti questioni, la prima è quella enunciata dai senatori Iovene, Tarolli e Marini; la seconda è la questione di Roma capitale, ma ve ne sono anche altre che, per la loro rilevanza ed il loro significato politico, non sono precluse dal nostro pronunciamento sulle tabelle e sono questioni esaminate dal Governo.

VEGAS, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Saranno esaminate in Aula.

PRESIDENTE. Tutti i restanti emendamenti alle tabelle di cui all'articolo 43 sono dati per illustrati. Apprezzate le circostanze, rinvio il seguito dell'esame congiunto.

I lavori terminano alle ore 20,20.