

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

### RESOCONTO STENOGRAFICO

---

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 2002 E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 2002-2004  
(n. 700)

**Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti  
per l'anno finanziario 2002 (Tabella 10)**

**Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni  
per l'anno finanziario 2002  
(Tabella 11)**

---

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE E PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 2002) (n. 699)

---

*IN SEDE CONSULTIVA*

## I N D I C E

## MARTEDÌ 9 OTTOBRE 2001

(Antimeridiana)

**(700) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 e bilancio pluriennale per il triennio 2002-2004**

**(Tabella 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002

**(Tabella 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2002

**(699) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)**

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE:

\* PEDRAZZINI (LNP), relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria .....Pag. 5

## MARTEDÌ 9 OTTOBRE 2001

(Pomeridiana)

**(700) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 e bilancio pluriennale per il triennio 2002-2004**

**(Tabella 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002

**(Tabella 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2002

**(699) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)**

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE:

– PEDRAZZINI (LNP), relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria .....Pag. 13, 15, 16

CHIRILLI (FI) ..... 14

CICOLANI (FI) ..... 14, 16

GUAISTI (FI) ..... 15

\* INNOCENZI, sottosegretario di Stato per le comunicazioni ..... 15

MENARDI (AN) ..... 14

\* PESSINA (FI) ..... 14

SCARABOSIO (FI) ..... 13

## MERCLEDÌ 10 OTTOBRE 2001

**(700) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 e bilancio pluriennale per il triennio 2002-2004**

**(Tabella 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002

**(Tabella 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2002

**N.B. I testi di seduta sono riportati in allegato al Resoconto stenografico.**

L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; CCD-CDU: Biancofiore: CCD-CDU:BF; Forza Italia: FI; Lega Nord Padania: LNP; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Gruppo per le autonomie: Aut; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territoriale lombardo: Misto-MTL; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma.

**(699) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)****(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)**

PRESIDENTE:

– GRILLO (FI), relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria . . . . . Pag. 17, 23, 24 e passim

BRUTTI Paolo (DS-U) . . . . .	24
* CICOLANI (FI) . . . . .	19
* DANZI (CCD-CDU:BF) . . . . .	21
FABRIS (Mar-DL-U) . . . . .	27
MARTINAT, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti . . . . .	23, 25, 27
MENARDI (AN) . . . . .	21
PASINATO (FI) . . . . .	27
RAGNO (AN) . . . . .	19
SCARABOSIO (FI) . . . . .	22, 23
* VERALDI (Mar-DL-U) . . . . .	24, 25

**GIOVEDÌ 11 OTTOBRE 2001****(700) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 e bilancio pluriennale per il triennio 2002-2004**

(Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002

(Tabella 11) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2002

**(699) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)****(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)**

PRESIDENTE:

– GRILLO (FI), relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria . . . . . Pag. 28, 41, 42 e passim

– PEDRAZZINI (LNP), relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria . . . . .

BRUTTI Paolo (DS-U) . . . . .	41, 42, 49 e passim
* CHIRILLI (FI) . . . . .	54, 55
CICOLANI (FI) . . . . .	40
DONATI (Verdi-U) . . . . .	38, 40, 41 e passim
FABRIS (Mar-DL-U) . . . . .	30
* FALOMI (DS-U) . . . . .	34
KOFLER (Aut) . . . . .	28
MAMMOLA, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti . . . . .	41

MARTINAT, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti . . . . .	47
* MONTALBANO (DS-U) . . . . .	46, 47, 48
RAGNO (AN) . . . . .	48
* VISERTA COSTANTINI (DS-U) . . . . .	36

**MARTEDÌ 16 OTTOBRE 2001****(700) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 e bilancio pluriennale per il triennio 2002-2004**

(Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002

(Tabella 11) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2002

**(699) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)****(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporto favorevole con osservazioni sulla tabella 10, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento. Rapporto favorevole sulla tabella 11, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)**

PRESIDENTE:

– GRILLO (FI), relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria . . . . . Pag. 57, 58, 60 e passim

BRUTTI Paolo (DS-U) . . . . .	65, 67, 68 e passim
CICOLANI (FI) . . . . .	59
DANZI (CCD-CDU:BF) . . . . .	58
DONATI (Verdi-U) . . . . .	66, 71, 73
FALOMI (DS-U) . . . . .	58
GASPARRI, ministro delle comunicazioni . . . . .	57, 59, 60
LAURIA (Mar-DL-U) . . . . .	60, 65
LUNARDI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti . . . . .	62
MARTINAT, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti . . . . .	65, 70, 71 e passim
* MEDURI (AN) . . . . .	68, 70, 71 e passim
MENARDI (AN) . . . . .	73
* MONTALBANO (DS-U) . . . . .	74, 75, 76
PEDRAZZINI, relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria . . . . .	57, 60
PESSINA (FI) . . . . .	58, 60
VISERTA COSTANTINI (DS-U) . . . . .	73, 76
ALLEGATO (contiene i testi di seduta) . . . . .	78



MARTEDÌ 9 OTTOBRE 2001

(Antimeridiana)

**Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI**

*I lavori hanno inizio alle ore 11,20.*

**(700) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 e bilancio pluriennale per il triennio 2002-2004**

**(Tabella 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002

**(Tabella 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2002

**(699) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)**

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 e bilancio pluriennale per il triennio 2002-2004» – Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002 (tabella 10); Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2002 (tabella 11) – e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)».

Lo stato di previsione per il 2002 del Ministero delle comunicazioni (Atto Senato n. 700, tabella 11) reca spese, in termini di competenza, per complessivi 280 milioni di euro, rispetto ad uno stanziamento per il 2001 di 189, con un aumento quindi di 91 milioni di euro.

La ripartizione del bilancio di previsione in unità previsionali di base, oggetto dell'approvazione parlamentare, avviene sulla base di aree omogenee relative a funzioni, servizi, programmi e progetti, mentre l'ulteriore suddivisione per capitoli, che costituiscono le unità elementari di bilancio ai fini della gestione, controllo e rendicontazione, ha per il Parlamento rilevanza esclusivamente conoscitiva.

Per la spesa, le unità previsionali di base sono ripartite a seconda che si riferiscano alla spesa corrente, a quella in conto capitale ed al rimborso

di prestiti. La ripartizione per spese correnti e spese in conto capitale esprime l'aggregato delle corrispondenti unità previsionali di base di livello inferiore.

Le unità previsionali di base per la spesa corrente sono articolate in unità per spese di funzionamento, per interventi, per trattamenti di quiescenza e altri trattamenti integrativi o sostitutivi di questi ultimi, per oneri del debito pubblico e per oneri comuni. Le componenti delle spese di funzionamento, comprese quelle di personale, sono indicate, di norma, ai soli fini conoscitivi, ad eccezione delle ipotesi in cui le speciali caratteristiche della spesa ne rendano necessaria l'articolazione in unità previsionali a sé stanti.

Le unità previsionali di base per la spesa in conto capitale sono articolate in unità per spese di investimento, per oneri comuni e, in via residuale, per le altre spese.

Distinguendo le spese correnti, ossia quelle destinate alla produzione e al funzionamento dei servizi statali e alla redistribuzione dei redditi per fini non direttamente produttivi, dalle spese in conto capitale, ossia quelle per investimenti, il complesso delle spese dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il 2002 può essere distinto nel seguente modo: 125 milioni di euro per la parte capitale, pari a circa il 45 per cento delle spese totali del Ministero, con un aumento di 113 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate per l'esercizio 2001; 155 milioni di euro per la parte corrente, pari al 55 per cento delle spese totali, con una diminuzione di 22 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate per l'esercizio 2001.

Tale ripartizione evidenzia che il Ministero quest'anno perde la caratteristica di centro di spesa quasi esclusivamente corrente; infatti, con l'aumento evidenziato per 113 milioni di euro della parte capitale (che passa da 12 a 125 milioni di euro) queste spese divengono quasi la metà dello stanziamento complessivo del Ministero.

Il progetto di bilancio di previsione per il 2002 considera, per il Ministero delle comunicazioni, 7 centri di responsabilità amministrativa:

«Gabinetto e uffici di diretta collaborazione del Ministro», con una dotazione di 7 milioni di euro (con un aumento di 4 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate per l'esercizio 2001); «Segretariato generale», 15 milioni di euro, (con un aumento di 2 milioni di euro); «Affari generali e personale», 53 milioni di euro (con una diminuzione di 5 milioni di euro); «Concessioni e autorizzazioni», 180 milioni di euro (con un aumento di 91 milioni di euro); «Pianificazione e gestione delle frequenze», 9 milioni di euro (con una diminuzione di 0,3 milioni di euro); «Regolamentazione e qualità dei servizi», 2 milioni di euro (con una diminuzione di 0,2 milioni di euro); «Istituto superiore comunicazioni e tecnologie dell'informazione», 12 milioni di euro (con una diminuzione di 0,5 milioni di euro).

Per quanto attiene alla suddivisione delle spese per centro di responsabilità, si può constatare che la maggior parte degli stanziamenti risulta iscritta al centro «Concessioni e autorizzazioni», la cui dotazione di com-

petenza, pari a 180 milioni di euro, rappresenta il 64 per cento della complessiva previsione di spesa del Ministero per il 2002; segue il centro «Affari generale e personale», pari a 53 milioni di euro, che rappresenta il 19 per cento.

Si evidenziano qui di seguito gli stanziamenti complessivi per ciascun centro di responsabilità e per le unità previsionali di base più significative per ciascun centro, anche in relazione alle variazioni proposte per il 2002 rispetto alle previsioni assestate per l'anno 2001. Le unità previsionali di base si identificano con un codice di quattro numeri: il primo indica il centro di responsabilità, il secondo indica le spese correnti (1), ovvero in conto capitale (2), o per il rimborso del debito pubblico (3); il terzo numero indica il tipo di spesa, mentre il quarto indica progressivamente l'unità previsionale di base. Gli importi sono espressi in milioni di euro.

Per il centro di responsabilità «Segretariato generale» si segnala l'unità previsionale di base 2.2.3.3. «Ricerca scientifica» ed il capitolo 7220, che passa da zero a 3 milioni di euro, in attuazione dell'articolo 22, comma 3, della legge n. 57 del 2001 che ha autorizzato il limite di impegno quindicennale di lire 6.000 milioni annui a decorrere dall'anno 2001 per lo sviluppo e il potenziamento della ricerca nel settore della TV via satellite e di Internet a banda larga.

In relazione al centro di responsabilità «Affari generali e personale», la quasi totalità della spesa è assorbita dalla parte corrente (52 milioni di euro), all'interno della quale sono preminenti le spese per il personale (circa 39 milioni di euro), che subiscono una riduzione di 4 milioni di euro; si segnala, nell'ambito dell'unità previsionale di base 3.1.1.0., il capitolo 1842 «Rimborso degli stipendi, retribuzioni ed altri assegni fissi per il personale comandato presso il Ministero» che vede azzerarsi la sua dotazione di 3 milioni di euro non prevedendosi, in atto, spese per tale titolo.

Per quanto riguarda il centro di responsabilità «Concessioni ed autorizzazioni», la parte preminente delle spese è costituita da quelle in conto capitale (110 milioni di euro), mentre le spese correnti (69 milioni di euro) sono principalmente situate nell'unità previsionale di base 4.1.2.5. «Radiodiffusione televisiva locale» con 52 milioni di euro, ove si segnala il capitolo 3121 «Contributi in favore di concessionari per la radiodiffusione televisiva in ambito locale», con 42 milioni di euro. Vi è quindi l'unità previsionale di base 4.1.2.3 «Diffusione radiofonica delle sedute parlamentari», capitolo 3021, con 7 milioni di euro. Per il conto capitale l'aumento consistente di 110 milioni di euro è dovuto a due poste. Una è situata nell'unità previsionale di base 4.2.3.3. «Radiodiffusione televisiva locale», capitolo 7580 «Contributi in favore dei titolari di emittenti televisive locali, legittimamente operanti alla data del 1° settembre 1999, per l'adeguamento al piano nazionale di assegnazione delle frequenze radiotelevisive e per l'ammodernamento degli impianti» che si istituisce con lo stanziamento di 52 milioni di euro, in attuazione dell'articolo 23 della citata legge n. 57 del 2001, che ha riconosciuto alle emittenti in questione un contributo non superiore al 40 per cento delle spese sostenute, comprovate da idonea documentazione, per l'adeguamento al piano nazionale di asse-

gnazione delle frequenze radiotelevisive adottato dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, e per l'ammodernamento degli impianti, nel rispetto della normativa in materia di inquinamento elettromagnetico. L'altra unità previsionale di base è la 4.2.3.4. «Apparati di comunicazioni» nel cui ambito si inquadra il capitolo 7590, recante «Contributi per l'acquisto di apparati ricevitori-decodificatori, nonché di apparati di utente per la trasmissione e la ricezione a larga banda dei dati via Internet», istituito in attuazione dell'articolo 22, comma 1, della legge n. 57 del 2001, il quale ha disposto contributi alle persone fisiche, ai pubblici esercizi ed agli alberghi, per l'acquisto di decoder per la TV via satellite o per apparati per il collegamento ad Internet su larga banda.

In relazione al centro di responsabilità «Pianificazione e gestione delle frequenze» si segnalano, all'interno dell'unità previsionale di base 5.1.2.1 «Controllo emissioni radioelettriche», per le spese correnti, il capitolo 3731 per l'esercizio e la manutenzione delle apparecchiature per il controllo delle emissioni radioelettriche, con 1,9 milioni di euro, e per le spese in conto capitale, nell'unità previsionale di base 5.2.3.1. «Controllo emissioni radioelettriche» il capitolo 7621 per l'acquisto delle apparecchiature per il controllo delle emissioni radioelettriche, con 4 milioni di euro.

In relazione al centro di responsabilità «Istituto superiore comunicazioni e tecnologie dell'informazione» si segnalano, per le spese correnti, nell'ambito dell'unità previsionale di base 7.1.1.0. «Funzionamento», spese per il personale per 7 milioni di euro. Tra le spese in conto capitale assume un certo rilievo l'unità previsionale di base 7.2.3.3. «Ricerca scientifica», con il capitolo 7931 relativo a spese per impianti e strumenti scientifici e per la ricerca tecnico-scientifica, cui sono destinati 3 milioni di euro.

L'aggregazione delle unità previsionali di base secondo le categorie economiche, mostra, tra le più rilevanti variazioni rispetto alle previsioni assestate per il 2001, una riduzione di 18 milioni di euro per quanto riguarda la categoria «Trasferimenti correnti alle imprese»; la categoria «Contributi agli investimenti ad imprese» registra un aumento da zero a 110 milioni di euro.

L'analisi per funzioni-obiettivo mostra, tra le più rilevanti variazioni rispetto alle previsioni assestate per il 2001, un aumento per 36 milioni di euro alla funzione «Affari economici» e di 55 milioni di euro alla funzione «Attività ricreative, culturali e di culto».

Gli stanziamenti per il settore dei trasporti insistono, oltre che sullo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche sullo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (tabella 2). Si tratta, prevalentemente, di trasferimenti, di parte corrente ed in conto capitale, facenti capo al centro di responsabilità «Tesoro» (individuato dal numero 3). Tra i principali trasferimenti si segnalano quelli di parte corrente, destinati all'unità previsionale di base 3.1.2.4 «Poste italiane Spa», con 400 milioni di euro, ripartiti principalmente sui capitoli: capitolo 1496, quale rimborso alle Poste italiane Spa dei maggiori oneri

sostenuti per le agevolazioni tariffarie concesse in relazione allo svolgimento delle consultazioni elettorali, per 15 milioni di euro; capitolo 1497, quale contributo straordinario per la reintegrazione del debito, alla data del 31 dicembre 1984 del «Fondo per il trattamento di quiescenza al personale degli uffici locali, ai titolari di agenzia, ai ricevitori e portallettere», per 11 milioni di euro; capitolo 1501, per le somme da corrispondere alle concessionarie dei servizi di telecomunicazioni a titolo di rimborso delle agevolazioni tariffarie per le imprese editrici, per 32 milioni di euro; capitolo 1502, per le somme da erogare alla Poste italiane Spa per lo svolgimento di obblighi di servizio universale nel settore dei recapiti postali, per 222 milioni di euro; capitolo 1503, per il compenso previsto dall'articolo 6 del contratto di programma relativo al triennio 1994-1996, per 108 milioni di euro; capitolo 1504, per il rimborso alle poste italiane Spa degli oneri derivanti dai prelevamenti in tempo reale per gli assegni emessi dalle tesorerie provinciali dello Stato, per 10 milioni di euro. Si ricordano, inoltre, l'unità previsionale di base 3.1.2.14. «Autorità per le garanzie nelle comunicazioni», con 25 milioni di euro interamente destinati al capitolo 1575 (capitolo esposto in tabella C del disegno di legge finanziaria) per il funzionamento dell'ufficio dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni; l'unità previsionale di base 3.1.2.19. «Istituto posteografonici», con 426 milioni di euro tutti sul capitolo 1620 per il trattamento di quiescenza del personale dipendente della Poste italiane Spa; l'unità previsionale di base 3.1.2.35. «Telecomunicazioni» con 25 milioni di euro (una diminuzione di 10 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate per il 2001) tutti sul capitolo 1715, quale concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui contratti per il finanziamento dei programmi di investimento nel settore delle telecomunicazioni; l'unità previsionale di base 3.1.5.5. «Servizio di tesoreria della Poste italiane S.p.A.», con 45 milioni di euro, interamente imputati al capitolo 2135 (con una riduzione di 26 milioni di euro) per lo svolgimento dei servizi di tesoreria per conto dello Stato, nonché per la movimentazione tra le sezioni di tesoreria e gli uffici postali connessi con tale servizio; la riduzione è operata in applicazione della convenzione che disciplina i predetti servizi.

Per quanto riguarda le spese in conto capitale, si segnala l'unità previsionale di base 3.2.3.13. «Poste italiane SpA», con 240 milioni di euro, suddivisi nei seguenti capitoli: capitolo 7110 (capitolo esposto in tabella F della legge finanziaria), che, con una dotazione nel bilancio 2001 di 516 milioni di euro, è soppresso per cessazione della spesa di apporto dello Stato al capitale sociale dell'ente Poste italiane Spa; capitolo 7111, per la somma da erogare alle Poste italiane Spa per l'ammortamento complessivo o in conto capitale delle anticipazioni concesse dalla Cassa depositi e prestiti per il finanziamento di interventi di potenziamento, rinnovo e sviluppo dei servizi, per 240 milioni di euro. Si segnala, inoltre, l'unità previsionale di base 3.2.3.28. «Telecomunicazioni» con 15 milioni di euro sul capitolo 7250 per il rimborso in conto capitale dei mutui e delle anticipa-

zioni contratti per l'attuazione dei programmi di potenziamento e di riassetto dei servizi e di costruzione di alloggi di servizio.

Per quanto riguarda il rimborso di passività finanziarie, si segnala nell'unità previsionale di base 3.3.9.6. «Mutui Cassa depositi e prestiti» il capitolo 9553, con 26 milioni di euro (con un aumento di 3 milioni di euro) per il rimborso alla Cassa depositi e prestiti della quota capitale delle rate di ammortamento relative ai mutui contratti nel settore delle imprese radiofoniche e editoriali, e il capitolo 9560 per il rimborso della quota capitale delle rate di ammortamento relative ai mutui effettuati nel settore delle telecomunicazioni, con 180 milioni di euro (con un aumento di 8 milioni di euro).

Lo stato di previsione a legislazione vigente del Ministero delle comunicazioni riporta anche i dati relativi alla consistenza presunta dei residui al 1° gennaio 2002: 67 milioni di euro, di cui 49 di parte corrente e 17 in conto capitale. La consistenza presunta dei residui concorre, insieme alla previsioni di competenza per il 2002, a determinare il volume della massa spendibile, ossia del limite massimo entro il quale può situarsi l'autorizzazione di pagamento: l'autorizzazione di cassa. Tale autorizzazione non coincide necessariamente con il limite massimo determinato dalla massa spendibile, in quanto è determinato dal Governo tenendo conto anche del criterio del «coefficiente di realizzazione della spesa», ossia di quel parametro a carattere presuntivo che consente di stimare la effettiva capacità di spesa del Ministero, in considerazione del livello delle spese effettuate nei precedenti esercizi finanziari e dei particolari fattori legislativi e amministrativi che nel corso del 2001 possono influenzare il volume dei pagamenti. Data una massa spendibile di 347 milioni di euro ed autorizzazioni di cassa pari a 283 milioni di euro, il coefficiente di realizzazione risulta essere dell'82 per cento.

Passiamo ad esaminare le variazioni che il disegno di legge finanziaria 2002, ove approvato, apporterebbe allo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio 2002. Nella tabella C, in attuazione dell'articolo 11, comma 3, lettera *d*), della legge 5 agosto 1978, n. 468 – nel testo sostituito dall'articolo 5 della legge 23 agosto 1988, n. 362 e da ultimo modificato dall'articolo 2, comma 15, della legge n. 208 del 1999 – sono indicati gli stanziamenti annui (per il triennio finanziario di riferimento) delle leggi di spesa permanente, di natura corrente e in conto capitale, la cui quantificazione è rinviata alla legge finanziaria. Di interesse per il Ministero delle comunicazioni vi è la quantificazione, ai sensi della legge n. 249 del 1997, dello stanziamento per il funzionamento dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (unità previsionale di base 3.1.2.14., capitolo 1575 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze) per 25 milioni di euro nel 2002 e 24 nel 2003 e nel 2004. Nelle tabelle D ed E non vi sono voci di interesse per il Ministero delle comunicazioni. Passando alla tabella F, si osserva preliminarmente che sono determinati gli importi da iscrivere in bilancio in relazione ad autorizzazioni di spesa recate da leggi pluriennali. Va ribadito che con la tabella F non è possibile modificare il totale complessivo degli

stanziamenti previsti dalle leggi di spesa, ma esclusivamente rimodulare le quote annuali di tali stanziamenti. La tabella F recepisce, inoltre, le variazioni, in aumento o in diminuzione, delle autorizzazioni di spesa determinate dalle precedenti tabelle D ed E ed indica, pertanto, i relativi stanziamenti annuali al netto di tali variazioni. Con le rimodulazioni delle quote annuali, operate in tabella F, il Governo intende perseguire una duplice finalità: ridurre l'incidenza delle spese nel primo esercizio finanziario del triennio di riferimento e «ricalibrare» le risorse stanziare sulla base delle effettive capacità di spesa per gli interventi previsti dalle singole leggi.

Si ricorda, infine, che la tabella F indica anche limiti di impegnabilità dei fondi stanziati da leggi pluriennali, tenuto conto dello stato di attuazione delle relative procedure di spesa; sono fatti salvi comunque gli impegni assunti entro il 31 dicembre 2000 e quelli derivanti da spesa di annualità. A tal fine, ciascuno stanziamento indicato in tabella F è contrassegnato da un numero: il numero 1 indica che non sono impegnabili le quote degli anni 2002 e successivi; il numero 2 indica che le quote relative agli anni 2002 e successivi sono impegnabili soltanto al 50 per cento; il numero 3 indica che le quote relative agli anni 2002 e successivi sono interamente impegnabili.

Per il Ministero delle comunicazioni, al settore di intervento n. 27 «Interventi diversi» è esposta la legge n. 57 del 2001, articolo 23, comma 1, con 52 milioni di euro nel 2002 (unità previsionale di base 4.2.3.3. «Radiodiffusione televisiva locale» capitolo 7580 recante «Contributi in favore dei titolari di emittenti televisive locali, legittimamente operanti alla data del 1° settembre 1999, per l'adeguamento al piano nazionale di assegnazione delle frequenze radiotelevisive e per l'ammodernamento degli impianti», in attuazione dell'articolo 23 della citata legge n. 57 del 2001 che ha riconosciuto alle emittenti in questione un contributo non superiore al 40 per cento delle spese sostenute, comprovate da idonea documentazione, per l'adeguamento al piano nazionale di assegnazione delle frequenze radiotelevisive adottato dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, e per l'ammodernamento degli impianti, nel rispetto della normativa in materia di inquinamento elettromagnetico). E' esposto, altresì, l'articolo 22, comma 1, della legge n. 57 del 2001, con 58 milioni di euro nel 2002 e 12 milioni di euro nel 2003 (unità previsionale di base 4.2.3.4. «Apparati di comunicazioni» capitolo 7590, recante «Contributi per l'acquisto di apparati ricevitori-decodificatori, nonché di apparati di utente per la trasmissione e la ricezione a larga banda dei dati via Internet», in attuazione dell'articolo 22, comma 1, della legge n. 57 del 2001, il quale ha disposto contributi alle persone fisiche, ai pubblici esercizi ed agli alberghi per l'acquisto di decoder per la TV via satellite o per apparati per il collegamento ad Internet su larga banda. Gli stanziamenti esposti sono senza variazioni rispetto alla legislazione vigente.

Le tabelle A e B prevedono, rispettivamente, gli accantonamenti nel Fondo speciale di parte corrente e nel Fondo speciale di parte capitale per il finanziamento dei provvedimenti di legge che saranno approvati nel

corso dell'esercizio 2002. Si ricorda che l'indicazione delle voci da includere nei Fondi speciale di parte corrente e in conto capitale si limita al Ministero interessato e al relativo accantonamento, senza individuare il provvedimento per cui si dispone l'accantonamento stesso. Nella tabella A per il Ministero delle comunicazioni sono stanziati 4 milioni di euro per ciascuno degli anni del triennio 2002-2004. Nella relazione governativa che accompagna il disegno di legge si afferma che l'accantonamento è predisposto per dare corso ad interventi vari. Nella tabella B lo stanziamento è di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni del triennio 2002-2004. Nella relazione governativa che accompagna il disegno di legge si afferma che l'accantonamento è predisposto per dare corso ad interventi vari.

Nell'articolato del disegno di legge finanziaria (Atto Senato n. 699) si segnala l'articolo 19, in base al quale è affidato al Governo il potere di trasformare, su proposta del Ministri dell'economia e delle finanze e della funzione pubblica, di concerto con il Ministro interessato, gli enti pubblici e le Agenzie, finanziati direttamente o indirettamente dallo Stato o da altri enti pubblici, in società per azioni o in fondazioni di diritto privato, ovvero la soppressione e messa in liquidazione. Il comma 5 dell'articolo 19 dispone, altresì, che i bilanci consuntivi delle Autorità indipendenti sono annualmente pubblicati in allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze. Tale disposizione si applica all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.

Vi ringrazio per l'attenzione.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei provvedimenti in titolo ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 11,35.*

MARTEDÌ 9 OTTOBRE 2001

(Pomeridiana)

**Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI**

*I lavori hanno inizio alle ore 15,10.*

**(700) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 e bilancio pluriennale per il triennio 2002-2004**

**(Tabella 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002

**(Tabella 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2002

**(699) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)**

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, del disegno di legge n. 700 (tabelle 10 e 11) e del disegno di legge finanziaria n. 699.

Riprendiamo l'esame congiunto dei provvedimenti in titolo.

Ricordo che nel corso della seduta antimeridiana è stata svolta la relazione sullo stato di previsione del Ministero della comunicazioni.

Dichiaro aperta la discussione.

SCARABOSIO (FI). Colleghi, desidero soltanto sottolineare un aspetto positivo: la parte di spesa in conto capitale rappresenta oggi il 45 per cento delle spese totali del Ministero; la spesa per investimenti passa da 12 a 125 milioni di euro. Si tratta di un fatto decisamente positivo. Infatti, non ci troviamo soltanto davanti ad un aumento della spesa corrente.

Mi pare che l'attuale Governo stia compiendo un grande sforzo, per cui mi ritengo soddisfatto dello stato di previsione sottoposto al nostro esame, che approvo completamente.

La spesa per parte capitale merita forse un maggiore approfondimento (che purtroppo non ho ancora potuto fare), ma la sostanza mi sembra positiva.

PESSINA (FI). Mi unisco a quanto detto poc'anzi dal mio collega; tuttavia, vorrei aprire una parentesi, visto che abbiamo il piacere di ospitare il sottosegretario Innocenzi.

Mi riferisco a quanto rilevato in precedenza sullo stanziamento – peraltro molto interessante – per la parte finalizzata al potenziamento dell'emittenza locale. In questo settore, a mio avviso, vi è la necessità di una maggiore chiarezza nella distribuzione delle licenze. Ancora oggi, nell'ambito dell'emittenza locale, ci troviamo di fronte ad un panorama troppo affollato.

Vorrei quindi approfittare di questa positiva previsione di finanziamento per invitare il Governo al raggiungimento di un obiettivo che consenta di selezionare in maniera più completa e aderente alla realtà le emittenti che effettivamente hanno diritto a queste sovvenzioni. Il rischio, altrimenti, è quello di distribuire sovvenzioni «a pioggia», senza ottenere alcun risultato concreto.

MENARDI (AN). Colleghi, la diffusione radiofonica delle sedute parlamentari, con un contributo di 7 milioni di euro, credo sia sostanzialmente riferita ai contributi versati ad una sola radio, vale a dire «Radio radicale». Vorrei sapere in che percentuale i contributi di cui al capitolo 3021 vengono ripartiti tra le varie emittenze.

CHIRILLI (FI). Vorrei porre una domanda al rappresentante del Governo. Alla tabella 11, sono previste spese per studi ed indagini finalizzate all'elaborazione di una regolamentazione tecnica nel settore delle telecomunicazioni. Vorrei sapere se lo stanziamento previsto in questo capitolo è finalizzato anche all'elaborazione di studi utili per disciplinare in maniera organica ed esaustiva il problema delle emissioni elettromagnetiche, che ormai da tempo il mondo della scienza ha posto all'attenzione di tutti.

Il sistema UMTS pone una serie di problematiche legate all'inquinamento elettromagnetico; vorrei sapere dal Governo come pensa di disciplinare la materia e se le risorse previste in questo capitolo sono destinate anche a tale intervento.

CICOLANI (FI). Non ho trovato nella tabella in esame, forse per lo scarso tempo a disposizione o perché la questione non viene trattata in questi capitoli di bilancio, un tema particolarmente avvertito nelle zone montane che riguarda il servizio postale.

Vorrei sapere se il problema della garanzia del servizio postale nei piccoli comuni montani sia da attribuire completamente all'ente destinatario della concessione o se invece non derivi da una inadeguatezza degli stanziamenti destinati ad attenuare un problema già avvertito in diverse piccole comunità.

Molte zone del nostro Paese, caratterizzate da una popolazione molto scarsa fatta di poche centinaia di abitanti, soffrono moltissimo nel settore del servizio postale. Si tratta generalmente di una popolazione di anziani e quindi di persone deboli per le quali la riduzione degli uffici postali com-

porta gravi disagi e che pertanto ora sono spaesate. Come si pensa di attenuare il problema di questi cittadini particolarmente esposti e di difficile mobilità?

Ripeto, non ho trovato, ma forse per mancanza di tempo, apposite risorse destinate a tale questione all'interno del bilancio.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Sono pienamente d'accordo con il senatore Cicolani.

Ricordo che nella prossima settimana si svolgerà un'audizione informale dell'amministratore delegato della Poste italiane Spa, all'interno della quale potranno essere chiariti i punti riguardanti gli obblighi della società derivanti dal contratto di servizio e, in particolare, quello dell'espletamento del servizio universale.

GUASTI (FI). Signor presidente, volevo anch'io sottolineare questo aspetto, sul quale potrebbe magari essere predisposto un ordine del giorno. Conosco la situazione di sofferenza nel mio territorio circa la chiusura di alcuni uffici postali che, secondo me, con una più attenta valutazione, potrebbero essere rivitalizzati e modernizzati, grazie anche ad un uso nuovo che se ne potrebbe fare.

INNOCENZI, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Signor Presidente, mi permetta una precisazione. Questa mattina, presso il Ministero dell'economia, c'è stato un incontro al quale hanno partecipato i sindacati confederali, l'amministratore delegato delle Poste italiane Passera, i sottosegretari Sacconi, Vegas ed il sottoscritto durante il quale si è affrontato, tra l'altro, il tema del servizio universale. Come è a tutti noto, il contratto di programma sottoscritto dal Governo precedente con Poste italiane prevede una precisa tempificazione per il raggiungimento degli obiettivi previsti dall'accordo. Il dottor Passera, che presenterà la relazione semestrale proprio domani, sostiene di essere in linea con quanto specificamente previsto dal contratto di programma. Sembra, a quanto sostiene Passera, che si confermi il *trend* positivo e che si possa raggiungere il *break-even* già da questo esercizio.

Ricordo a tutti che la situazione delle Poste è abbastanza «ibrida», l'azionista di riferimento di Poste italiane è il Ministero del tesoro, mentre il Ministero delle comunicazioni funge da autorità di coordinamento e di controllo seppure senza alcuna partecipazione azionaria.

Nel corso della riunione si è discusso degli interventi da effettuare per garantire il servizio universale, naturalmente in rispetto del contratto di programma. Il problema è quindi complesso. Da una parte l'esigenza di Poste italiane di attuare il programma di risanamento, assolutamente improcrastinabile, vista la situazione deficitaria nella quale si dibatteva l'Ente poste e dall'altra l'assoluta esigenza di assolvere ovunque il servizio universale, seppur in previsione di un programma di riduzione del personale ancorché concordato con i sindacati e senza traumi. E da quello che

ha dichiarato stamane il dottor Passera sembra che tutte le componenti siano garantite.

Da parte nostra abbiamo posto più volte dei quesiti a Poste italiane anche per rispondere ad interrogazioni parlamentari, sia sulla paventata chiusura di uffici sia su ipotesi di riduzione del personale che di carenze di servizi. A questi Passera ha sempre risposto assicurando piena attuazione del programma e garanzia di servizi. Noi, da parte nostra continueremo a vigilare affinché venga rispettato il contratto di programma, ma che non vengano meno i servizi al cittadino.

CICOLANI (FI). Signor Sottosegretario, l'esperienza che hanno molti parlamentari con piccoli comuni montani abituati a questo tipo di servizio, in questi ultimi tempi è stata negativa. Se da un lato è certamente corretto dare delle missioni ad enti che devono contenere le perdite e portare soldi alle casse dello Stato, dall'altro è vero che non può essere missione dell'ente specifico quella di garantire particolari situazioni di debolezza. In questo caso, secondo me, occorre prevedere delle risorse *a latere* che vadano ad attenuare questa situazione e a migliorare i noti squilibri territoriali del nostro Paese. Che questo poi attenga ad un sistema di provvedimenti a favore della montagna, quindi non gestiti direttamente dallo Stato, è un elemento di dibattito e di discussione. Lei ha già chiarito che la proprietà dell'Ente poste non riguarda il Ministero, però un'autorità di vigilanza e di controllo potrebbe fornire dei suggerimenti in questa direzione.

Per l'eventuale presentazione di emendamenti in relazione a tale problema, come possiamo sapere in che misura questo servizio viene coperto dal capitolo relativo alle somme trasferite dallo Stato alla società Poste italiane Spa per lo svolgimento degli obblighi di servizio universale?

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Senatore Cicolani, affronteremo questo argomento durante l'audizione informale dell'amministratore delegato delle Poste italiane Spa, prevista per la prossima settimana.

Dichiaro chiusa la discussione sulla tabella 11.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge nn. 700 e 699 ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 15,35.*

MERCOLEDÌ 10 OTTOBRE 2001

**Presidenza del presidente GRILLO**

*I lavori hanno inizio alle ore 9,40.*

**(700) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 e bilancio pluriennale per il triennio 2002-2004**

**(Tabella 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002

**(Tabella 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2002

**(699) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)**

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, del disegno di legge n. 700 (tabelle 10 e 11) e del disegno di legge finanziaria n. 699.

Essendo io relatore sullo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002 (tabella 10), svolgerò un breve intervento illustrativo.

Intanto, premetto che, con la collaborazione degli uffici, è stata preparata una nota scritta che sarà al più presto distribuita. Con la consueta puntualità e precisione gli uffici hanno analizzato le poste indicate nell'ipotesi di bilancio di previsione e di legge finanziaria, evidenziando aspetti che giudico meritevoli di un'attenzione politica.

Mi soffermerò solo sui principali e più significativi stanziamenti, dopo però aver ribadito in premessa un'osservazione che riguarda il giudizio politico che è possibile dare di questa proposta di manovra.

A parer mio, nella giornata di ieri il Ministro dell'economia e delle finanze ha enunciato con coraggio i rischi derivanti dalla situazione internazionale sulla previsione del nostro sistema produttivo ed economico. Egli ha anche aggiunto che quest'ipotesi di manovra, presentata al Parlamento alla fine dello scorso mese di settembre, potrebbe subire correzioni nel caso in cui la situazione dovesse peggiorare.

Il giudizio più realistico attorno a tale manovra l'ho letto nei giorni scorsi (non ricordo però quale rappresentante del Governo lo abbia espresso) e ribadisce che quella al nostro esame è una manovra di passaggio che si qualifica non solo e non tanto per le poste inserite nelle varie tabelle e nel disegno di legge finanziaria. Si tratta di una manovra che deve essere giudicata e valutata alla luce del complesso dei cosiddetti provvedimenti dei cento giorni, quali la Tremonti-*bis*, il disegno di legge per l'emersione del sommerso, la legge obiettivo eccetera. Vi è poi anche la richiesta di delega per possibili – io aggiungo auspicabili – interventi strutturali e per l'avvio del cosiddetto processo di riforma che dovrebbe essere contenuto nei prossimi provvedimenti collegati riguardanti soprattutto il mercato del lavoro e il sistema previdenziale. Quindi, a mio parere, il giudizio sull'ipotesi di bilancio in generale e sulle varie tabelle in particolare, nonché sul disegno di legge finanziaria, va inquadrato in questa manovra più complessiva.

Nel merito dei disegni di legge oggi alla nostra attenzione ritengo che, per ribadire quanto da me sostenuto poco fa, dovremo accontentarci di affermare che si tratta di una finanziaria di passaggio e che non incide più di tanto, considerata la situazione in cui versa l'attuale politica internazionale e valutati i rischi che vediamo all'orizzonte per possibili imprevisti – già peraltro annunciati – che potrebbero comportare maggiori costi sullo stato di previsione di taluni Ministeri, quali quelli della difesa, dell'interno e degli affari esteri.

Detto questo, non c'è dubbio che nella nota scritta si può trovare una riflessione più puntuale su almeno tre aspetti della tabella allegata a questa ipotesi di manovra di bilancio.

Il primo riguarda il Ministero dei lavori pubblici, ed in particolare le appostazioni riferite al capitolo 7169, riguardante il contributo da corrispondere all'ANAS: la riduzione dello stanziamento in parte è motivata dal fatto che l'ANAS ha trasferito alle regioni la competenza su moltissimi chilometri di strade. Peraltro nei confronti di alcune regioni c'è il tentativo di un parziale recupero di competenza (ad esempio, con la regione che rappresento un tavolo è aperto per cercare di ridefinire alcuni trasferimenti). In ordine all'ANAS c'è da sottolineare tuttavia l'ingente quantitativo di residui passivi accumulati in passato che giustifica una riduzione ancorché contenuta dello stanziamento di bilancio.

Altro capitolo estremamente significativo riguarda la società Ferrovie dello Stato: 3.718 milioni di euro destinati all'aumento del capitale sociale rappresentano un congruo stanziamento e più in generale l'intenzione del Governo di puntare al potenziamento del settore ferroviario.

Un altro aspetto che giudico estremamente significativo è il fondo globale costituito alla tabella B del disegno di legge finanziaria: 259 milioni di euro per il 2002, 518 per il 2003 e 776 per il 2004. Questo è un elemento qualificante della manovra tesa a modernizzare il nostro sistema infrastrutturale; le singole appostazioni saranno decise ovviamente in stretto collegamento con la legge obiettivo.

Meritevole di attenzione è anche l'articolo 33 del disegno di legge finanziaria, che prevede la riforma della Cassa depositi e prestiti. Dopo essere stata per anni un istituto di credito a disposizione degli enti locali, la Cassa dovrebbe avere un ruolo importante nel rilancio del piano straordinario delle infrastrutture che il Governo si appresta a varare.

Questo, in breve sintesi, il senso di alcune osservazioni che mi compete fare per avviare la discussione. Mi rendo conto di non aver toccato tutti gli argomenti, ma il corso della discussione ci consentirà di approfondire tutti gli altri aspetti che in questa iniziale relazione probabilmente ho trascurato.

Dichiaro aperta la discussione.

CICOLANI (*FI*). Signor Presidente, anche se un intervento più completo probabilmente va rinviato ad un esame più puntuale della tabella, desidero congratularmi con lei per la relazione appena conclusa, che ha toccato i punti salienti del programma di Governo; una relazione complessivamente condivisibile per quanto concerne il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In primo luogo, viene compiuta una scelta per il trasporto su ferro, che viene confermata malgrado le difficoltà finanziarie del momento. Al riguardo preannuncio che, a mio parere, andrebbe rivisitato l'accordo di programma con la società Ferrovie dello Stato nella direzione di un miglioramento e di un potenziamento del ruolo dei nodi rispetto alle tratte, che è il vero problema della mobilità ferroviaria nel nostro Paese. Per esempio andrebbero potenziati gli scambi ferro-ferro e gomma-ferro, un altro dei limiti allo sviluppo delle nostre reti ferroviarie per il traffico merci, che è ai livelli più bassi d'Europa.

Un secondo elemento qualitativamente rilevante di questo disegno di legge finanziaria riguarda il mantenimento degli impegni rispetto alla legge obiettivo. Per il 2002 vengono previsti circa 500 miliardi in tabella B, con una potenzialità di investimenti per 5.000 miliardi, forse superiore a quanto strettamente necessario per far «partire» la legge nel corso del prossimo anno.

Un terzo elemento rilevante riguarda l'articolo 33 del disegno di legge finanziaria, quindi la possibilità di utilizzare la Cassa depositi e prestiti: per la prima volta viene previsto un utilizzo così esteso dei fondi della Cassa come volano per far partire il piano delle infrastrutture del Paese.

Chiudo qui una mia prima valutazione di segno positivo, tenendo conto dello scenario all'interno del quale dobbiamo valutare questa manovra finanziaria. Mi riservo, dopo un esame più dettagliato dei documenti, di prendere nuovamente la parola.

RAGNO (*AN*). Signor Presidente, condivido pienamente la relazione svolta, nella quale lei ha evidenziato come questa manovra finanziaria, soprattutto con riferimento al settore delle infrastrutture, dei lavori pubblici, vada considerata in modo ampio e in relazione alla legge obiettivo sulle

infrastrutture, alla Tremonti-*bis* e a quelle leggi che consentiranno di stimolare lo sviluppo e l'occupazione.

Lo sviluppo delle infrastrutture è una delle novità presentate da questo Governo. Sappiamo che le infrastrutture viarie, terrestri, marittime e aeree hanno subito un periodo di stasi che non solo ha penalizzato lo sviluppo economico interno, ma ha anche allontanato il Nord dell'Italia dall'Europa e ancora di più la Sicilia e il Meridione dal Nord d'Italia. Ricordo tempi in cui non rilevava il fatto che si prediligesse il potenziamento delle varie modalità di trasporto nel Nord d'Italia a scapito del Meridione e della Sicilia, nonostante sottolineassimo il pericolo di un'Italia posta su un piano diverso rispetto agli altri Paesi europei.

La volontà chiara e precisa, espressa dal ministro Lunardi, di potenziare il Sud attraverso opere viarie, terrestri, marittime ed aeree da realizzare con la legge obiettivo e altri programmi di intervento è un fatto importante: in tal modo non solo si potrà stimolare la salvaguardia delle posizioni occupazionali o di determinati insediamenti produttivi, ma anche creare concreti presupposti di uno sviluppo duraturo del Meridione e della Sicilia. Le grandi risorse turistiche di quella parte del Paese sono state estremamente penalizzate dalla situazione in cui versa il settore dei trasporti. In una riunione svoltasi venerdì scorso a Palermo ho evidenziato quali siano i piani di intervento previsti per la regione Sicilia: immediatamente è stata convocata una conferenza dei servizi proprio per valutare il percorso programmatico indicato dal Ministro.

Da un primo esame delle tabelle, appare evidente che il Ministro intende ribadire questo suo impegno attraverso appostazioni finanziarie che vedono per la prima volta il Meridione e la Sicilia in condizioni diverse da quando potevano beneficiare soltanto del 20 per cento delle risorse finanziarie complessive. Basti pensare – lo ricordo anche a beneficio del Ministro – che dei 1.634 chilometri di rete ferroviaria presenti in Sicilia soltanto 106 sono a binario doppio, una cosa assolutamente assurda. Da Messina a Taormina, per percorrere 27 chilometri, si impiega un'ora: una situazione così drammatica non poteva certo consentire uno sviluppo socio-economico del territorio. Con questo non voglio dire che la Genova-Ventimiglia non abbia bisogno con la stessa urgenza di un raddoppio delle linee; non è certo questo il momento per una guerra fra poveri! Diciamo piuttosto che la Sicilia, anche in previsione della realizzazione del ponte sullo stretto, dovrà essere dotata delle necessarie infrastrutture legate al traffico viario, ferroviario, marittimo ed aereo – anche se Messina non ha l'aeroporto, c'è quello di Reggio Calabria – per favorire la particolare vocazione turistica di queste zone. In questo senso il disegno di legge finanziaria risulta innovativo ed efficace.

Ci riserviamo, dopo un'analisi attenta dei provvedimenti collegati alla finanziaria, nei quali verranno chiariti con precisione il programma del Governo ed i finanziamenti destinati alle singole opere, ulteriori valutazioni. Da un punto di vista generale, riteniamo che questo disegno di legge finanziaria sia adeguato a quanto abbiamo per anni sostenuto in questa sede e che mai ha trovato riscontro nell'azione governativa. Sono certo

che in questo modo finirà finalmente l'assistenzialismo per il Meridione e la Sicilia e sarà possibile un serio sviluppo economico e sociale.

MENARDI (AN). Signor Presidente, credo che questo disegno di legge finanziaria sia stato impostato per la prima volta in un modo totalmente diverso, come è sotto gli occhi di tutti, e non possiamo che sottolineare ancora una volta come il nostro giudizio sia estremamente positivo. Voglio fare soltanto una considerazione. Per la prima volta abbiamo la possibilità di attivare risorse private in modo massiccio per la realizzazione di grandi infrastrutture; credo però che questo piano di investimenti evidentemente non potrà essere realizzato nell'esercizio finanziario 2002, tanto che il disegno di legge finanziaria è riferito ad un triennio. Per il 2002 ritengo che potremmo chiedere già fin da ora al Governo la possibilità di un assestamento di bilancio per andare a riequilibrare i vari interventi. Questo lo dovremmo vedere in relazione alla legge obiettivo ed ai piani che il Ministero realizzerà. Quindi, il giudizio è positivo e mi auguro di potere intervenire confermando tale posizione.

DANZI (CCD-CDU:BF). È evidentemente assolutamente condivisa l'impostazione del disegno di legge finanziaria, per quanto già asserito dai colleghi. Entrando nello specifico, ritengo però che si debba veramente provvedere a fare in modo che le regioni del Sud, che sono le prime a risentire di un'emergenza seria, ricevano risposte concrete. Non vogliamo più rappresentare un Sud «piagnone», ma desideriamo che il Mezzogiorno sia messo nelle condizioni di svilupparsi adeguatamente sfruttando le risorse del territorio, che non sono assolutamente da sottovalutare.

Ebbene, si parla ad esempio del riammodernamento della tratta Salerno-Reggio Calabria, ma non si pensa al canale adriatico, importantissimo se consideriamo l'altissima percentuale di merci che arriva a Gioia Tauro e non risale l'Italia ma, tramite nave, viene portata nei mercati del Nord Europa per poi ritornare in Italia. Ebbene, ritengo che si dovrebbe pensare ad un progetto che coinvolga essenzialmente la Calabria, la Basilicata e la Puglia per consentire la creazione di una rete infrastrutturale interregionale che permetta un traffico canalizzato sulla linea ionica e sulla linea adriatica.

Io vengo da una città, Matera, che pur essendo patrimonio dell'Unesco, non ha una ferrovia dello Stato, non ha un'autostrada, è assolutamente priva di collegamenti; e sento particolarmente il problema dell'isolamento della mia regione e della mia città. Evidentemente mi rendo conto che lo spirito non deve essere quello della lamentazione, quello cioè del chiedere il piccolo tratto di ferrovia o di strada per ragioni localistiche, ma che tutto deve rientrare in un progetto globale che possa affrontare seriamente problemi interregionali e nazionali. Mi auguro pertanto che in sede di rivisitazione e di approfondimento delle necessità, si tenga conto di tutto questo.

Il rilancio del Mezzogiorno d'Italia, fondamentale per lo sviluppo del Paese, passa attraverso le infrastrutture. Vengo personalmente da una città

che esprime il «polo del salotto e del mobile imbottito» più importante d'Italia, con la Natuzzi ed altri gruppi, ed è assolutamente inconcepibile che questi gruppi per percorrere 50 chilometri di strade statali debbano spendere per il trasporto circa un terzo di quello che costa complessivamente il trasporto stesso. Quindi ai colleghi del Nord, a coloro che non vivono, per loro fortuna, queste situazioni di estremo disagio, chiedo una collaborazione convinta sulla necessità di rilanciare adeguatamente e seriamente il Sud. Noi non vogliamo più denaro a pioggia o casse del mezzogiorno che servano soltanto a sviluppare clientele. Noi aborriamo le clientele, però vogliamo che la dignità di questa gente sia riconosciuta, perché siamo convinti che ci siano potenzialità turistiche ed ambientali ed anche intelligenze locali che, di fronte ad una situazione di possibile sviluppo, potrebbero sicuramente mettere in campo tutte le loro capacità, sia in senso imprenditoriale, sia per lo sviluppo di un turismo che stenta a decollare – ritengo – soprattutto per questi problemi.

E torno alla mia città patrimonio dell'Unesco, Matera, senza ferrovia, senza aeroporto, senza autostrada; il primo cartello che indica questa città come patrimonio dell'Unesco si trova a 40 chilometri di distanza e consente l'immissione in strade tortuosissime che hanno peraltro altissime percentuali di incidenti stradali. Sono allora sicuramente favorevole ad un cambiamento di rotta nell'indirizzo della politica generale, è quanto mi aspetto, e per cui mi sono battuto in campagna elettorale, convinto come sono che lo sviluppo passi attraverso proposte politiche serie e infrastrutturali e non attraverso l'assistenzialismo o peggio il clientelismo. Noi della CDL lo abbiamo combattuto e sentiamo la necessità di continuare a farlo, facendo però attenzione al fatto che vi sono aree del Paese che hanno bisogno di un soccorso maggiore, soprattutto per vincere l'isolamento.

Sono evidentemente favorevole al disegno di legge finanziaria per come è concepito.

SCARABOSIO (FI). Signor Presidente, signor Ministro, lo stato di previsione del Ministero per le infrastrutture ed i trasporti che è stato presentato ha sicuramente dei grandi punti positivi. La mia prima osservazione è la seguente: le spese per la parte capitale sono circa il 70 per cento delle spese totali del Ministero; le spese per la parte corrente ammontano al 30 per cento. La prima osservazione è quindi che questo è un Ministero che vuole investire, il che è un fatto positivo. Abbiamo ridotto le spese correnti di 2 milioni e 151 euro, quindi siamo sulla via giusta; abbiamo capito che per produrre dobbiamo investire.

La dotazione dell'ANAS la trovo un po' bassa, ma poi mi è stato spiegato che vi è stato un trasferimento di funzioni alle regioni e quindi lo ritengo ora sufficiente. Anche questa è una previsione ben fatta, tenuto presente che questo disegno di legge finanziaria si collegherà sicuramente alla legge-obiettivo e che quindi bisogna ritenerli un tutt'uno, come giustamente ci ha fatto osservare il ministro Tremonti.

Per quanto concerne poi i trasporti terrestri e i sistemi informativi e strategici, si prevede il 28 per cento, il che mi sembra adeguato.

Mi vorrei invece soffermare per sollecitare più attenzione sul 19 per cento, pari a 1.770 milioni di euro, che viene speso per la navigazione ed il trasporto marittimo ed aereo. Visti i recenti eventi, farei una raccomandazione al Governo di concentrarsi soprattutto sul trasporto aereo, quindi sugli aeroporti.

Un altro fatto positivo, di cui veramente mi voglio compiacere, è che si è tolta da una fase dormiente la Cassa depositi e prestiti per farne un organo propulsivo. Mi compiaccio veramente con il Governo per il fatto di essere riuscito a fare di un organismo che prima dormiva un elemento propulsivo.

*PRESIDENTE, relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.* Lo è sempre stato. Ha fatto un sacco di cose per gli enti locali.

*SCARABOSIO (FI).* In questo momento però diventa un elemento propulsivo per la funzione di investimento. Poiché è stata prevista una deroga, immagino che essa presupponga un ampliamento delle funzioni e non una diminuzione.

Quindi, esprimo pieno consenso a questo stato di previsione, compiacendome con il Governo.

*PRESIDENTE, relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.* La Cassa storicamente ha già svolto una funzione molto importante.

L'ipotesi avanzata è, secondo me, di un'ingegneria finanziaria molto interessante: si ricicla questo patrimonio che la Cassa possiede, enorme, di garanzie acquisite per aver fatto interventi a favore degli enti locali, per fare altre cose, ma nulla vieta di continuare a fare gli interventi che si sono fatti fino ad oggi.

*SCARABOSIO (FI).* Per quanto riguarda gli enti locali ho i miei dubbi. Io preferisco gli investimenti strutturali.

*MARTINAT, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.* Gli enti locali non possono più attingere!

*PRESIDENTE, relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.* Gli enti locali in cinquant'anni hanno fatto soltanto interventi strutturali: hanno costruito scuole, ospedali, fatto cose importanti.

*SCARABOSIO (FI).* Sì, ma noi puntiamo a risolvere i grandi investimenti, altrimenti non ci caratterizziamo in questo modo.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Non è però vero che la Cassa depositi e prestiti non ha fatto nulla. Ha fatto moltissimo nella storia di questo paese.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor presidente, lei non era per le fondazioni? Adesso ha cambiato idea?

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative sul disegno di legge finanziaria*. Sono cose diverse, integrabili. Si tratta di tre piani diversi di intervento e dobbiamo immaginare molti soggetti che entrano in campo, altrimenti il piano straordinario non si realizza. In una prima fase le fondazioni possono, come parte del reddito, contribuire a finanziare la fase progettuale gratuitamente, cioè a fondo perduto. Questo rientra nei loro compiti istituzionali, allorché la legge recita che devono promuovere lo sviluppo locale. Quindi, se occorre realizzare un progetto per una grande opera, lo finanziano a fondo perduto.

Poi, secondo la legge, le fondazioni hanno diritto a diversificare il loro patrimonio, e quindi non mi stupirei se le fondazioni entrassero come soci patrimoniali all'interno dei soggetti attuatori. I *general contractors* saranno grandi soggetti e quindi le fondazioni potrebbero partecipare a questi interventi.

La Cassa costituisce la terza linea di lavoro. Si tratta di un ente che finora ha svolto alcuni compiti tradizionali. Adesso smobilizziamo parte del suo patrimonio storico e lo ricicliamo a favore di questi progetti, assieme a tante banche che è sperabile partecipino, da tutto il mondo. Quando avremo adottato una normativa moderna, le banche d'affari americane, tedesche, francesi interverranno, in competizione con la Cassa depositi e prestiti. Il problema è realizzare una normativa di quadro che crei certezze che, purtroppo, fino ad oggi nel nostro Paese sono mancate.

Questa è la mia idea.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Chiedo scusa al Presidente e ai colleghi se il tema del Mezzogiorno sembra quasi rincorrersi in questa Commissione. Tuttavia, credo che se se ne parla nei termini in cui tutti i colleghi lo hanno fatto, a distanza di sessant'anni dalla scelta repubblicana in questo Paese, vuol dire che la questione esiste ancora e che il Mezzogiorno rischia di essere l'insieme di tanti piccoli problemi che ne fanno uno grandissimo.

Ritengo, dai primi passi di questo Governo, che non si possa alimentare la speranza che il problema, rispetto a come è stato trattato fino ad oggi, per responsabilità di tutti, anche di chi parla, ovviamente in parte, possa risolversi, se passa l'ipotesi – come hanno auspicato alcuni colleghi intervenuti – di non dotare più il Mezzogiorno di opere pubbliche o di opere civili. Sono d'accordo ma chiedo, con grande forza, opere che mirino allo sviluppo.

Per la verità, così non è, né nella relazione del Ministro né nelle ipotesi previste nella finanziaria. Voglio sottoporre all'attenzione di tutti un

esempio di come le situazioni possano cambiare, se affrontate con grandissima responsabilità e con qualche intuizione, che è propria degli uomini, e soprattutto degli uomini politici. Responsabilità e intuizione hanno fatto la fortuna di questo paese.

Ero presidente della regione allorché venne da me un signore, il dottor Angelo Ravano, che mi propose di sviluppare il porto di Gioia Tauro. Lo guardai non credendo a quel che diceva; dopo di che egli si mise a parlare lungamente descrivendo il suo progetto. Io mi lasciai convincere, anche se di mio in realtà non ci misi niente. Abbiamo realizzato una struttura che veramente oggi è diventata il primo porto per *container* in Europa e rischia di essere un concorrente del porto di Rotterdam, per non parlare di Algeciras e Malta. In quell'occasione si è veramente pensato ad un'opera che mirava allo sviluppo.

Mi sono permesso di chiedere, attraverso una proposta di legge, visto che esiste questa grande opportunità e possibilità, che Gioia Tauro diventi porto franco.

MARTINAT, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Lo chiedono anche Ancona e altre città.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Ritengo che questa sia stata un'interruzione poco opportuna: se lo chiedono tutti, perché non lo può chiedere anche Gioia Tauro? Se questo può servire a rilanciare alcuni porti italiani e l'economia italiana, perché no?

Parlavo dei primi passi che sta compiendo questo Governo. Sulla base delle dichiarazioni rese nel corso del dibattito sulla fiducia, non mi pare che il Mezzogiorno sia tenuto in gran conto, così come noi vorremmo. Così, nella relazione del ministro Lunardi non mi pare emergano molti elementi positivi. Dappertutto si parla di riduzioni di fondi per l'ANAS, le ferrovie e altro; alla fine queste riduzioni su chi si ripercuotono? Sempre sulla parte più debole del Paese!

Quando sento parlare di riduzioni di fondi per l'ANAS mi vengono i brividi. Voglio fare un'esemplificazione che ho vissuto quando ero presidente della regione. L'ANAS per la manutenzione ha uno stanziamento complessivo che viene diviso in percentuali tra le varie regioni d'Italia. Alla Puglia, che è una regione tutta pianeggiante – non me ne vogliono i senatori pugliesi – viene erogata una percentuale del 7 per cento, mentre alla Calabria, definita uno «sfasciume pendulo sul mare», il cui territorio è costituito per l'80 per cento da montagne e colline, viene attribuito il 3 per cento, perché – tutti lo ricorderanno – molti direttori generali e presidenti dell'ANAS venivano dalla Puglia. Questo vale anche per altre regioni, anche del Nord, rispetto alle quali ci sono disparità incredibili.

Inoltre, abbiamo trasferito tante strade statali alle regioni, ma non abbiamo pensato alle risorse e al personale qualificato. Oppure facciamo come quando si decise di trasferire i soldi della manutenzione delle strade provinciali dallo Stato alle regioni? Sapete qual è il contributo che le re-

gioni danno per la manutenzione delle strade provinciali? Si tratta di 750 mila lire al chilometro, la stessa cifra che erogava lo Stato nel 1971!

Le regioni povere come la mia, la Basilicata, e quelle del Mezzogiorno in genere non riescono ad integrare questo contributo e si devono limitare a quello che erogava lo Stato nel 1971. E le strade provinciali della mia provincia raggiungono i 2.002 chilometri; siamo secondi solo a Torino.

Forse avremmo la possibilità, il tempo e la tranquillità di rivedere la situazione in maniera abbastanza serena, se ognuno di noi fosse messo nelle condizioni di fornire la propria esperienza, senza pensare di essere portatori delle solite lagnanze del Mezzogiorno. Non vogliamo che il Nord venga risucchiato dalla miseria del Sud. Vi lanciamo una sfida affinché il Sud possa concorrere da solo a portarsi allo stesso livello del Nord. Questo lo voglio dire per la tranquillità di tutti. Siamo in tema di sussidiarietà, di solidarietà e certamente i colleghi delle aree più fortunate del nostro Paese potranno fornire in questa Commissione il proprio contributo in tal senso.

Sento parlare di riduzioni di fondi nelle ferrovie. Per un'alta velocità che si ferma a Napoli, cosa significa parlare di riduzioni nelle ferrovie? Che i vagoni di legno di una parte del Paese rimarranno tali? Il problema è che nel Mezzogiorno non si verificano incidenti eclatanti. Ma come potrebbe essere diversamente? I treni non corrono, anzi camminano a scartamento ridotto. Sul tratto Reggio Calabria-Taranto la velocità media è di 36 chilometri orari. In questo ambito, per fortuna, non deteniamo il *record* negativo, visto che in Inghilterra c'è un tratto ferroviario che fa registrare una velocità media di 32 chilometri orari. Noi chiediamo però che il Mezzogiorno possa concorrere allo sviluppo complessivo del Paese e per questo suggeriamo opere – né civili né pubbliche, che non vogliamo più – che mirino allo sviluppo.

Signor Presidente, così come le ferrovie, anche le autostrade non funzionano. Avventurarvisi significa correre la «Parigi-Dakar». Stando così le cose, l'obiettivo si è spostato sul trasporto aereo. Ma voi sapete che il biglietto andata e ritorno Lamezia Terme-Milano costa 960.000 lire e quello, sempre andata e ritorno, Lamezia Terme-Roma costa 602.000 lire? Ricordo che per andare a Boston, incluse due notti, l'Alitalia offre un prezzo stracciato di 560.000 lire! Credo di essere l'unico senatore in Italia – il processo si terrà il 7 novembre ed io sono stato invitato a deporre – ad avere denunciato l'Alitalia all'Autorità garante della concorrenza e del mercato. Anche in questo ambito, purtroppo, i tempi sono quelli della giustizia italiana, visto che si dovrebbe giungere al giudizio solo a febbraio del prossimo anno. Intanto c'è gente che continua a pagare un sacco di soldi per recarsi a Roma o a Milano. Ripeto, il trasporto aereo avrebbe potuto rappresentare un'ipotesi alternativa di sviluppo. Invece, malgrado l'impegno che molti di noi hanno profuso e la vicinanza delle istituzioni, neppure in questo ambito siamo stati fortunati. Per avere un parere dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato sto aspettando da tre anni!

Se vogliamo invertire la tendenza – questo lo dico al Presidente, ai colleghi e al rappresentante del Governo – al di là delle singole posizioni politiche, noi offriamo la nostra disponibilità a verificare le soluzioni idonee al recupero di questa parte di territorio. D'altronde, dato che mezzo paese diventa la settima potenza industriale del mondo e ha la capacità di entrare in Europa, se noi lo unificassimo, quale potrebbe essere il destino futuro di questa nostra Italia?

PASINATO (*FI*). Signor Presidente, vorrei rinunciare all'intervento e porre una velocissima domanda. Mi scuso per la mia ignoranza, ma volevo sapere se la documentazione di cui disponiamo è completa oppure se sono previsti dei collegati, come accadeva un tempo. Chiedo questo perché mi pare, da una veloce lettura, di non trovare riscontro dell'accordo raggiunto a Venezia tra il presidente Berlusconi ed il presidente Galan.

MARTINAT, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Senatore Pasinato, sono previsti dei collegati, che verranno presentati entro il 15 novembre.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Senatore Pasinato, le ricordo poi che il Governo ha già preannunciato quello sul mercato del lavoro.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, va bene i collegati, ma le finalizzazioni?

MARTINAT, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Senatore Fabris, durante l'esame del disegno di legge finanziaria saremo in grado di indicare le finalizzazioni, almeno per le grandi opere.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Rinvio il seguito dell'esame congiunto ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 10,40.*

GIOVEDÌ 11 OTTOBRE 2001

**Presidenza del presidente GRILLO**

*I lavori hanno inizio alle ore 15,10.*

**(700) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 e bilancio pluriennale per il triennio 2002-2004**

**(Tabella 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002

**(Tabella 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2002

**(699) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)**

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, del disegno di legge n. 700 (tabelle 10 e 11) e del disegno di legge n. 699.

Riprendiamo la discussione, sospesa nella seduta di ieri, sulla tabella 10.

KOFLER (*Aut*). Signor Presidente, colgo l'occasione per ribadire le nostre problematiche. Provenendo dalla provincia di Bolzano, ovviamente mi riferisco soprattutto alle infrastrutture che riguardano quel territorio. Esiste un annoso problema: da un lato, il Veneto vorrebbe portare avanti il progetto riguardante l'Alemagna (pare sia sostenuto anche dal Governo), mentre noi riteniamo che un ulteriore attraversamento, con superstrada o autostrada, oltre all'Autobrennero, non possa essere accettato per questioni di impatto ambientale. Lo stesso vale anche per un ventilato progetto di collegamento tra Brescia, Kempten e Stoccarda, un'idea progettuale che comprenderebbe un tracciato ferroviario ed una nuova autostrada. Il tracciato prevede 160 chilometri in galleria su 240 chilometri totali, quindi si tratta di un'opera faraonica che noi riteniamo non rappresenti la soluzione dei problemi.

Dal momento che non vogliamo creare l'impressione che siamo solo contro ma anche a favore di una soluzione, mi preme sottolineare in que-

sta sede che ci auguriamo che il potenziamento della linea ferroviaria del Brennero possa essere confermato e soprattutto che sia possibile creare il quadruplicamento, cioè la nuova linea del Brennero seguendo ovviamente il tracciato esistente. Come opera principale ovviamente vi sarebbe da realizzare la galleria di base del Brennero, oltre le due linee di accesso che dovrebbero interessare soprattutto le province di Bolzano e di Trento e la regione Veneto. Queste linee di accesso dovrebbero essere realizzate soprattutto in sotterranea, altrimenti difficilmente saranno accettate dalla popolazione.

Vi è un problema nel problema: avremmo anche trovato il modo di finanziare la progettazione non solo della galleria di base ma anche delle linee di accesso, in quanto la società Autobrennero, partecipata dalle province e dalla regione, sarebbe disposta a finanziare la progettazione di questo nuovo collegamento ferroviario. Però questo può avvenire soltanto se la società autostradale Brennero Spa riuscirà ad ottenere il prolungamento temporale della propria concessione che scadrà nel 2005. Sarebbe opportuno l'intervento del Governo italiano presso la Comunità europea in modo da ottenere il prolungamento della validità della concessione, in quanto la Commissione pare si sia mossa in senso contrario. Il fatto che il gestore di un'autostrada si renda disponibile a finanziare anche un progetto ferroviario penso sia abbastanza innovativo, e così è visto anche da una parte della Commissione europea e del Governo italiano. In questa occasione chiedo soltanto che il Governo, in particolar modo il Ministro delle infrastrutture, si adoperi affinché possa avvenire il prolungamento temporale di detta concessione alla Brennero Spa.

Esiste un ulteriore problema a proposito della linea ferroviaria del Brennero: nel territorio della provincia di Bolzano, ma anche in quello di Trento, sono stati avviati dei lavori per la riduzione dell'impatto sonoro, ma sembra che le ferrovie non abbiano soldi. La provincia ha contribuito con una rilevante cifra alla costruzione delle barriere antirumore, però pare che le ferrovie abbiano bisogno ancora di ulteriori fondi per costruire queste barriere antirumore che sono necessarie al fine di garantire la qualità della vita in questi territori. A qualcuno forse potrebbe apparire come un intervento non del tutto necessario, però bisogna tener presente che in quella zona scorrono circa 220-240 treni al giorno e che purtroppo il materiale rotabile è molto rumoroso, considerato che qualche carrozza risale addirittura alla seconda guerra mondiale. Quindi è indispensabile che si realizzino queste barriere e che si conceda il finanziamento necessario, anche se – lo ribadisco – le amministrazioni locali, in particolar modo la provincia di Bolzano, hanno dato il loro contributo.

Parlando di opere stradali, sui capitoli dell'ANAS si registra una forte riduzione dei finanziamenti, cosa che indirettamente si ripercuote anche sul lato delle entrate del bilancio provinciale.

Come voi sapete, dal 1 luglio 1998 le strade statali del Trentino-Alto Adige sono gestite dalle due province autonome. Il finanziamento è garantito da una clausola di una norma di attuazione che prevede che lo Stato trasferisca alle due province quanto in media spende per chilometro per la

gestione della rimanente rete stradale nazionale. In caso di forte riduzione dei finanziamenti all'ANAS, vi sarebbe una conseguente riduzione dei finanziamenti alle due province. So benissimo che tale riduzione potrebbe derivare dalla devoluzione di una parte delle strade statali alle regioni a statuto ordinario – ed in questo caso non ci sarebbe niente da eccepire – ma ho l'impressione che essa sia troppo corposa per dipendere da questo motivo.

Queste sono le nostre preoccupazioni. Chiedo dunque al Governo e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di intervenire affinché la concessione all'Autobrennero Spa possa essere prolungata oltre la scadenza del 2005, e di prendere atto del fatto che in provincia di Bolzano non sarà possibile realizzare ulteriori arterie stradali – né il collegamento Alemagna né il collegamento Brescia-Kempton-Stoccarda – oltre quella esistente dell'Autobrennero.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Signor presidente, onorevole rappresentante del Governo, colleghi, intervengo sulla tabella all'esame della nostra Commissione, riservandomi in sede di illustrazione degli emendamenti alcune precisazioni rispetto alle questioni che siamo chiamati ad esaminare.

Le tabelle denunciano contraddizioni e limiti di questa manovra rispetto ai programmi che la Casa delle libertà ed il Governo hanno presentato via via nel tempo. Sono considerazioni cui sono costretto, al di là della buona volontà di ognuno nell'esaminare ciò che il Governo intende realizzare. Mi sembra che le osservazioni su questa finanziaria di personalità esterne alle Aule parlamentari – in rappresentanza dei cosiddetti poteri forti che hanno sostenuto questa maggioranza durante tutta la campagna elettorale – dimostrino che i sogni svaniscono all'alba e che, al di là di tante promesse, il confronto con la realtà imponga scelte diverse rispetto a quelle contenute nelle innumerevoli promesse elettorali sulla materia di nostra competenza.

Sia il presidente di Confcommercio sia il presidente dei giovani industriali sia altri hanno pensato bene di stare zitti e di non commentare una finanziaria incolore e rinunciataria e che mortifica tante delle aspettative che voi stessi avete suscitato nel corso della campagna elettorale e, più di recente, durante la discussione in Parlamento della cosiddetta legge obiettivo. Realizzazioni di infrastrutture come se piovesse (ferrovie, ponti, metropolitane, strade e chi più ne ha più ne metta) e quando si chiedeva di farci capire come tutto questo fosse possibile a fronte delle risorse cui il nostro Paese può attingere, ci è stato detto che alcune formule magiche – tra queste il *project financing*, o finanza di progetto, come preferisco chiamarla io – avrebbero rappresentato la soluzione a tutti i nostri mali. Ma come ha già tentato di spiegare il ministro Lunardi durante la discussione della legge obiettivo, gli investimenti privati sono attivabili se ci sono delle risorse pubbliche disponibili. Questo principio vale ancor più per quelle realizzazioni che non possono avere un equilibrio di natura finanziaria, almeno entro i termini normalmente previsti dai regimi di concessione. Questo significa, lo dico in modo particolare ai colleghi del Sud che

sono intervenuti per primi, che tanto si aspettano da questa finanziaria e che vi hanno visto contenute delle novità eclatanti, che alcune opere destinate al Mezzogiorno non potranno realizzarsi con l'intervento della finanza di progetto. È necessario che lo Stato dica come e dove intende utilizzare e spartire le risorse nella tabella al nostro esame.

Questa manovra, molto particolare rispetto alle ultime realizzate, fa sì chiarezza rispetto ad alcuni aspetti (il buco che il ministro, «Houdini», Tremonti aveva paventato e poi fatto sparire, non esiste), ma è basata per il 73 per cento della sua portata su entrate – che peraltro ci riguardano prevedendo la vendita di immobili – tutte da verificare, mentre solo per il restante 27 per cento sul fronte delle spese. Ripeto, entrate tutte da verificare (vendita di immobili per importi inimmaginabili, almeno nel primo anno; rientro dei capitali all'estero), anche perché alcuni provvedimenti in materia devono essere ancora sostanzati.

Ai colleghi della maggioranza dico che di fronte a queste tabelle occorre stare bene attenti, perché se i numeri della manovra, sbilanciata sul fronte delle entrate, saranno errati, ben difficilmente otterremo quelle (poché) risorse per investimenti nelle infrastrutture. E in una fase di difficoltà come quella che stiamo vivendo, il rischio si accresce. Non potete parlare, da un lato, di finanziaria di guerra, facendo intravedere scenari foschi, destinati a peggiorare nel tempo e, dall'altro, di un ciclo che dovrebbe riattivarsi positivamente nel breve periodo (destinazione di investimenti da parte di privati ad opere pubbliche, pur se poco sostenuti dal fronte pubblico; acquisizione da parte di privati di quella massa di immobili che metterete tutti insieme sul mercato). O date tranquillità e certezze al Paese, per cui la manovra non è contenuta, non è incolore perché stiamo andando in guerra, oppure puntate a dare fiducia agli investitori privati, così da consentire la realizzazione di quei 236.000 miliardi di opere pubbliche di cui il ministro Lunardi, superando anche le promesse del presidente Berlusconi, ci ha parlato durante la sua audizione. Quella cifra astronomica sarebbe sostenuta in gran parte (mi sembra per 135.000 miliardi) da investimenti privati, in parte da fondi strutturali europei e, in minima parte, da investimenti statali. Ecco il punto che mina la credibilità e la possibilità di realizzare ciò che avete promesso e ci rende indisponibili a sostenere e a votare la manovra al nostro esame.

Penso che se aveste avuto la volontà di confermare quanto promesso in campagna elettorale, avreste dovuto fare di più. Poi potete parlare finché volete del Fondo globale per le infrastrutture che attiverete (impegno complessivo di 15.000 miliardi) o di altri investimenti di questa natura.

Sta di fatto che per una denuncia che non è mai stata smentita (invito il rappresentante del Governo casomai a fornirci elementi di chiarezza in questo senso), per i conti che io personalmente sono riuscito a fare (confortato anche da altre più autorevoli fonti, come le categorie che più direttamente sono interessate a questo settore; penso a quanto denunciato nella stessa assemblea dei costruttori qualche settimana fa e a quanto ripetuto dal presidente dell'ANCE in questi giorni), il dato vero è che si registra un calo vistoso negli investimenti in infrastrutture pari al 5,4 per cento ri-

spetto ai dati medi consolidati dell'ultimo triennio, in cui si arrivava a circa il 10,6 per cento di incremento annuo medio degli investimenti nel settore delle infrastrutture.

Siccome voi dovevate mantenere fede ad un insieme di promesse incredibili fatte in campagna elettorale (dal milione per le pensioni, alle tasse, alla Tremonti e così via), è evidente che da qualche parte dovevate comprimere. Alla fine credo non vi sia nulla di consistente rispetto alle promesse fatte ed in particolare colpite quello che era stato il vostro cavallo di battaglia, l'aspetto più interessante dal punto di vista comunicazionale: il presidente Berlusconi in televisione che traccia linee in tutte le parti del Paese promettendo che tutti i nostri problemi strutturali sarebbero stati risolti.

Il presidente Berlusconi peraltro non si è fermato neanche dopo la fine della campagna elettorale, visto che è andato in giro (penso ad esempio al Veneto) a firmare «accordi» – non so come definirli – tra Stato e regione in cui si promettono ulteriori copiosi finanziamenti. Capisco quindi la difficoltà dei colleghi di maggioranza che dovranno tornare nei propri collegi di elezione dopo l'approvazione della finanziaria ed indicare concretamente nelle tabelle della legge le risorse promesse dal *premier* (prima dal candidato *premier*) e dal Ministro. È un problema di non poco conto che lasciamo a voi molto volentieri.

Vorremmo però dal Governo alcune indicazioni molto più concrete, capire l'utilizzo che pensate di fare delle risorse, ad esempio quelle previste nel fondo di 15.000 miliardi per gli anni 2002-2004, che avete intenzione di attivare e di utilizzare con la finanziaria. Vorremmo capire se siete già in grado di indicare le finalizzazioni di queste voci, di questi finanziamenti. Credo sarebbe un atto di rispetto nei confronti del Parlamento, soprattutto nei confronti dei colleghi della maggioranza che dovranno rispondere delle promesse fatte in campagna elettorale, ma anche un servizio al Paese per capire come intendete effettivamente muovervi.

Si riscontrano sicuramente alcuni aspetti positivi nella manovra e nella tabella oggi al nostro esame. Penso alla conferma del 36 per cento per quanto riguarda le ristrutturazioni e al mantenimento dell'IVA al 10 per cento. Ma ci dovete spiegare, voi che avete sostenuto che per rilanciare il sistema produttivo italiano è sufficiente defiscalizzare, per quale motivo pensate di estendere la validità di questo provvedimento solo per sei mesi e non ad esempio per tutto l'anno 2002. Attendo con interesse una risposta a questa domanda da parte del Governo, proprio perché ricordo che anche alcuni di voi (lo stesso amico onorevole Martinat, oggi Sottosegretario di Stato per le infrastrutture), quando si discuteva della proroga, sostenevano l'opportunità di prorogare ben al di là dei sei mesi che oggi qui, da uomini di Governo, venite a proporci.

Comprendo anche il discorso di costituire un polmone finanziario (il Presidente ci ha spiegato ieri la sua filosofia) presso la Cassa depositi e prestiti per quanto riguarda il finanziamento delle opere pubbliche. Però mi interesserebbe sapere dal Governo – se è nelle condizioni di spiegarlo adesso – come si intenda governare l'assegnazione dei prestiti, visto che

tale possibilità viene estesa anche ai privati. Inoltre vorrei capire (almeno per quanto ci è stato dato modo di comprendere dall'illustrazione del provvedimento, peraltro molto succinta, non so se sia effettivamente così) se il tutto sia limitato solo alla finanza di progetto attivabile attraverso la Cassa depositi e prestiti, se sia limitato effettivamente solo ai cosiddetti grandi progetti e non sia estensibile anche a progetti promossi dai privati o che non sono di natura infrastrutturale. Condivido lo strumento, apprezzo – ripeto – il ruolo affidato alla Cassa depositi e prestiti, però vorrei capire come si intende gestire da parte vostra questo tipo di opportunità che viene creata.

Leggendo la finanziaria, francamente mi sarei aspettato che il nuovo Ministero delle infrastrutture riuscisse a giocare una partita ancor più decisiva considerato che oggi le sue responsabilità, risultanti dall'accorpamento di competenze precedentemente affidate a tre Ministeri, sono veramente di grandissimo rilievo. Quindi, nella partita che tradizionalmente si gioca con il Ministero del tesoro o con il Ministero dell'economia, mi sarei aspettato che vi fosse la possibilità di ottenere molto di più, in quanto è attraverso il Ministero delle infrastrutture che si disegna il futuro del Paese e che si costruiscono le prospettive di crescita o di rilancio dell'economia che tutti noi ci aspettiamo e che voi avete inserito nei vostri programmi di governo.

Credo che il Ministero in quanto tale (non è un discorso specifico rivolto alla persona del Ministro o dei Vice Ministri o dei Sottosegretari) non sia riuscito a giocare con forza la carta che aveva in mano, ossia di mettere insieme competenze prima ripartite, che era un elemento di debolezza sul fronte delle infrastrutture. Diamo tempo di rodare la struttura nuova del Ministero, diamo tempo di ristrutturare all'interno il Ministero stesso, però è evidente che in futuro molte delle competenze via via prese nel tempo dal Ministro del tesoro, che oggi il Ministero dell'economia tenta in qualche modo di conservare, debbano effettivamente ritornare al Ministero delle infrastrutture, proprio per la sua capacità di ridisegnare effettivamente il territorio anche sotto l'aspetto della tutela dello stesso. Credo comunque che il Ministero debba dare un segno più importante su molte politiche di sviluppo.

Vorrei anche segnalare che non mi trova d'accordo la riduzione degli stanziamenti di circa 3.000 miliardi per quanto riguarda le spese dell'ANAS. Lo dico conoscendo qual è stato il percorso di trasferimento di gran parte del patrimonio delle strade già statali alle regioni nel sistema delle autonomie. Era previsto infatti anche il passaggio di mezzi e di personale oltre che delle risorse necessarie almeno a garantire l'ordinaria gestione, amministrazione e manutenzione delle strade. Siccome mi sembra di aver capito, in altre parti della finanziaria che non riguardano la tabella oggi al nostro esame, che contestualmente avviene anche un taglio delle risorse utilizzabili dagli enti locali (sappiamo tutti che ANCE, UPI, UNCEM e la stessa Conferenza delle regioni hanno già manifestato il proprio dissenso e che proprio sul tema delle strade e della gestione delle stesse hanno denunciato l'impossibilità di fare quanto le nuove competenze ad

esse assegnano), devo sottolineare che ritengo questo un errore almeno nel primo anno di attuazione del trasferimento. A mio avviso, da questo punto di vista è un provvedimento estremamente penalizzante. Affermare che c'erano risorse o fondi non spesi non è elemento sufficiente, perché sappiamo che riguardano quasi esclusivamente interventi in conto capitale, non certo la manutenzione, la gestione di una rete stradale.

Inoltre non condivido la fretta – come ho già sottolineato in precedenza – nella vendita degli immobili, almeno per quanto voi prevedete sul fronte delle entrate. A mio avviso, una più oculata dismissione, non necessitata da problemi di cassa, forse potrebbe innalzare un po' di più i guadagni che avete previsto. Quindi, a tal proposito, presenteremo degli emendamenti, anche perché riteniamo necessario che siano destinate maggiori risorse per la cosiddetta emergenza abitativa, che io considero poco se non per nulla considerata nella tabella al nostro esame. Mi pare non ci sia la percezione esatta delle difficoltà e dei problemi esistenti sul fronte abitativo nel nostro Paese. Incentivare e sostenere di più sia l'edilizia pubblica sia le leggi di aiuto e sostegno alle fasce più deboli dei conduttori di immobili in affitto forse sarebbe stato utile per andare incontro a quelle fasce deboli che voi dite di voler aiutare ad uscire dalla soglia di povertà e dalle situazioni più difficili presenti nel nostro Paese.

Infine, vorrei sottolineare che questa manovra – ripeto – muove da presupposti anche condivisibili (ho tentato di sottolinearlo sia nella discussione sulla legge obiettivo sia in altri momenti), però poi nella sostanza non dà quel respiro, quelle risorse, quegli strumenti che sarebbero utili a realizzare quanto avete promesso.

È un problema che mi può interessare fino ad un certo punto, perché sarete voi a dover render conto a chi vi ha votato. Cosa diranno gli elettori delle regioni che danno maggior consenso alla Lega, di fronte al taglio indiscriminato delle risorse agli enti locali e alla pioggia di miliardi per Roma Capitale (altri 240 miliardi l'anno per tre anni), che ha già ricevuto molto per le Olimpiadi, il Mondiale di calcio ed il Giubileo? Si ricordano gli atteggiamenti della Lega in proposito? Qual è la sua opinione ora? Lo chiedo, non per provocare fratture all'interno della maggioranza, che sul tema è stata monolitica, pur costringendo al silenzio una sua parte, ma per sapere se c'è stata una conversione dei leghisti, che salterei con entusiasmo. Sono problemi che lascio a voi, tutti interni, ma qualche voce in più dai colleghi della maggioranza per il disagio di fronte ad una manovra che contiene tabelle che lasciano poco spazio a tutto ciò che avevate promesso, gradirei sentirla.

Da parte nostra non faremo un'opposizione di stampo ostruzionistico. Ho segnalato le parti che, se migliorate, potrebbero andar bene. Sosteniamo lo sforzo per rendere il nostro Paese competitivo sul fronte delle infrastrutture. Francamente, comunque, ci aspettavamo molto, molto di più.

FALOMI. Signor Presidente, in questa sede non farò un intervento di carattere generale sulla legge finanziaria e sulle proposte di bilancio rela-

tivamente alla parte che ci interessa, ma sottolineerò solo degli aspetti per chiedere chiarimenti al Governo.

Come è già stato detto in precedenza, vi è un pesante taglio (1.471 milioni di euro, circa 3.000 miliardi di lire) degli stanziamenti di competenza dell'ANAS (o ENAS). Il problema è capire il senso di questa riduzione, perché è evidente che tagliare spese di competenza può significare tagliare progetti di intervento già definiti o, addirittura, già iniziati. Vorremmo capire quali potrebbero essere questi progetti esclusi ed in base a quale logica. Io credo che il Parlamento ne debba essere informato.

Per giustificare la riduzione si fa riferimento al problema dei residui passivi, ma essi riguardano spese già impegnate e non ancora effettivamente eseguite, opere individuate, finanziate, di cui è in corso la fase procedurale. Le cause, dunque, sono anche altre.

Vorrei poi sapere come combinare la riduzione delle spese di funzionamento dell'ANAS e l'avvenuto trasferimento di funzioni in materia di viabilità alle regioni italiane. Sappiamo che le regioni, in conseguenza di questo trasferimento, gestiscono 46.000 chilometri di strade, il che non è poca cosa. Dalla lettura delle tabelle e dalle indicazioni che vengono dalla proposta fatta, si osserva una riduzione di 34 milioni di euro (poco più di 60 miliardi di lire) per le spese di funzionamento dell'ANAS a favore delle regioni, che determina una cifra assolutamente insufficiente per queste ultime, che devono gestire un patrimonio enorme di viabilità stradale. In questa impostazione che ci viene proposta noto un certo tratto centralistico.

Passo ora al rilancio infrastrutturale, collegato all'approvazione del disegno di legge Lunardi. Gli stanziamenti previsti attraverso accantonamenti della tabella B sono indicati genericamente come comparto dei trasporti e sistema infrastrutturale. Forse il Governo potrebbe darci dei chiarimenti sul perché l'unica opera indicata espressamente sia la diga foranea di Molfetta. Non ho nulla contro di essa, ma ammetterete che, a fronte di tanta genericità, l'individuazione in maniera specifica di un'opera suona strana.

Volevo sapere inoltre se il Governo stesse valutando le conseguenze del *referendum* sul cosiddetto federalismo sulla legge Lunardi. Lo chiedo perché credo che in molti punti della finanziaria ci siano problemi di compatibilità costituzionale (penso al capitolo degli enti locali, quando si bloccano le assunzioni e quando si indicano una serie di misure cui dovrebbero sottostare gli enti locali stessi). Peraltro sembra che lo stesso ministro Frattini, in sede di Commissione affari costituzionali, abbia ammesso la non infondatezza di alcuni rilievi di conflitto tra le norme della finanziaria ed il nuovo impianto dei rapporti tra Stato centrale, regioni e autonomie locali.

Rispetto alla questione della legge Lunardi, vorrei sapere se questi elementi di conflitto vengono presi in considerazione e se producono qualche mutamento. Io penso che ci siano elementi seri di conflitto, a questo punto, tra i poteri centrali e quelli locali, però sarebbe opportuno che il Governo esprimesse un'opinione in proposito.

Vorrei fare un'ultima considerazione su un aspetto evidenziato dal collega Fabris e non perché sono un senatore eletto a Roma. Non faccio in questa sede un ragionamento sulle risorse *pro capite* che vengono trasferite alle varie città italiane; comunque, ci sono forti squilibri nell'attribuzione di tali risorse, sia trasferimenti correnti sia in conto capitale, tra le varie regioni, tra le varie città italiane, ma non voglio entrare adesso nel merito della questione. Volevo invece sottolineare la forte insufficienza, in realtà, delle proposte di incremento dei fondi per Roma capitale, che sono indicate nelle tabelle di competenza. Infatti, la dimensione dell'intervento per Roma non è quella indicata in precedenza dal collega Fabris, ma è assai più contenuta, come si può constatare nella tabella D. Vengono proposti degli incrementi, ma questi sono molto al di sotto degli impegni solennemente sottoscritti dal presidente Berlusconi anche in dichiarazioni e comunicati ufficiali della Presidenza del Consiglio; molto al di sotto di quell'incremento che pure si registra ma che, a mio avviso, rimane del tutto insufficiente soprattutto per consentire a questa città di svolgere al meglio le sue funzioni di capitale del Paese, tanto più che ormai questa funzione gli è stata riconosciuta anche in termini costituzionali attraverso il *referendum* il cui *iter* si è concluso domenica 7 ottobre.

VISERTA COSTANTINI (*DS-U*). Vorrei fare qualche riflessione sull'impianto generale proposto per il settore trasporti ed infrastrutture. Noto che in tutti gli atti più significativi del nuovo Governo ricorre un concetto, quello della svolta e del balzo in avanti che deriverebbe dalla svolta stessa. Questo concetto, ad esempio, è espresso con grande chiarezza nel DPEF, addirittura in maniera enfatica nella legge obiettivo e nella premessa alla legge finanziaria. In realtà a me pare che gli scenari con i quali abbiamo a che fare, anche quelli descritti nella stessa finanziaria, siano molto più modesti.

Certo, non sfugge a nessuno che incidono anche cause oggettive, non controllabili dall'azione del Governo (mi riferisco agli eventi dell'11 settembre); ma se valutiamo un solo elemento del quadro macroeconomico, la crescita del PIL, si può notare che il Governo è partito da una previsione del 3,1 per cento, poi ha avuto luogo l'aggiustamento di settembre e siamo passati al 2,3 per cento. Sappiamo però che questa stessa previsione non è condivisa dal Fondo monetario internazionale il quale, fino ad un mese fa, prevedeva il 2 per cento. Oggi è in corso una verifica ulteriore e dalle interviste rilasciate dal rappresentante del Fondo monetario internazionale sembrerebbe che ci stiamo assestando al di sotto del 2 per cento.

Sappiamo tutti che il mondo occidentale attraversa una fase caratterizzata da una tendenza alla depressione delle possibilità di sviluppo e soprattutto (questo è l'aspetto che mi interessa per poter analizzare le proposte contenute nella tabella 10) da una grande incertezza sugli sviluppi futuri. Faccio un esempio: cosa è significato l'11 settembre lo sappiamo tutti, lo stiamo verificando, stiamo vivendo gli effetti di quell'evento, ma immaginiamo che si accerti che l'attentato batteriologico all'antrace

diventi un fenomeno di massa, immaginate le conseguenze sullo sviluppo economico non soltanto di quel Paese ma dell'intero mondo occidentale. Eppure questa è una delle possibilità che abbiamo di fronte.

Ora, il settore infrastrutturale svolge un ruolo decisivo nelle intenzioni del Governo; nel presentare i provvedimenti dei cosiddetti 100 giorni, il Governo sosteneva che uno degli elementi fondamentali del rilancio è costituito dal pacchetto riguardante il settore infrastrutturale. Io noto, anche nella valutazione delle prospettive per il settore infrastrutturale, una grande incertezza; un'incertezza sugli esiti, cioè sull'agibilità delle proposte del Governo.

Qual è l'impostazione del Governo? Se ho capito bene essa si fonda essenzialmente su due pilastri: per una parte le risorse stanziare in bilancio, riviste in maniera pesantemente riduttiva. Il complesso delle risorse che scaturiscono da tale impostazione è di 9.459 milioni di euro. È stato già evidenziato che in tal modo viene operata una riduzione di 3.846 milioni di euro, grossomodo 7.500 miliardi di lire. Questa come dicevo è solo la prima linea di finanziamento, secondo la visione del Governo. Il Governo punta molto sulla seconda parte, cioè sul *project financing*. Del resto, lo stesso DPEF parlava con grande chiarezza di un'impostazione finanziaria che doveva giocarsi sul 50 per cento di risorse pubbliche e 50 per cento di risorse che venivano dal mondo privato attraverso il meccanismo del *project financing*. Noto che l'articolo 33 della finanziaria, allorché delinea la nuova missione della Cassa depositi e prestiti, va in questa direzione. Quest'ultima è un'idea a mio avviso interessante, utile, che permette di rendere più credibile tale possibilità. In questo caso però non si tratterebbe del 50 per cento, di 10.000 miliardi, ma nel corso del 2002 dovremmo reperire 11.000 miliardi attraverso questo meccanismo.

La domanda che mi sono posto e che pongo al Governo è la seguente: è credibile tutto ciò allo stato attuale della normativa? Teniamo presente che la legge obiettivo deve ancora essere approvata dalla Camera. Io immagino che sarà approvata nelle prossime settimane e che il Governo riuscirà ad elaborare questo programma straordinario entro la fine dell'anno. Però pensare di far funzionare il meccanismo così com'è stato previsto, affinché possa produrre 11.000 miliardi nel 2002, francamente mi pare alquanto azzardato.

A mio avviso, il clima di incertezza di cui parlavamo può incidere pesantemente su questo tipo di investimenti. Quale privato parteciperebbe con proprie risorse alla realizzazione di un'autostrada con una previsione negativa nel medio periodo?

A me sembra che la manovra sia finanziariamente molto a rischio e molto precaria. Al contrario, si presentava molto più solido e convincente l'impianto approvato dal Parlamento l'anno scorso. La finanziaria del 2001, infatti, stanziava 16.000 miliardi di parte pubblica, spendibili tutti a partire dal gennaio 2002, ai quali si aggiungevano gli interventi del privato attraverso il meccanismo della finanza di progetto. Se si faceva riferimento ad una cifra dell'ordine dei 20.000 miliardi, secondo la visione

precedentemente adottata dal Parlamento, si trattava di reperire sul mercato privato non più di 4.000 miliardi.

Il Governo, portando l'impegno diretto dello Stato da 16.000 a 9.000 miliardi, con tagli notevolissimi – illustrati precedentemente dai colleghi che mi hanno preceduto – e puntando molto, in maniera piuttosto imprudente, sulla possibilità che la finanza di progetto possa procurare 11.000 miliardi nel 2002, si è assunto una grave responsabilità. Io non ci credo. Spero tanto che i fatti mi diano torto e che quindi si riescano a raggiungere gli obiettivi, ma bisogna riconoscere che è una strada arrischiata.

Il programma che ci viene presentato va valutato non soltanto per il suo impianto finanziario generale, ma anche per la qualità degli interventi che propone. So benissimo che buona parte della discussione sulla qualità la dovremo fare sul piano straordinario che il Governo presenterà entro il mese di dicembre, una volta approvata la legge obiettivo, però dall'analisi delle tabelle presentate ricaviamo una definizione molto chiara e nitida delle strade lungo le quali ci si muoverà. Esse non sono condivisibili per le priorità che contengono, evidenziate nelle dichiarazioni programmatiche fatte dal Ministro in quest'Aula. Tutti i tagli più pesanti, che ammontano a 3.846 milioni di euro, sono previsti in materia di sicurezza del trasporto, di intermodalità e di sviluppo delle aree depresse.

Insomma, l'impianto è finanziariamente debole, poco credibile e arrischiato. Le scelte qualitative, quelle fin qui esplicitate, non convincono. Sono queste le ragioni per cui, sin d'ora, annuncio il mio voto contrario.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, colleghi, in apertura voglio esprimere il mio dispiacere per il fatto che questa discussione sulla legge finanziaria avvenga senza che ci sia stato un preliminare dibattito sulle politiche dei trasporti e delle infrastrutture. Ricordo, infatti, che il ministro Lunardi ci ha presentato la relazione, ma anche che non abbiamo avuto modo né di verificarla né di discuterne insieme. Ci troviamo così in difficoltà, perché la finanziaria è uno strumento freddo, con dei numeri, ed in parte anche svuotata, perché prima c'è la legge Lunardi, poi i collegati. Il rischio è che l'oggetto di cui discutiamo sia parte di qualcos'altro e così per l'opposizione fare un ragionamento integrato e coerente è un problema.

Muoverò alcune obiezioni a questa legge finanziaria tenendo conto della relazione del ministro Lunardi, che peraltro meriterà di essere approfondita, perché ci sono punti – confermati in finanziaria – di grande opacità ed altre questioni che, pur magari non emergendo adesso, sono problematiche. La relazione Lunardi sulle politiche, pur se individua un quadro diagnostico credibile dello stato disastroso della mobilità dei trasporti e delle tendenze in atto, nel momento di individuare tempi, modi, risorse, campi di azione, mi pare assolutamente generica. Ed è difficile contestare qualcosa di profondamente generico che non dice cosa si vuole fare in cinque anni di governo con tempi e risorse definite.

Vengo più coerentemente alla discussione odierna. Mi pare chiaro che nel campo degli investimenti, che è un po' la sostanza di alcune po-

litiche che vengono proposte a soluzione dei problemi di mobilità, c'è un taglio alla gestione ordinaria dell'ANAS e la costituzione di un Fondo per l'erogazione di mutui per 15.000 miliardi.

Anche basandosi sulla relazione del presidente Grillo, voglio sottolineare alcuni problemi. Il primo. Non pensiamo di aver lasciato alle regioni la rete stradale locale e di non dover dare le risorse per sistemarla, perché le opportunità in sede locale di reperire risorse, anche fiscali, a questo scopo, nel quadro odierno sono limitate. Credo che chiunque di voi sappia perfettamente che, a fronte di attribuzioni di 4.000 chilometri di strade, la cifra necessaria per la manutenzione è pari a 20-30 miliardi l'anno. Capite bene quindi che siamo fuori da ogni possibilità di intervento. Se poi pensiamo che abbiamo un *deficit* di manutenzione, di sicurezza o semplicemente di riordino e di gerarchia della rete locale (tangenziali che mancano, incroci a raso), il problema si fa più grave. Le risorse disponibili non consentono alle regioni di provvedere alla rete locale.

Il secondo problema è connesso a questioni di ordine strategico. Sono sempre molto preoccupata ogni volta che nel campo degli investimenti si cerca di bypassare una visione di insieme. L'ANAS (o ENAS) può non piacere, si può cambiare l'amministratore delegato (legittimo ma non condivisibile), però smembrare i capitoli investimenti dalla gestione di una rete, con le forti connessioni esistenti nel campo della mobilità, è operazione destinata a creare problemi. Il segretario del CIPET, Incalza, ci ha ricordato tante volte che, senza un fondo unico di spesa nel campo dei trasporti, fare politiche coerenti di integrazione, di intermodalità, di priorità, di selezione è impossibile.

Poi vi è la vicenda delle concessionarie autostradali (mi auguro prima o poi potremo affrontarla in questa Commissione), che qui paradossalmente non appaiono da nessuna parte, ma a cui sono state destinate proroghe che attivano 20.000 miliardi di investimenti; non appaiono ma sussistono, dovrebbero essere riportate all'interno dei numeri e dovrebbero essere oggetto della nostra discussione. Ci siamo litigate le misere risorse dell'ANAS, però in realtà ci sono altri investimenti che non compaiono da nessuna parte e che invece costituiscono drammaticamente, soprattutto per alcune aree del Paese, i veri investimenti. In tutto questo, com'è noto, il Mezzogiorno è assolutamente fuori, perché si tratta di concessioni in essere ricche, a forti investimenti tariffari. Quindi la «furbata» di aver previsto il fondo esterno all'ANAS, più spendibile, facile e controllabile direttamente dal Ministro, mi trova profondamente contraria. Ripeto, possiamo e dovete formalmente riformare l'ANAS, renderlo più capace di spendere e più snello, ma separare le politiche di investimento in questo modo secondo me non aiuta a fare interventi utili, con un criterio leggibile, trasparente, pubblico.

Voglio aggiungere un'osservazione: mi rendo conto che noi discutiamo di soldi, che a me interessano relativamente, però per esempio a noi deve interessare molto l'articolo 32, che istituisce in finanziaria il Fondo investimenti. Stiamo predisponendo che ogni Ministero abbia il suo Fondo investimenti che automaticamente viene finanziato in legge fi-

nanziaria, fuori dalle politiche dei trasporti, fuori dal fondo unico. Questo è un altro «pezzo» che si aggiunge non dico alla disgregazione (abbiamo un mondo dei trasporti disgregato in fatto di spesa); in questo modo però non facciamo altro che alimentare ulteriormente questa separatezza quando invece tutti, dagli interporti alle ferrovie, dall'integrazione gomma-ferro al cabotaggio, chiedono integrazione, intermodalità, scelte coerenti che abbiano una logica e un disegno abbastanza leggibile. Tutto questo invece va esattamente nella direzione opposta.

Per quanto riguarda la questione del Fondo speciale, vorrei segnalare due aspetti, uno critico e un altro su cui invece chiedo lumi. Intanto va sottolineato che si tratta di risorse che attivano dei mutui e sappiamo tutti cosa significa: sono soldi *cash*, spendibili subito, attivano un volume di investimenti che è destinato a pesare in bilancio sulle casse future dello Stato. Questo in passato – come sapete – ha determinato quell'incremento della voragine del debito pubblico che sfuggiva. È logico che le infrastrutture si realizzano in tempi lunghi, anche se il ministro Lunardi ha evidenziato che in quattro anni si fa di tutto, però poi il mutuo è decennale, per cui comunque alcune incoerenze esistono, ma non è su questo aspetto che mi voglio soffermare. Evidentemente anche voi pensate di impiegare dieci anni a spendere i soldi, solo questo intendo dire.

Però, la furbizia – se posso permettermi l'uso di questo termine – di attivare dei mutui che poi formano futuri «buchi» nel bilancio dello Stato (buchi nel senso che sono somme che vanno a bilancio e che poi non appaiono più nelle leggi finanziarie, ma che comunque restano e gravano) sappiamo tutti che ha dei limiti. Voglio sottolineare il fatto che non sono stati destinati 15.000 miliardi, ma è stato destinato un fondo che attiva 15.000 miliardi e che a bilancio graverà per 10 anni, 12 o 15 anni.

Sulla spendibilità di questo fondo vi chiedo lumi, perché dalla relazione francamente non si comprende. Noi adesso abbiamo un fondo di spesa: chi lo spende? Intanto richiede una legge di spesa. Viene previsto, in maniera possibile, che sarà spendibile con la legge Lunardi cui è collegato, la quale – come ricorderete – non è una legge di spesa, ma una legge di procedura, quindi escludiamo che una volta approvata dall'altro ramo del Parlamento la legge Lunardi sia possibile spendere queste risorse. Proviamo a tornare indietro nel tempo a quando abbiamo litigato furiosamente sulla legge Lunardi: io non ricordo che tra i decreti delegati, che devono essere emanati dal Governo entro un anno, ci sia anche quello relativo alle spese; ricordo che deve essere riferito alla riforma della legge sugli appalti e così via, mentre la capacità di spesa e l'individuazione delle opere pubbliche – se non ricordo male – è demandata al Documento di programmazione economico-finanziaria, che poi viene riproposto a regime in legge finanziaria.

CICOLANI (*FI*). Eccezione fatta per il comma 4, il regime transitorio.

DONATI (*Verdi-U*). Sì, ma per il primo anno avevate previsto...

MAMMOLA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Per il 2002-2003.

DONATI (*Verdi-U*). Cioè la prima *tranche*, non quello che individuate entro fine anno, che è a legislazione vigente. È il secondo regime transitorio, insomma, però nella relazione scrivete altre cose.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Nella relazione non è sicuramente previsto che il fondo si attiva con la legge Lunardi. Ha ragione lei quando dice che la legge Lunardi è una legge di procedura.

DONATI (*Verdi-U*). Sì, ma parla dei decreti connessi alla legge Lunardi.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. I decreti sono un'altra cosa.

DONATI (*Verdi-U*). Comunque ha risposto il senatore Cicolani: dato che al comma 4 si prevede un regime transitorio intermedio, in quell'ambito si spenderanno i soldi. Comunque dovevamo fare presto, fare cose semplici e trasparenti, ma mi sembra che tutto stia diventando molto complicato.

Voglio fare un ragionamento sulla questione dell'ammontare delle risorse e vorrei farvi notare alcuni aspetti, mi riferisco anche alla relazione Lunardi sugli investimenti, altrimenti i numeri sfuggono in quanto la finanziaria non riassume tutti i problemi. Il ministro Lunardi prevede che nel quinquennio 2002-2006, cioè in cinque anni, saranno attivati 236.000 miliardi di lire, di cui 65.000 da capitale privato, 50.000 miliardi da fondi strutturali e 92.000 da risorse pubbliche. Di questi 92.000 miliardi, 28.000 sono già in leggi precedenti e quindi restano da reperire 56.000 miliardi di lire. È chiaro che poiché questa legge finanziaria attiva 15.000 miliardi, la coerenza tra l'impegno annuale e le risorse effettivamente disponibili esiste, su questo non discuto.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Vorrei fare una domanda: la cifra di 15.000 miliardi da dove la estrae? Mi risulta una cifra completamente diversa.

DONATI (*Verdi-U*). È l'attivazione dei mutui.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Sono 5.000 miliardi il primo anno, 10.000 il secondo anno, 15.000 il terzo anno.

DONATI (*Verdi-U*). Però immagino siano impegnabili da subito; è un limite di impegno.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Ha ragione la senatrice Donati: sul piano della qualità non c'è dubbio che stanziare una somma e rimandare a future generazioni la possibilità di stanziare altre somme è più lineare e corretto. Scrivere «limite di impegno» significa spendere adesso risorse che dovrebbero spendere i nostri successori. Con queste scelte si irrigidisce il bilancio dello Stato e si impegnano risorse. Questo però è un giudizio di merito, perché sul piano tecnico...

DONATI (*Verdi-U*). Il senatore Brutti ha fatto un'altra obiezione ed è quello che non capiamo: i 15.000 miliardi circa si attivano da questa annualità e il prossimo anno altri 15.000, oppure no?

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. No, cerchiamo di chiarire la questione. Discutiamo di 15.000 miliardi, le cui rate sono identificate nel triennale della tabella B, perché non si poteva andare oltre, ma l'impegno riguarda dieci anni in caso di mutuo decennale, quindici anni in caso di mutuo quindicennale.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, preferisco evitare una polemica ora e porle un quesito più preciso e articolato nel corso del mio intervento.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, ho il medesimo dubbio. Questi 15.000 miliardi si possono attivare subito, poi ogni anno si paga la rata in base alla capacità di spenderli. Ciò significa che il prossimo anno, ai 1.000 miliardi già destinati ad investimenti, si aggiungono altre risorse per attivare ulteriori mutui?

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. È così! È un problema di gestione del bilancio. Con queste risorse si attivano dei mutui. Qualora se ne volessero attivare altri, si dovrebbero reperire altre risorse. Con questa impostazione di bilancio noi attiviamo 15.000 miliardi. Il prossimo anno, se saremo coerenti con il piano Lunardi di 60.000 miliardi, dovremo trovare altre risorse per consentire la contrazione di mutui che attivino altri 15.000 miliardi. Qual è il problema tecnico?

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, lei dice che nella tabella ci sono 267 milioni di euro, ossia 500 miliardi di lire, con cui si attiveranno 5.000 miliardi di investimenti. L'anno prossimo si stanzieranno 5.000 miliardi di investimenti (e non 15.000) e quello ancora dopo altri 5.000.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Ma non è così!

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, se anche la sua tesi fosse vera, i conti non tornerebbero. Secondo la legge Merloni chiunque può candidarsi a realizzare, mediante lo strumento della finanza di progetto, un'opera con risorse private e ottenere almeno il 50 per cento delle risorse disponibili. Nella discussione sulla legge Lunardi si è detto che ciò non accade mai e che la proporzione è di 70-30 o di 80-20. Prevedere più risorse private piuttosto che pubbliche è rischioso, perché qualora la Merloni avesse funzionato, la cifra sarebbe dovuta essere di 56.000 miliardi, ossia il 50 per cento obbligatorio per legge. Ma già è stato detto che non è così, perché le convenienze per i privati, non solo finanziarie, ma anche di garanzie, non ci sono.

Vorrei poi capire da cosa sia supportata la tesi secondo la quale verranno reperiti ben 50.000 miliardi attraverso i fondi strutturali. Per i fondi strutturali 2001-2006 abbiamo espresso delle obiezioni sia in campo europeo sia in campo italiano. Tali fondi, sui quali l'Unione europea ha dato il suo benestare, ammontano a 96.000 miliardi di lire. Di questi, 14.000, con molte controversie sul capitolo trasporti, che furono trascritti dal commissario Barnier per l'Alitalia, sulle modalità di spesa per la mancanza di un piano dei trasporti e di una politica di integrazione, sarebbero dovuti essere comunque al 50 per cento. La regola dell'Unione europea prevede che la metà degli stanziamenti venga da risorse proprie. È vero che la legge Lunardi non si applica solo al capitolo strade...

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. C'è anche il capitolo risorse idriche.

DONATI (*Verdi-U*). Ma non tornano i conti comunque, perché, pur sommando il capitolo risorse idriche, non si arriverà mai a 50.000 miliardi aggiuntivi che vengono dall'Unione europea, perché è proprio quella cifra che è stata stanziata dall'Europa, dietro presentazione di progetto, per tutti gli investimenti.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Sono di più.

DONATI (*Verdi-U*). Erano 120.000, ma dopo una lunga trattativa e le proteste di altri Paesi, sono diventati di meno.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Senatrice Donati, non parliamo solo dell'obiettivo 1, ma anche dell'ex obiettivo 2 e dell'ex obiettivo 3.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, con l'ex obiettivo 2 non si realizzano investimenti infrastrutturali, ma risanamento industriale, interventi in agricoltura ed altre cose.

Quando verrà il ministro Lunardi, speriamo disponga di tutte le cifre, perché così è difficile sviluppare un ragionamento coerente, visto che restano tante incognite sulle risorse disponibili.

Sono d'accordo e apprezzo il fatto che vengano confermati gli investimenti ferroviari. Vorrei segnalarvi però un problema per l'azienda FS: il fatto che gli investimenti si facciano attraverso un aumento del capitale sociale e non attraverso risorse, pone problemi rispetto al bilancio dell'azienda. Fino a quando si trattava di un «baraccone» pubblico, con un bilancio indistinguibile, nessuno aveva da ridire, ma se i bilanci diventano di società separate, per segmenti, dove la questione degli investimenti è soggetta al giudizio della Commissione europea per stabilire se ci si trovi al di sopra o al di sotto dei parametri, utilizzare la tecnica di aumentare il capitale sociale è pericoloso.

La terza questione riguarda la legge n. 211 del 1992. La legge finanziaria in esame non prevede un aumento delle risorse disponibili, ma rimodula semplicemente le risorse assegnate attraverso quel criterio di selezione. Ricordo che il ministro Lunardi ha sostenuto dappertutto di volere più metropolitane, più tramvie e così via, però – ripeto – non vi è alcun incremento del finanziamento della legge n. 211. Ovviamente so (avremo modo di discuterne nel merito) che si tratta di una legge difficile, nata sotto pessimi auspici, che è stata rimeditata in corso d'opera in termini di procedure, di snellimenti, di sicurezza; però faccio presente che alla fine di questa grande discussione nata nel 1992, un'altra epoca storica o quantomeno politica, attualmente le risorse disponibili per reti tranviarie e metropolitane in Italia ammontano a circa 15.000 miliardi, di cui il 40 per cento è a carico dei comuni. Quindi allo stato di fatto sono circa 10.000 miliardi, e questa cifra è assolutamente al di sotto del fabbisogno delle nostre città, grandi e medie, per la realizzazione di infrastrutture metropolitane e tranviarie.

So che vi è una difficoltà di spesa, ma allora cerchiamo di individuarla e capire i motivi, però non fermiamo i finanziamenti in quanto chi sta realizzando una linea della metropolitana e ha bisogno di farne una seconda deve poter integrare la programmazione, la progettazione, anche perché i tempi sono drammaticamente lunghi. Pertanto, mi sembrerebbe un buon obiettivo (noi, come Verdi, lo proporremo in Commissione bilancio) il rifinanziamento per una quota anche piccola, che però consenta ad altre città di aumentare la propria capacità di progettare e di accedere a tali risorse.

Per quanto riguarda la questione della Cassa depositi e prestiti, ovviamente è apprezzabile il fatto che siano stati immaginati i compiti, considerate anche le condizioni generali di indebitamento che probabilmente cambiano anche il ruolo della Cassa stessa, però sono molto preoccupata per quanto proposto all'articolo 33. Infatti, stabilire che i prestiti possano essere concessi anche in deroga alle disposizioni vigenti mi preoccupa molto in quanto il privato, soprattutto quello italiano, non è mai disposto a rischiare; alla fine accetterà il rischio pur di fare investimenti, rischio che in realtà verrà assunto dalla Cassa depositi e prestiti, quindi dallo

Stato. Pertanto, le regole con cui si va a riformare la Cassa depositi e prestiti, finalizzandola giustamente ad un sostegno al *project financing*, non mi trovano in disaccordo; non concordo sul fatto che ciò avvenga con criteri molto generici e rinviati ad un decreto successivo, perché si ha molto la sensazione che si tratti dell'assorbimento di buone risorse pubbliche da parte di privati che in realtà non vogliono rischiare più di tanto.

Vorrei sottoporvi un'altra questione, come si procede alla riforma dei servizi pubblici locali (altro aspetto problematico e controverso). Io sono favorevolissima ad un processo di liberalizzazione in tutti i servizi di trasporto pubblico locale, però mi chiedo come impatta il testo, che di fatto incentiva una privatizzazione abbastanza rapida del servizio (non della proprietà, cosa di per sé buona), rispetto ai decreti che abbiamo in essere di liberalizzazione del trasporto pubblico locale, incluso quello ferroviario su scala regionale, per cui entro il 1° gennaio 2004 anche i servizi di treni locali dovranno essere assegnati a gara. Credo che la nostra Commissione debba fare una riflessione in merito.

Io in parte temo che in alcuni casi diventi un freno a quello che si sta facendo; rispetto a chi si sta già organizzando per concorrere, questa misura, invece di incentivare e liberalizzare un mercato che al momento non esiste, rischia di trasformare dei servizi di monopolio pubblico in monopolio privato. Il fatto di vietare a chi ha già dei servizi in monopolio di gareggiare può diventare ancora più rischioso. Quindi va benissimo la separazione fra infrastrutture e servizio, il servizio però va messo a gara con certi criteri, liberalizzando ma non privatizzando, proprio per incentivare un mercato che al momento in Italia non esiste.

Infine, in questa finanziaria – ma forse sarà presentato un collegato, quindi alzo le mani – mancano delle politiche di orientamento sulle questioni della mobilità. Faccio soltanto due esempi: in altri Paesi europei si aiuta l'intermodalità gomma-ferro con degli incentivi ammessi dalla Commissione europea (vedi il caso della Danimarca o dell'Olanda); in altri Paesi europei vi è la detassazione delle spese sostenute dai cittadini per il trasporto pubblico locale. Ovviamente guardo al centrodestra che dice «meno tasse per tutti» e aggiungo: soprattutto per quelli che hanno dei comportamenti virtuosi, tra cui coloro i quali usano il trasporto pubblico, che di fatto aiutano a tenere ad un livello un po' più basso la congestione del traffico.

Non possiamo ragionare di politica della mobilità pensando solo di parlare di infrastrutture; c'è un problema di regole e di incentivi che hanno dei costi, per cui hanno un impatto anche sulla finanziaria, e che richiederebbero da parte nostra un intervento rispetto al complesso della manovra che ci viene proposta. Infatti, non sono neanche vagamente riconosciuti perché l'unico «titolo importante» è realizzare infrastrutture, coerentemente con il provvedimento di legge Lunardi; ma questo – come è stato evidenziato in tante sedi – da solo non basta. Quindi, se da solo non è sufficiente, oltre a realizzare infrastrutture, mettiamo in moto anche tutte quelle misure di orientamento sulla domanda e sull'offerta in grado di aiutare un sistema a cambiare. Noi non abbiamo affrontato la discus-

sione, ma io ho partecipato ai lavori della Commissione finanze ed all'esame del decreto-legge sugli aiuti all'autotrasporto. Quelle sono risorse pubbliche che vanno a sostenere un sistema che così com'è non ha prospettiva, è squilibrato, però nel provvedimento approvato non una, delle dieci misure previste, aiuta al riequilibrio e alla riconversione. Questo è un problema che ci dobbiamo porre, altrimenti possiamo tergiversare un anno, due anni (tra l'altro la Commissione europea li considera sussidi impropri), ma non ci diamo una prospettiva di governo della mobilità.

### Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI

MONTALBANO (*DS-U*). Vorrei fare qualche breve considerazione ed avanzare qualche richiesta di chiarimento al rappresentante del Governo. Innanzitutto, credo che il presidente Grillo nell'introduzione abbia sottolineato molto correttamente che la finanziaria in esame va inquadrata in una manovra più complessiva e che un giudizio politico compiuto può essere espresso solo in questo contesto. Così facendo penso che, seppure implicitamente, abbia finito con il mettere in evidenza quello che a nostro giudizio costituisce un approccio critico nei confronti della finanziaria stessa.

Nella relazione si prevedono dei tagli consistenti rispetto alle previsioni del 2001, tagli che finiscono con il fare a pugni con le premesse di ordine programmatico del Governo. Comunque, qualora non dovesse essere così, auspicherei, lo dico ai colleghi della maggioranza e al rappresentante del Governo, un approfondimento teso a smorzare queste preoccupazioni.

C'è una finanziaria compressa, che mette a rischio la competitività delle proposte di intervento in campo infrastrutturale con le quali il Governo si è presentato sin dall'apertura della legislatura. Mi si può obiettare che così non è se si fa riferimento a tutte le iniziative e agli investimenti che esulano dalla stessa finanziaria. Tuttavia, credo che la carta di presentazione non sia delle migliori. Certo, questo non può indurci ad anticipare un giudizio complessivamente negativo, ma se ci rapportiamo a questo segmento della manovra, dobbiamo necessariamente avanzare dei rilievi.

Ciò che induce a più di qualche interrogativo è la forte compressione degli stanziamenti per l'ANAS. Sembrerebbe esserci un motivo, contenuto nella relazione e anche nel ragionamento del Governo: ossia, da un lato, il decentramento delle competenze alle regioni, dall'altro l'aumento dei residui passivi da parte dell'ANAS stesso. Entrambi gli elementi, tuttavia, a mio modestissimo parere, non possono giustificare un simile ridimensionamento degli stanziamenti. È vero che il decentramento alle regioni costituisce questione importante, ma noi siamo nel giusto nel sottolineare l'esigenza di avere delle rassicurazioni rispetto al trasferimento di risorse

che consentono manutenzione, progettazione e interventi da parte delle regioni per la rete di interesse regionale e nazionale. D'altro canto, l'aumento dei residui passivi da 9 miliardi 463 milioni a 10 miliardi 670 milioni nella gestione dell'ANAS dovrebbe essere chiarito. Signor Sottosegretario, l'ANAS presenta un'incapacità di spesa e di intervento? In caso di risposta affermativa, per quali motivi?

Cito uno dei casi che conosco più direttamente, sul quale credo di avere il conforto del collega Ragno, con il quale siamo stati colleghi nell'Assemblea regionale siciliana: quello dell'ANAS di Palermo, decapitata nel suo ufficio appalti da recenti, quanto incresciose, vicende giudiziarie, che hanno portato all'arresto dei responsabili.

MARTINAT, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Provvederemo a sostituirli.

MONTALBANO (DS-U). Signor Sottosegretario, ciò che lei dice mi conforta.

Sarebbe quanto mai opportuno che la capacità di intervento di quel dipartimento dell'ANAS venisse ripristinata, così da poter perseguire incisivamente i programmi che gli sono propri. Ho voluto fare questo esempio, non tanto perché non sono riuscito a scrollarmi di dosso la provenienza di elezione, ma per sottoporre al Sottosegretario una riflessione. Volevo infatti sapere se, in generale, l'ANAS non evidenzia problemi analoghi, tali da impedire il perseguimento delle funzioni di istituto.

Aggiungo a questa valutazione una domanda: alla luce di ciò che si è prodotto con la legislazione recente – decentramento e compressione dei finanziamenti – la funzione cui è stato chiamato questo ente rischia di venir meno? Da questo punto di vista vorrei che l'onorevole Martinat ci rassicurasse e ci spiegasse quale sarà il ruolo dell'ANAS negli interventi che il Governo intende assicurare per superare alcuni dei ritardi più importanti di cui soffre il nostro Paese.

Intendo qui richiamare, così come hanno fatto altri colleghi che sono intervenuti in discussione prima di me, l'attenzione del Governo sul rapporto tra interventi in campo infrastrutturale e straordinarietà delle condizioni in cui versa il Mezzogiorno. Mi permetto di richiamare anche l'attenzione del Presidente della nostra Commissione e dei colleghi su questo punto, non tanto per manifestare ancora una volta un meridionalismo piagnone, che a volte ci è proprio, perché non sempre riusciamo a liberarci di questa esigenza di chiedere, di ribadire, di battere il pugno sul tavolo, quanto invece per l'esistenza di questo *gap* infrastrutturale del Mezzogiorno. Se noi, una volta per tutte, coerentemente con quanto affermato dal Governo e con il necessario sforzo per dotare il Paese delle infrastrutture di cui ha bisogno, non comprendiamo che questo è il momento per coniugare il *gap* sopracitato e la politica infrastrutturale del Governo, corriamo il rischio di lasciare il Mezzogiorno alla deriva.

Mi permetto di inserire alcuni elementi di riflessione nella nostra discussione. Il primo è quello di un giudizio non certo edificante rispetto

alle scelte che sono state compiute dalla Commissione europea, laddove si è dato il via alle priorità per le reti transeuropee di trasporto fino al 2004. In quelle scelte, che poi sottendono complessivamente le direttrici fondamentali su cui si muoverà il nostro progetto di sviluppo, è previsto che quel tipo di interventi sarà garantito, per quanto riguarda l'Italia, con particolare riferimento all'alta velocità, fino a Napoli.

RAGNO (AN). Il ministro Lunardi ha dichiarato ufficialmente che l'alta velocità arriverà fino a Reggio Calabria.

MONTALBANO (DS-U). Collega Ragno, accolgo il suo rilievo con grande attenzione; peraltro credo che non si possa rilevare il benché minimo atteggiamento polemico nell'impostazione del mio ragionamento.

Vi è, da parte della Commissione europea, un'attenzione che il Governo del nostro Paese dovrebbe cogliere aggiuntivamente. La prossima settimana ci sarà a Lussemburgo un'ulteriore riunione e credo che quella sia la sede opportuna per cercare di modificare in meglio la situazione per il Mezzogiorno, rispetto al raccordo che deve esserci nelle politiche di dotazione infrastrutturale dell'Europa e del nostro Paese.

Non intendo certo evidenziare una sorta di «meridionalismo piagnone», ma a questo non deve contrapporsi una sensibilità meridionalistica virtuale, platonica, del resto finora dimostrata nelle politiche di intervento nei confronti del Mezzogiorno. Non voglio mettere la croce sulle spalle di qualcuno, voglio solo sottolineare (in modo autocritico, anche per la nostra parte politica) che non c'è stata un'attenzione adeguata, seria, incisiva rispetto al Mezzogiorno. Non lo dico al Governo Berlusconi o al ministro Lunardi, ma per generare una riflessione che innanzitutto ci riguarda come rappresentanti di una parte politica e che poi deve interessare precipuamente il Governo potendo intervenire in tale direzione.

Penso che da questo punto di vista sia quanto mai opportuno l'interrogativo che vorrei sottoporre ai colleghi ed al rappresentante del Governo. Voi ritenete che il tipo di finanziaria che state elaborando, nell'ambito di una manovra più complessiva, abbia un'assoluta assonanza con la straordinarietà con cui si pongono le questioni del superamento del *gap* infrastrutturale nel Mezzogiorno d'Italia? Io mi permetterei di avere qualche dubbio in ragione non fosse altro del fatto che la finanziaria risulta essere complessa. Se dovessimo giudicare da questo punto di vista, ritengo che una risposta positiva non siamo nelle condizioni di garantirla, a meno che non ci siano altre valutazioni del Governo che a me in questo momento sfuggono.

Per non parlare di alcune questioni più particolari, che farò oggetto di un ordine del giorno che spero venga attentamente esaminato e apprezzato dai colleghi della Commissione, riguardo l'intervento nel Mezzogiorno e in modo particolare in Sicilia. Voi sapete che il ministro Lunardi la settimana scorsa ha inaugurato a Palermo il tratto ferroviario Palermo-Punta Raisi (la critica non è assolutamente al ministro Lunardi, semmai un rilievo va mosso al presidente della regione, seppure in termini di estrema

affettuosità; mi riferisco all'onorevole Cuffaro), cogliendo l'occasione per procedere al varo, anche abbastanza esaltante dal punto di vista dell'immagine e della pubblicità, dell'accordo di programma quadro fra la regione siciliana e lo Stato, con particolare riferimento al raccordo sulla rete ferroviaria, stradale, autostradale, aeroportuale (rimandando l'idrico, cui le dichiarazioni programmatiche del ministro Lunardi invece davano una certa priorità, ad una data ancora da definire).

Il fatto è, onorevole Sottosegretario, che con quell'accordo di programma, assunto così frettolosamente, si rischia di vanificare quello che la collega Donati nel suo intervento richiamava come lo sforzo fondamentale che sottende tutte le politiche di intervento in questo campo, ossia l'intermodalità, l'armonia, l'organicità degli interventi. Se pensiamo che con l'entrata in vigore del mercato di libero scambio euromediterraneo nel 2010 la Sicilia sarà la testa di ponte per il dialogo e l'esaltazione dei rapporti commerciali e dello scambio con i Paesi del Mediterraneo, allora è evidente che la straordinarietà che va riferita all'intero Mezzogiorno va in qualche modo sottolineata rispetto alla Sicilia, per la funzione strategica che può e che dovrebbe avere in una visione complessiva. In questo senso rischiamo – mi riferisco all'accordo di programma quadro – di vanificare lo sforzo di organicità che deve caratterizzare i nostri interventi, perché in quell'accordo vengono in qualche modo definite le priorità sul piano dei completamenti; il completamento, senatore Ragno, della Palermo-Messina non è una novità rispetto alle esigenze economiche e di sviluppo della nostra regione ed è una croce che ci portiamo dietro da chissà quanti anni; le due dorsali, la tirrenica e la ionica, scartano tutta la Sicilia centromeridionale da queste ipotesi prioritarie di intervento, con il risultato che le province di Enna e di Agrigento sono sul piede di guerra, e che l'esclusione da quell'accordo di programma quadro produce disagi.

Io penso che da questo punto di vista sia necessaria una maggiore attenzione da parte del Governo anche sul piano del protagonismo, perché gli accordi di programma quadro non sono quelli dettati dalla regione, ma si fanno perché si è *partner* nella stessa misura. Allora, lo Stato si assumi il compito di equilibrare e diffondere i propri interventi, affinché in prospettiva il Mezzogiorno d'Italia possa agganciarsi al grande sistema Paese e non essere la palla al piede di un sistema economico che invece va esaltato.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, volevo cercare di contenere il più possibile la discussione sulla parte tabellare della legge finanziaria e limitarmi a delle osservazioni.

Quando in quest'Aula abbiamo discusso del DPEF, è emerso che il nucleo forte dell'argomentazione sostenuta dal Governo era costituito dalla necessità di realizzare certi obiettivi di crescita e dalla convinzione che solo questi avrebbero potuto sostenere gli obiettivi di spesa connessi e che il volano di crescita fosse un grande piano di investimenti e di intervento di finanza pubblica. Non tutti eravamo d'accordo con questa impo-

stazione. La giudicammo eccessivamente fondata su una previsione difficile da realizzare. Tuttavia, attendevamo le prove delle nostre preoccupazioni. Ora le abbiamo! Nella legge finanziaria presentata, e che dovrebbe concretizzare quell'obiettivo – la spesa e gli investimenti pubblici come strumenti con i quali si superano i ritardi di sviluppo che ereditiamo dalla precedente gestione – osservo che gli investimenti previsti sono inferiori a quelli che prevedevano le disposizioni della vecchia legge finanziaria.

### Presidenza del presidente GRILLO

(Segue BRUTTI Paolo (DS-U)). Di quanto? Di un ordine di grandezza che oscilla tra il cinque ed il dieci per cento, a seconda che si faccia riferimento all'insieme della spesa in conto capitale o soltanto a quella quota, sempre in conto capitale, che è trasferita alle amministrazioni pubbliche statali e locali. Al di là del rilievo quantitativo, si tratta di un'inversione rispetto all'impostazione originaria. Non c'è più il volano, ma una riduzione, quindi non avremo un effetto moltiplicatore, bensì deceleratore. Siccome, per motivi imprevedibili rispetto a quando è stato predisposto il DPEF, registriamo una generale decelerazione dei fattori di crescita, noi avremmo avuto bisogno di andare oltre le misure previste dal DPEF stesso. Invece, andiamo indietro. Quindi, una finanziaria che tradisce, questa è la sostanza del ragionamento, gli obiettivi che si proponeva lo stesso Governo e che contribuisce al loro fallimento.

I miei colleghi hanno messo in evidenza come questo effetto di contrazione dell'investimento e della spesa sia particolarmente evidente rispetto allo stato di previsione del Ministero dei trasporti e delle infrastrutture. Se i conti presentati sono veritieri, si passa dai valori originari a 1.638 milioni di euro, con una riduzione di circa il 20 per cento della parte in conto capitale. Siamo al di sopra delle cifre relative alla riduzione della spesa in conto capitale complessiva e di quella delle pubbliche amministrazioni.

Altri colleghi sono entrati nel dettaglio, facendo riferimento ai settori colpiti da questa riduzione, in particolare ANAS e sistema ferroviario. Ci terrei anche un altro settore. Ieri abbiamo avuto un'audizione con l'amministratore delegato dell'Alitalia, il quale ci ha detto che, senza un consistente intervento pubblico, sia rispetto alle assicurazioni sia rispetto al sistema fiscale sia rispetto alle tariffazioni e alle esigenze dirette di ricapitalizzazione, è a rischio la sopravvivenza del sistema di trasporto aereo italiano. Ci ha detto altresì che gli Stati Uniti, notoriamente alieni dagli interventi pubblici nell'attività produttiva, hanno stanziato 34.000 miliardi per il loro sistema di trasporto aereo, in particolare per le compagnie e che lo stesso sta avvenendo in Inghilterra ed in Germania. Nella legge finanziaria dovremmo individuare una posta capace di sostenere un intervento

adeguato per l'Alitalia, un intervento difficile da quantificare, ma che sicuramente non è inferiore ai 3.000 miliardi.

Circa la famosa tabella B, che è la parte in cui si recupera la contrazione del bilancio, sarebbe interessante che ci venisse detto quanto della spesa in essa contenuta è diretta ad investimento diretto e quanto è relativa ai limiti di impegno (attivando quindi finanziamenti che avvengono attraverso la contrazione di mutui). Sapere quant'è il quantitativo in questi 6.638 milioni di euro che va in una direzione piuttosto che nell'altra può far capire la dimensione complessiva dell'investimento. Per quanto mi riguarda, non capisco quale sia la massa complessiva di spesa per investimento per l'anno 2002. Al tempo dei Governi del centro-sinistra si stanziavano in termini di competenza circa 40.000 miliardi e se ne spendevano circa 34.000. Quale sia oggi la cifra cui si accede è più complicato stabilirlo. In ogni caso, a leggere i documenti presentati dal ministro Lunardi sembrerebbe che l'insieme della spesa nel quinquennio debba essere intorno ai 100.000 miliardi. Questo significa che egli pensa ad una cifra che è la metà di quella attuale. Può darsi che questa sia una cifra aggiuntiva e non a bilancio costante, ma non credo che sia così.

Da questa finanziaria si capisce che con i 259 milioni di euro, circa 500 miliardi di lire, moltiplicati per un fattore pari a 9,80, si dovrebbero avere 5.000 miliardi di investimenti. Questa legge finanziaria attiverrebbe del progetto Lunardi 5.000 miliardi sia nel 2002 sia nel 2003 sia nel 2004, per 25.000 miliardi nel piano quinquennale.

*PRESIDENTE, relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria. Non è così.*

BRUTTI Paolo (DS-U). Mi permetto di insistere. Se si prevedono circa 500 miliardi di ratei per 15 anni, vuol dire che il mutuo cui gli stessi fanno riferimento è pari a 5.000 miliardi.

*PRESIDENTE, relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria. Senatore Brutti, lei sta facendo un errore clamoroso. Vorrei chiarire la questione sul piano amichevole, non su quello della contestazione. Le cifre indicate nel bilancio fanno riferimento alle rate del mutuo che si andrà a contrarre.*

BRUTTI Paolo (DS-U). Con ratei annuali di 500 miliardi si può contrarre un mutuo di 5.000 miliardi.

*PRESIDENTE, relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria. Dobbiamo rovesciare il ragionamento.*

BRUTTI Paolo (DS-U). Presidente, la prego di seguirmi nel mio ragionamento. Un padre di famiglia, con uno stipendio di 500 miliardi all'anno, si domanda: con questo stipendio annuale, che posso spendere tutto perché vivo in un'isola felice dei Tropici, qual è la somma che

una banca mi può prestare? Il calcolo che allora deve fare è il seguente: la somma annuale che verrà pagata alla banca va moltiplicata per il tasso d'interesse ed il numero di anni. Fatti tutti questi conti, «spezzando il pane della scienza», sappiamo che l'ammontare del mutuo che si può richiedere è pari all'ammontare del rateo annuale, che in questo caso è pari a 500 miliardi di lire, moltiplicato per 10. Le cose stanno così.

DONATI (*Verdi-U*). Ma se io dispongo di 500 miliardi quest'anno, 1.000 l'anno prossimo e 1.500 l'anno successivo, posso attivare subito un mutuo di 15.000 miliardi per il triennio?

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Il problema è il seguente: l'opzione è relativa ad una somma di 15.000 miliardi. Le modalità di restituzione di questa somma sono diverse: posso decidere di fare un mutuo a rate costanti, un mutuo a rate decrescenti o un mutuo a rate crescenti. Dov'è il problema? Qui si dà la garanzia di effettuare un investimento per 15.000 miliardi; se i tecnici della Ragioneria non fanno i «giocolieri napoletani» è così.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Con queste somme voi siete in grado di spendere 5.000 miliardi l'anno prossimo.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Magari se ne spenderanno anche meno, però il fondo che oggi creiamo vale 15.000 miliardi.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Voi siete in grado di impegnare 5.000 miliardi. Questa somma moltiplicata per cinque fa 25.000 miliardi; poiché di miliardi ne occorrono 50.000, per i restanti 25.000 miliardi andrete a utilizzare altri stanziamenti che il bilancio Amato aveva previsto per fini diversi da quelli del bilancio Lunardi. L'Italia deve tremare all'idea che voi applicate questi criteri. È un fatto politico, ma basato su un fatto tecnico.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Senatore Brutti, si dovrebbe augurare che fosse così perché si tratterebbe di una critica gigantesca; ma non è così.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Presidente, vorrei comunque concludere il mio intervento, cercando di affrontare anche altre questioni sulle quali possiamo essere d'accordo.

Un primo problema, lo diceva già la senatrice Donati, riguarda l'articolo 23 della legge finanziaria. Signor Sottosegretario, se applicate al sistema del trasporto locale una norma come questa – anche in questo caso non sono un cultore della materia, ma il mio lavoro lo conosco – che stabilisce che l'erogazione del servizio di trasporto «può essere» assicurata

da società di capitali regolate dal codice civile, questa si tradurrà in un arretramento rispetto alla situazione attuale. Non capisco come mai dei liberisti come voi vogliano invertire un processo di liberalizzazione e farlo tornare indietro.

In secondo luogo, Presidente, non so cosa potrebbe accadere se, ad esempio, Enrico Zanelli, presidente della AMT di Genova, che ha fatto «le corse» per trasformare questa società in una Spa, venisse a sapere che voi state proponendo una norma che non ammette a partecipare alle gare pubbliche per l'erogazione di servizi pubblici di rilevanza imprenditoriale le società che, in Italia o all'estero, gestiscono a qualunque titolo servizi pubblici in virtù di un affidamento diretto o di una procedura non ad evidenza pubblica. Questa norma è gravemente sbagliata e occorre rivederla.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Le anticipo che proporrò un emendamento alternativo all'articolo 23.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Bene, probabilmente lo sottoscriverò.

Un'altra questione su cui esprimo dubbi, e so che qui «tocco un nervo scoperto», riguarda la Cassa depositi e prestiti. Io non sono contrario all'idea di attribuire nuovi compiti a questo organismo; in Francia stanno facendo una cosa simile e funziona bene. Il punto è che bisognerebbe cercare di farlo in modo diverso da quanto previsto dall'articolo 33 della finanziaria, cioè in deroga alle disposizioni vigenti. Nel momento in cui si impegna la Cassa a svolgere dei compiti che non ha mai svolto bisognerebbe fissare esattamente i confini. In secondo luogo, poiché il Ponte sullo Stretto, come dicono i lombardi ma anche le banche, è una «sola», può darsi che per realizzare questa opera, che purtroppo serve ad una certa campagna politica, si debba ricorrere a qualche investitore, per l'appunto alla Cassa depositi e prestiti. Cosicché la Cassa dovrebbe effettuare proprio quegli investimenti di *project financing* che non si possono realizzare con tale strumento finanziario, il che significherebbe il disesto, con tutto quello che ciò comporta per le diverse amministrazioni. Occorre quindi fare molta attenzione a questa materia e ragionarci su in modo molto approfondito.

Ultima questione, e «spezzo una lancia» a favore del mio collegio elettorale. C'è una zona nel mio collegio dove si è verificato un terremoto e in cui la gente è ancora per strada, al freddo. Nella tabella F della legge finanziaria, nell'ambito dei contributi straordinari alle regioni Marche e Umbria per la ricostruzione delle zone colpite dagli eventi sismici, di cui all'articolo 15, comma 1, della legge n. 61 del 1998, si prevedono circa 103 milioni di euro per il 2002 e circa 129 milioni di euro, rispettivamente per il 2003 e per il 2004. Lo stanziamento previsto, quello cioè su cui questa gente aveva già fatto i propri conti, era però di circa 136 milioni di euro per il 2002 e di circa 216 milioni di euro, rispettivamente per il 2003 e per il 2004. Quindi, per il solo 2002 si registrerebbe una ri-

duzione di circa 33 milioni di euro, circa 64 miliardi di lire, cioè una cifra enorme. Quindi, con questo intervento si vuole «togliere anche la camiscia» a questi poveretti.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Mi dicono i funzionari, sempre attenti, che abbiamo avuto comunicazione da parte di un autorevole rappresentante del Governo che si occupa dei mutui che si tratta di un errore tecnico.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Non è un errore tecnico; questa somma è indicata nella finanziaria; per cambiarla occorre modificare la legge.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. C'è un impegno a modificarla.

CHIRILLI (*FI*). Gli interventi oggi succedutisi hanno mostrato il segno di una pluralità di voci assolutamente non arroccate su un progetto che non può essere modificato. Devo notare (questa è la prima esperienza da senatore) come per questi temi ci sia una sufficiente capacità di calarsi nelle problematiche reali e quindi affrontarle guardando al complesso degli interessi del Paese. In questo senso io muovo le mie osservazioni.

Il catastrofismo dell'opposizione in relazione alla manovra economica a me sembra quantomeno fuori luogo, essendo questo Governo alle prime battute. Dobbiamo concedere del tempo: è presto per parlare, quasi con assoluta certezza, come ho sentito fare, di obiettivi falliti.

Abbiamo basato il Documento di programmazione economico-finanziaria su degli obiettivi e degli strumenti che in effetti il Parlamento ha varato nei tempi giusti, anche abbastanza celermente, e su quelli facciamo buon affidamento. Aspettiamo che poi queste regole comincino ad applicarsi per valutare se daranno i risultati sperati. La battuta d'arresto dovuta agli attacchi terroristici dell'11 settembre e la conseguente crisi economica mondiale certamente peseranno sullo sviluppo, ma la valutazione dovrà avvenire alla fine del processo, tenuto conto del peso che nel mondo (non soltanto in Italia) questi avvenimenti comporteranno.

Andando nello specifico, signor Sottosegretario, a me piacerebbe capire come certe scelte che riguardano il sociale vengono poi tradotte in pratica con le leggi finanziarie. In particolare, oggi ho partecipato ai lavori della Commissione pubblica istruzione ed i colleghi lamentavano il fatto che la pubblica istruzione sia una cenerentola. Quest'anno perlomeno il quadro tiene (il ministro Moratti lo dimostrava) in termini di risorse da spendere, però a me sembra che nella finanziaria all'edilizia scolastica non sia rivolta la dovuta attenzione. Da otto-nove anni sono sindaco di una cittadina di nome Maglie in cui sono presenti tutte le scuole di ogni ordine e grado e so bene quanto sia difficile nel quotidiano affrontare e gestire i problemi dell'edilizia scolastica.

Abbiamo la fortuna di avere una legge sull'edilizia scolastica che per come è concepita, tramite una programmazione regionale, trasferisce in capo alle province e alle amministrazioni comunali il compito di attuare i programmi. Le risorse, a onor del vero scarsissime, vengono sì impinguate ma – leggo in tabella 2 – soltanto dal 2004: vengono previsti quasi 31 milioni di euro per la legge n. 362 del 1998, mentre noto (con soddisfazione per chi magari segue i problemi dello sport, ma con meno soddisfazione per chi guarda ai problemi della scuola) che, ad esempio, per interventi per i Giochi olimpici invernali di «Torino 2006» vengono aggiunti, agli originari 74 milioni di euro, altri 25 milioni di euro circa. È vero che oggi si va verso la parità scolastica, quindi si guarda pure all'edilizia scolastica privata, però non possiamo essere assolutamente indifferenti nei confronti di quella pubblica, che non solo ha bisogno di ristrutturazioni ma proprio di nuovi edifici.

In ordine alla mobilità, credo che il discorso della senatrice Donati sulle politiche di orientamento sia fondamentale. Vi è la necessità di ulteriori risorse finalizzate allo sviluppo del trasporto pubblico locale e non dimenticherei il cabotaggio, che oggi vede l'Italia assolutamente penalizzata in ambito europeo. Si riesce a reggere con un 80 per cento di riduzione che viene assicurato nei contributi previdenziali sul lavoro, ma sono agevolazioni che scadranno quest'anno. Quindi, in realtà, il nostro Paese sarebbe penalizzato al punto da avere costi di gestione più alti rispetto ai restanti Paesi europei.

L'intermodalità non ci deve far dimenticare la necessità di riordinare le ferrovie in concessione. Parlo per la mia zona, il Salento, un'area pianeggiante che viene «arteriata» da una serie di strade ferrate. Vi è la sud est che innerva completamente il nostro territorio; sarebbe già vocata a rappresentare di per sé una metropolitana leggera, in realtà si attende che vengano trasferite queste ferrovie alle regioni senza che a monte si provveda ad una certa razionalizzazione (come accade con le leggi ospedaliere: oggi le regioni sono chiamate a fare tagli, a chiudere ospedali, e naturalmente questi problemi, trasferiti nel territorio, diventano difficilmente gestibili).

Sarebbe davvero apprezzabile se, prima ancora del trasferimento alle regioni, lo Stato riuscisse a darsi un piano strategico, anche in termini di chiusura di alcuni tratti per privilegiarne altri, per poter quindi dare alle regioni delle reti, delle ferrovie in concessione che abbiano una loro autonomia gestionale o perlomeno un futuro gestionale. Questo è un grande sforzo che chiediamo al Governo, ma che rappresenterebbe sicuramente un elemento forte per la mobilità alternativa, di grande impatto dal punto di vista ambientale ed economico.

Vorrei fare qualche considerazione sui problemi dell'acquedotto pugliese. Noi aspettiamo di vedere in che modo il piano del ministro Lunardi disciplinerà le spese, ma già mi sembra di intravedere una grande attenzione verso i problemi dell'approvvigionamento idrico, e anche per quanto riguarda la disciplina dello smaltimento delle acque reflue. In Puglia abbiamo dei depuratori pronti che non possono essere attivati perché non

si possono smaltire le acque in sottosuolo; per trasferirle a mare si lotta con i comuni rivieraschi che non accettano assolutamente lo sversamento in mare, quindi abbiamo grossi problemi.

### **Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI**

*(Segue CHIRILLI (FI)).* Se nei programmi strategici si riuscisse a prevedere un piano per distribuire in agricoltura con l'irrigazione le acque depurate, batteriologicamente pure e affinate, questo sarebbe una fonte di ricchezza per l'agricoltura; si ridurrebbe il fabbisogno idrico che naturalmente oggi deve soddisfare le più svariate esigenze e dal punto di vista ambientale avrebbe un buon impatto.

Non so in che termini questo problema venga affrontato in questa finanziaria. Mi auguro che lo si faccia almeno dal punto di vista dello studio e della progettazione, perchè le risorse destinate a tal fine non siano assolutamente gettate al vento.

Non vorrei aggiungere altro. L'impianto, che ovviamente verifichiamo nei fatti, è quello che noi abbiamo assicurato all'opinione pubblica ed è soddisfacente. Di conseguenza, per quanto mi riguarda, esprimo un parere favorevole sulla manovra finanziaria.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.* Dichiaro chiusa la discussione sulla tabella 10.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 17,35.*

MARTEDÌ 16 OTTOBRE 2001

**Presidenza del presidente GRILLO**

*I lavori hanno inizio alle ore 9,30.*

**(700) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 e bilancio pluriennale per il triennio 2002-2004**

**(Tabella 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002

**(Tabella 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2002

**(699) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)**

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporto favorevole con osservazioni sulla tabella 10, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento. Rapporto favorevole sulla tabella 11, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, del disegno di legge n. 700 (tabelle 10 e 11) e del disegno di legge n. 699.

Riprendiamo l'esame della tabella 11, sospeso nella seduta pomeridiana del 9 ottobre scorso, passando alle repliche del relatore e del rappresentante del Governo.

PEDRAZZINI, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, rinunzio ad intervenire.

GASPARRI, *ministro delle comunicazioni*. Onorevoli senatori, quello delle comunicazioni non è un Ministero di dimensioni tali da muovere risorse ingenti, come invece lo sono altri. Desidero comunque sottolineare che la nostra attenzione si sta concentrando sull'uso delle normative già esistenti in modo da erogare risorse – che vengono confermate nel corso degli anni – nei confronti delle emittenti locali. Esiste un problema oggetto di attenta valutazione – e che forse porterà il Governo alla presentazione di un emendamento – inerente le modalità di erogazione dei con-

tributi previsti dalle diverse leggi. A volte si verificano rallentamenti e lungaggini, tipici di questo tipo di procedure, nell'erogazione dei fondi stanziati per l'emittenza locale. Poiché sono state sollecitate misure di aggiustamento, stiamo valutando l'ipotesi di proporre un emendamento al riguardo. Si tratta però di un problema di natura meramente tecnica.

Altra questione riguarda l'effettivo utilizzo degli incentivi disposti per lo sviluppo delle trasmissioni radiotelevisive digitali, di cui al decreto-legge n. 5 del 2001, convertito nella legge n. 66 del 2001. Si tratta di spese in conto capitale e stiamo cercando di accelerare tutte le procedure regolamentari per far sì che queste somme già esistenti divengano realmente fruibili. Non sfuggirà l'importanza di poter sostenere investimenti, anche in vista di trasformazioni tecnologiche che in teoria sono – lo speriamo – dietro l'angolo. Si tratta di definire regolamenti e procedure, anche dialogando con le realtà stesse dell'emittenza locale, per evitare che queste cifre già a disposizione (che possono incoraggiare la riorganizzazione prevista dalla legge) non vengano utilizzate.

Per il resto, nel bilancio vi sono stati alcuni aggiustamenti che riguardano il funzionamento del Ministero, ma si tratta di aspetti abbastanza marginali.

Infine, stiamo procedendo ad un'opera di ristrutturazione della Fondazione Bordini. Nei giorni scorsi è stato nominato il nuovo direttore generale, nella figura del dottor Guido Salerno che in passato ha ricoperto la carica di Segretario generale del Ministero ed è quindi persona sicuramente in grado di gestire un processo di riorganizzazione che possa valorizzare la Fondazione e le risorse che essa riceve a vario titolo per attività di ricerca; attività che possono accompagnare soprattutto l'azione di monitoraggio dell'elettromog per la realizzazione delle reti UMTS.

Circa altri aspetti, sono a disposizione per eventuali chiarimenti.

*PRESIDENTE, relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.* Passiamo all'esame degli emendamenti presentati al disegno di legge di bilancio.

*DANZI (CCD-CDU: BF).* Aggiungo la mia firma all'emendamento 8<sup>a</sup>.11.Tab.11.1, lo faccio mio e lo do per illustrato.

*PESSINA (FI).* Signor Presidente, si tratta di un emendamento che sposta il principio della canalizzazione dei contributi per investimenti su un vecchio schema, che è quello degli interventi a pioggia, che ho già contestato. Mi sembra quindi opportuno mantenere l'indirizzo precedente.

*FALOMI (DS-U).* L'emendamento ha in sé un obiettivo condivisibile – che è quello di trovare forme di incentivazione affinché gli utenti possano acquistare gli apparati (ricevitori, decodificatori e quant'altro) che servono allo sviluppo della televisione digitale nonché della banda larga e della sua utilizzabilità per Internet – tuttavia non lo condivido soprattutto per quanto riguarda la fonte di finanziamento. Infatti se è giusto in-

crementare i fondi per l'utilizzo di questi apparati, come peraltro è già stato fatto in una precedente legge, è però sbagliato farlo sottraendoli alle emittenti televisive locali che li debbono utilizzare per adeguare i propri impianti al nuovo piano delle frequenze. Noi sappiamo che tale piano ha bisogno di investimenti da parte del sistema delle televisioni locali anche in vista della possibilità di utilizzazione delle frequenze terrestri per il digitale. Togliere fondi a questo fine, pur se per uno scopo altrettanto giusto, non mi sembra condivisibile.

CICOLANI (*FI*). Condivido in parte quanto testè detto dal collega Falomi. Tuttavia mi risulta che proprio per tale finalità vi siano residui non spesi (della legge n. 388 del 2000 e dei precedenti bilanci) per circa 350 miliardi di lire. Sarebbe interessante sapere dal Governo se esiste la possibilità all'interno di questa finanziaria, direi a prescindere da questo emendamento, di ampliare le risorse a disposizione dell'emittenza locale.

GASPARRI, *ministro delle comunicazioni*. Nel valutare questo emendamento occorre tenere conto di un altro problema, cioè che lo spostamento dalle spese in conto capitale alle spese di carattere corrente comporta tutta una serie di valutazioni critiche che credo la stessa Commissione bilancio farebbe. L'intento generale è quello di garantire maggiore attenzione all'emittenza locale, però dobbiamo tenere presenti alcune questioni. La prima riguarda il sostegno diretto, la spesa corrente a fronte dei fatturati: per la loro attività le emittenti locali ricevono delle erogazioni già previste dalle leggi precedenti. Vi sono poi altri stanziamenti che riguardano investimenti tecnologici in vista del passaggio al digitale terrestre (che possono andare dall'acquisto del *decoder* unico ad altri aspetti) per facilitare la diffusione delle nuove tecnologie.

Devono essere emanate norme regolamentari, sulle quali stiamo lavorando. La legge è stata approvata nel 2001, le cifre sono state appostate ma non sono state impiegate per tante vicissitudini. Stiamo dandoci da fare per consentire la completa fruibilità di queste cifre.

L'emendamento in questione persegue uno scopo giusto, ma anche difficilmente realizzabile, perché sposterebbe alcune cifre dalla spesa in conto capitale alla spesa corrente. E la diversa allocazione potrebbe comportare problemi tecnici che la Commissione bilancio manifesterebbe subito. Capisco comunque il desiderio dei colleghi di mantenerlo in vita per poterlo ripresentare in altra sede.

Più che aumentare le risorse, vogliamo confermare quelle già stanziare per gli anni futuri a favore dell'emittenza locale e facilitare la loro erogazione. Questo intanto rivedendo i meccanismi di rimborso, così da rendere più fluide le procedure gestite dal dipartimento dell'editoria e da altri organismi. I rimborsi arrivano solo dopo due o tre anni, ma se per le grandi realtà i ritardi non creano problemi, per le piccole realtà non è così.

Stiamo predisponendo il regolamento e abbiamo intenzione di tenere un seminario con le associazioni locali dell'emittenza per incoraggiarle a

riflettere sull'ammodernamento tecnologico, così da evitare che l'avvento del digitale le colga impreparate.

Questa è la riflessione generale, fermo restando che il tema è di grande rilievo e si inquadra in una politica di attenzione verso l'emittenza locale che stiamo proponendo. In questa finanziaria il Governo ha privilegiato obiettivi previdenziali e fiscali, ritenuti più urgenti, fermo restando che gli stanziamenti per l'emittenza locale sono decorosi.

LAURIA (*Mar-DL-U*). Ritengo corretta e realistica la perplessità sollevata dal collega Falomi. Il fine è giusto, ma il mezzo è sbagliato. La strategia delineata dal Ministro, che poi vedremo in campo come si realizzerà, mi pare corretta.

PESSINA (*FI*). Quali tempi si prevedono per l'emissione del regolamento sul digitale?

GASPARRI, *ministro delle comunicazioni*. Prestissimo, compatibilmente con i tempi della nostra amministrazione. Come lei saprà, in alcuni casi abbiamo anche rinnovato i «quadri» e da quindici giorni si è insediato un nuovo direttore generale. Spero che entro il mese di gennaio questa bozza di regolamento diventi definitiva. D'altronde con il 2002 vogliamo avviare l'erogazione di questi fondi in conto capitale e quindi incentivare gli investimenti tecnologici.

PEDRAZZINI, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Sull'emendamento 8<sup>a</sup>-11.Tab.11.1 mi rimetto al Governo.

GASPARRI, *ministro delle comunicazioni*. Come già preannunciato nell'intervento di poco fa, il parere del Governo è contrario.

*(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).*

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Metto ai voti l'emendamento 8<sup>a</sup>-11.Tab.11.1, presentato dai senatori Chirilli e Danzi.

**Non è approvato.**

Metto ai voti la proposta di dare mandato al senatore Pedrazzini di trasmettere un rapporto favorevole sulla tabella 11, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria.

**E approvata.**

In attesa di riprendere l'esame della tabella 10, già programmato per le ore 11,30, sospendo la seduta.

*I lavori, sospesi alle ore 10, sono ripresi alle ore 11,35.*

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Proseguiamo con l'esame della tabella 10.

E' mia intenzione far riferimento solo ad alcune osservazioni dei colleghi della minoranza, per consentire al Ministro, che ringraziamo per la sua presenza, di toccare tutte le questioni che riguardano l'operatività del Ministero.

Si è chiesto di conoscere l'elenco delle grandi opere strategiche, ma a questo riguardo, come i colleghi ricordano, nella legge obiettivo si dice che l'elenco è demandato al DPEF del prossimo giugno.

Circa l'articolo 33, sulla riforma della Cassa depositi e prestiti, il Governo ci dirà qualcosa di più preciso. Si configura, in effetti, una sorta di delega in bianco. Capisco le preoccupazioni espresse da alcuni commissari, ma non mi pare che siano giustificate, salvo rimandare il giudizio allorché la riforma sarà definita. Certo, l'idea di utilizzare questo istituto di credito non solo per interventi a favore dei comuni, ma anche dei privati, circa la realizzazione delle infrastrutture, mi sembra molto originale e apprezzabile.

Riguardo la compatibilità tra il disposto della legge obiettivo e la nuova norma costituzionale consacrata anche dal recente *referendum*, credo che il Governo abbia già dato dei chiarimenti in proposito. A me non sembra che ci sia un contrasto costituzionale tra la legge obiettivo e i nuovi poteri affidati alle Regioni.

Nel passaggio al Senato abbiamo poi modificato la prima stesura della legge obiettivo presentata dal Governo, coinvolgendo esplicitamente e precisamente le Regioni nel processo decisionale per la realizzazione delle opere pubbliche strategiche.

Con riferimento ai fondi strutturali, mi sembra che l'indicazione del Governo sia un'indicazione di larga massima.

Riguardo al rapporto tra il fondo speciale e la legge-obiettivo, voglio confermare al senatore Brutti che i limiti di impegno contenuti nella tabella B nella misura di 15.000 miliardi di lire decorreranno a partire dal 2002. Quindi abbiamo a disposizione 15.000 miliardi che sono la parte riferita al 2002 del piano straordinario che il Governo immagina di realizzare quando parla di investimenti nel sessennio per circa 236.000 miliardi: una parte attraverso i fondi strutturali dell'Unione europea, una parte finanziati da capitale privato, una parte recuperando stanziamenti già esistenti ed una parte - 92.000 miliardi - attraverso finanziamenti pubblici.

Quindi, il quesito tecnico è risolto nel senso di dire che ci sono 15.000 miliardi che fanno capo al 2002, con rate che iniziano in quell'anno (al riguardo ho compiuto una verifica presso la Ragioneria generale dello Stato). Ovviamente ciò comporta che nella presentazione della finanziaria 2003 vada organizzato un altro limite di impegno, vada contratto un altro mutuo, e tutto questo, lo dico per onestà concettuale, peggiora le condizioni del bilancio dello Stato perché lo irrigidisce più di quanto non lo avrebbe irrigidito uno stanziamento *tout court* di 15.000 miliardi

in conto capitale, impegnandolo per la durata dell'intero mutuo (che può essere di 15, 20 o 25 anni).

L'ultima notazione che desidero fare è la seguente. Ho visto che sull'articolo 23 i colleghi hanno presentato varie ipotesi emendative in materia di trasporti e di servizi pubblici locali. Io stesso fui tra i protagonisti del dibattito svoltosi nella passata legislatura sia in Commissione che in Aula per la riforma dei servizi pubblici locali. Auspico che si torni a quanto all'epoca emerso poiché giudico l'articolo 23 un passo indietro rispetto al lavoro svolto all'epoca. Quindi credo che la discussione in sede di Commissione (soprattutto di Commissione bilancio) ed in Aula servirà per capire come stanno le cose. Ad esempio, la separazione tra la proprietà delle reti e la gestione dei servizi è il minimo che si possa stabilire per modernizzare e rendere più efficienti questi ultimi, ma ciò non può essere rimesso alla discrezionalità dei comuni. Questi ultimi devono essere obbligati a fare tale operazione, altrimenti quella logica delle aziende municipalizzate che produce clientela sarà destinata a durare in eterno. Mi auguro, pertanto, che il dibattito ci aiuti a capire che si può fare qualcosa di più e di meglio.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, sono davvero dispiaciuto per quanto accaduto l'11 ottobre scorso. Sono dispiaciuto perché la mia disponibilità al confronto sistematico e continuo con il Parlamento è non solo frutto di un convincimento ampio e motivato, ma addirittura – a mio avviso – è una condizione essenziale perché si possa dare concretezza organica ad ogni linea strategica che il Governo intende attuare.

Pertanto, garantisco che quello che è accaduto l'11 ottobre non solo non si ripeterà più, ma ho pregato il presidente Grillo di cadenzare in modo sistematico una serie di incontri legati ad una attività informativa che intendo effettuare con questa Commissione, in particolare su due distinte tematiche: l'avanzamento sia degli interventi da attuare attraverso il provvedimento della legge obiettivo in corso di approvazione alla Camera, sia di quelli in corso di attuazione rientranti nella vigilanza e nella competenza del mio Dicastero; l'attuazione di interventi mirati alla garanzia della sicurezza in tutte le modalità di trasporto.

In merito al disegno di legge finanziaria ritengo utile, prima di replicare a quanto evidenziato nel dibattito di questa Commissione nelle sedute del 10 e 11 ottobre, precisare che l'articolo 33 e la tabella B costituiscono una prima concreta volontà del Governo di dare attuazione a quanto previsto nel DPEF. Infatti, se esaminiamo il quadro globale delle risorse necessarie per dare attuazione al programma organico di infrastrutture del Paese, otteniamo un volano globale di investimenti pari a circa 236.000 miliardi di lire, di cui circa 65.000 miliardi dovrebbero essere finanziati direttamente dal capitale privato, circa 50.000 miliardi attraverso i fondi strutturali della UE e circa 92.000 miliardi con finanziamenti pubblici. A tali somme vanno aggiunte quelle presenti in leggi pluriennali di spesa,

pari a circa 28.000 miliardi. Quindi le risorse da reperire nell'ambito della finanza pubblica ammontano a circa 56.000 miliardi di lire.

Nel DPEF si parla chiaramente di una disponibilità di risorse pubbliche, nel quinquennio 2002-2006, per un valore pari a 50.000 miliardi di lire; se entriamo poi nel dettaglio delle singole annualità, possiamo verificare che le previsioni fisiologiche relative all'attivazione di risorse aggiuntive nel triennio dovrebbero essere pari a circa 18.000-20.000 miliardi di lire. Solo nel biennio successivo dovrebbero invece essere messe a disposizione le risorse aggiuntive. Quindi, se si considera il momento congiunturale e se si tiene conto che sono disponibili risorse pubbliche presenti in tabella F, possiamo davvero confermare una precisa volontà del Governo a dare attuazione mirata alla infrastrutturazione del Paese.

Entrando poi nel merito delle varie osservazioni sollevate dai componenti di questa Commissione, ritengo opportuno assicurare il senatore Kofler che mai programma di Governo, in passato, era stato così attento al problema dei valichi stradali e ferroviari e che il corridoio del Brennero va affrontato sia definendo le azioni nel breve periodo, sia quelle nel medio e nel lungo periodo. In tale logica, quanto prima sarà definito un «*crash programme*» da cui si evincerà cosa si intenda fare sugli attuali assi stradali e ferroviari per fluidificare l'attuale domanda di trasporto e contenere l'impatto ambientale.

Il senatore Fabris ritiene esiguo il fondo globale di 15.000 miliardi nel triennio; il senatore Fabris però, essendo stato membro del passato Governo, ricorda che le assicurazioni formulate proprio dal precedente Governo di stanziare 25.000 miliardi l'anno per l'attuazione delle opere previste dal Piano generale dei trasporti purtroppo nella passata legge finanziaria si erano ridotte appena ad un valore non superiore ai 2.000 miliardi di lire. Importante, senatore Fabris, è che tali risorse siano davvero attivate ed è importante che siano contestualmente avviate le procedure per accedere sia ai capitali privati, sia ai fondi dell'Unione Europea.

L'articolo 33 del disegno di legge finanziaria, quindi la Cassa depositi e prestiti, potrà finalmente svolgere un ruolo determinante.

In merito alla identificazione delle opere, è utile ricordare che il documento presentato dal presidente Berlusconi in Parlamento in occasione del dibattito sulla fiducia costituisce la base di riferimento su cui imbastire ogni azione programmatica. Entro il corrente mese si effettueranno una serie di incontri con le regioni per mettere a punto il quadro definitivo e, al tempo stesso, per definire lo stato delle singole iniziative (situazione della progettazione, avanzamento dei lavori, nodi da sciogliere). Penso che questo chiarimento risponda, almeno in parte, ad alcune domande formulate da vari componenti di questa Commissione.

Ritengo invece utile precisare al senatore Falomi che la modifica del Titolo V della Costituzione, entrata definitivamente in vigore con il *referendum* confermativo di qualche giorno fa, non incrina minimamente lo strumento della legge obiettivo, in quanto il ruolo delle regioni è chiaramente determinante nel processo di identificazione delle scelte strategiche sul territorio.

In merito, poi, alle preoccupazioni sollevate dal senatore Viserta Costantini sulle difficoltà di accedere ai capitali privati, soprattutto dopo l'11 settembre scorso, faccio presente che il coinvolgimento dei privati su alcune opere essenziali, quali gli *hub* portuali, interportuali ed aeroportuali o quelle legate alle infrastrutture a pedaggio, è subordinato essenzialmente ad un valore: la crescita della domanda di trasporto. Ebbene, qualora tale crescita dovesse crollare, automaticamente, per la correlazione tra crescita della domanda di trasporto e aumento del PIL, si innescherebbe un difficile processo di recessione e quindi di blocco reale della crescita del PIL medesimo. Tale previsione non compare, e spero non compaia mai, in alcuno dei documenti internazionali di analisi economica di breve e medio periodo.

La senatrice Donati chiede quali siano i finanziamenti per i prossimi quindici anni. In realtà nella mia relazione presso questa Commissione, in occasione delle dichiarazioni programmatiche, ho prospettato l'articolazione dettagliata del quadro delle esigenze finanziarie, del quadro delle disponibilità, delle varie aree in cui le risorse vanno assegnate e della cadenza temporale dell'utilizzo delle risorse stesse.

La senatrice Donati, inoltre, solleva alcune preoccupazioni sul mancato incremento del finanziamento della legge n. 211 del 1992, concernente il trasporto rapido di massa, nonché sulla inesistenza nella manovra economica di orientamenti sulle questioni della mobilità. In proposito, ritengo opportuno informare la Commissione che, all'interno del mio Dicastero, si sta redigendo un provvedimento collegato alla finanziaria, mirato sia ad evitare penalizzazioni nel comparto delle programmazioni previste dall'ANAS e dalla legge sopra citata, sia a creare le condizioni per una riforma sostanziale ed urgente di alcune aree essenziali dell'intero sistema trasportistico del Paese.

Voglio assicurare il senatore Montalbano che quanto prima sarà attivato un rapporto sistematico con ogni regione per evitare equivoci sulle reti viarie trasferite dall'ANAS alla competenza regionale. Condivido pienamente il fatto che questa attenzione vada particolarmente seguita per le reti meridionali, per evitare la creazione di aree forti e di aree deboli, non solo tra il Nord e il Sud, ma addirittura all'interno dello stesso Mezzogiorno del Paese.

Mi meraviglio invece che il senatore Brutti ritenga che per l'attuazione degli interventi programmati i soldi saranno presi altrove e saranno cioè quelli stanziati nelle precedenti manovre finanziarie approvate dai Governi di centro-sinistra. Senatore Brutti, lungi da me ogni atteggiamento polemico, lei sa benissimo che le manovre finanziarie approvate dai Governi di centro-sinistra, specialmente nell'ultimo quinquennio, non hanno mai previsto in modo concreto adeguate risorse per l'infrastrutturazione del Paese; e se lo hanno fatto, purtroppo la lentezza procedurale le ha rese inefficaci.

Senatore Brutti, in merito alla sua osservazione sull'articolo 23 del disegno di legge finanziaria, relativo alla scissione tra proprietà e gestione delle reti dei servizi pubblici locali, ritengo che lo stesso non incrina mi-

nimamente il processo di liberalizzazione, ma che anzi ponga, finalmente, regole certe e trasparenti in un comparto, a mio avviso, in grande crescita ed evoluzione.

Infine, una richiesta avanzata da più senatori, ed in modo particolare dai senatori Veraldi, Danzi e Ragno, è quella relativa al Mezzogiorno del Paese, al modo cioè con cui si intende dare risposta concreta ad una domanda di infrastrutturazione ferma da oltre vent'anni. Posso assicurare che con gli interventi e, soprattutto, con le procedure che con la legge obiettivo finalmente renderanno leggibili i tempi di attuazione delle opere, riusciremo a dare alle realtà socio-economiche del Mezzogiorno risposte concrete e misurabili. In tutti i modi, come da me preannunciato nelle dichiarazioni programmatiche, sarà mia cura sottoporre alla vostra attenzione quanto prima il quadro degli interventi che caratterizzeranno nel breve e nel medio periodo l'intera azione programmatica.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Passiamo all'esame degli emendamenti presentati al disegno di legge di bilancio.

LAURIA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, aggiungo la mia firma a tutti gli emendamenti del senatore Fabris e, trattandosi di variazioni alle previsioni di base, quindi con motivazioni evidenti, li do per illustrati.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, anch'io aggiungo la firma agli emendamenti del senatore Fabris.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo un parere contrario su tutti gli emendamenti.

MARTINAT, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo non ha alcun dubbio nell'esprimere parere negativo su tutti gli emendamenti, anche perché, al di là del merito dei trasferimenti, tutte le variazioni prevedono una riduzione dei fondi previsti per la sicurezza pubblica.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Passiamo alla votazione.

(*Con il parere contrario del relatore e del rappresentante del Governo, posti separatamente ai voti, sono respinti gli emendamenti da 8<sup>a</sup>-10.Tab.10.1 a 8<sup>a</sup>-10.Tab.10.11*).

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. L'esame degli emendamenti al disegno di legge di bilancio è così esaurito.

Passiamo all'esame degli ordini del giorno riferiti al disegno di legge finanziaria.

L'ordine del giorno 0/699/1/8<sup>a</sup> concerne le Capitanerie di porto. Come sapete, esse sono soggette ad un processo di riforma molto importante che tuttavia presenta alcuni punti critici. Infatti la legge 14 novembre 2000, n. 331 prevede la graduale sostituzione dei militari in servizio di leva con volontari di truppa e ciò creerà entro il 2006 un vuoto di circa 3.300 militari di leva. Si intende quindi rivolgere una raccomandazione al Governo affinché adotti i provvedimenti necessari a garantire la continuità di questo servizio che sappiamo essere straordinariamente importante.

L'ordine del giorno 0/699/2/8<sup>a</sup> riguarda i servizi di navigazione mercantile, con particolare riferimento a quanto sta avvenendo nel settore in termini di competitività. Alcuni Stati membri comunitari (Gran Bretagna, Francia, Olanda e Germania) portano avanti politiche marittime molto aggressive, caratterizzate dall'adozione di strumenti innovativi per rafforzare la competitività delle loro bandiere, laddove nel nostro Paese, considerata anche la difficoltà con cui è stata impostata la legge finanziaria, non vi è segno di andare in questa direzione per continuare a sostenere il processo di ammodernamento della nostra flotta.

L'ordine del giorno richiama l'attenzione del Governo affinché vengano estesi al settore del cabotaggio i benefici già previsti dalla legge istitutiva del Registro internazionale, al fine di ridurre il costo del lavoro marittimo ed introdurre misure di semplificazione degli adempimenti fiscali gravanti sulle imprese, compresa la cosiddetta *tonnage tax*.

DONATI (*Verdi-U*). Con l'ordine del giorno 0/699/3/8<sup>a</sup> si chiede di rifinanziare la legge n. 211 del 1992 per il trasporto rapido di massa. Alla tabella F in realtà c'è una rimodulazione che salvaguarda le risorse dello scorso anno, che tuttavia sono di fatto già state assegnate sulla base di criteri di valutazione allora decisi. Occorre quindi destinare risorse aggiuntive perché se è vero che esiste un problema di capacità di spesa, legato a procedure lente (come sapete, si tratta di una legge cui si è rimesso mano più volte per cercare di accelerare, snellire, decentrare, essendo la stessa nata in modo ipercentralistico), è altresì vero che gli enti locali stentano a tradurre gli impegni di spesa in cantieri per reti metropolitane e tranviarie.

Anche alla luce di quanto detto dal Ministro, cioè che all'interno del collegato dovrebbero esservi risorse da destinare a questo scopo, mi sembra opportuno da parte della Commissione un voto favorevole. Non ho specificato la quota, che comunque non sarà eccessiva; i comuni e gli enti locali devono essere messi nelle condizioni di programmare delle reti di cui c'è grande necessità e per le quali esiste un grave *deficit* infrastrutturale nel nostro Paese.

Ciò che intendo dire è che non vale la motivazione che le città fanno fatica a costruire i cantieri. Proprio perché fanno fatica, e ne sappiamo anche le ragioni (progetti, pareri, sovrintendenza, aspetti molto complessi), è

necessario che si garantisca un flusso continuo di risorse, tanto più che il *deficit* è tale che per passare dalle parole ai fatti vi sarà bisogno di tempi piuttosto lunghi.

Signor Presidente, con questo ordine del giorno si chiede al Governo di procedere ulteriormente sulla strada dello snellimento e dell'accelerazione, per evitare il rischio, a fronte delle risorse già disponibili, di non riuscire a far decollare i cantieri. Alcune città, penso a Roma, a Milano, a Torino, a Palermo, stanno realizzando i primi ampliamenti, ma hanno il problema di costruire vere e proprie reti di trasporto. D'altronde, quando si costruisce solo una parte e manca l'insieme, la parte stessa tende a non funzionare.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). L'ordine del giorno 0/699/4/8<sup>a</sup> si riferisce ad una disposizione contenuta nella tabella F della legge finanziaria, nella quale c'è una modifica incomprensibile degli stanziamenti che vengono fissati per il 2002, 2003 e 2004 a favore delle zone terremotate delle Marche e dell'Umbria. Poiché lo stato di emergenza delle popolazioni di quelle due regioni non è ancora cessato, gli interventi si succedono con continuità e le risorse che vengono messe a disposizione vengono spese (non ci sono residui), sarebbe opportuno e necessario riportare gli stanziamenti previsti in tabella F (109.000 euro) a quelli che erano previsti nella tabella F della legge finanziaria dell'anno passato (139.443 euro), con una conseguente rimodulazione per gli anni 2002, 2003, 2004. Mi pare ci sia un impegno da parte del Governo ad accogliere questa indicazione.

Circa l'ordine del giorno 0/699/5/8<sup>a</sup>, posso rifarmi a quanto affermato all'inizio di questa nostra riunione dal ministro Lunardi. Anche noi pensiamo che non sia un'idea sbagliata quella di utilizzare la Cassa depositi e prestiti in relazione all'intervento della finanza di progetto per le opere pubbliche. Il problema che poniamo al Governo e alla maggioranza è che si prevede una delega in bianco, un po' troppo aperta. Sarebbe invece il caso di precisare i criteri cui dovrebbe attenersi la Cassa nel realizzare i suoi interventi, perché non vorremmo che tale strumento si trasformasse in una sorta di finanziatore pubblico di quei progetti che non sono graditi dal mercato, falsificando in tal modo tutto il meccanismo del *project financing*.

Si intende così impegnare il Governo a modificare la norma contenuta nel comma 1 dell'articolo 33 del disegno di legge finanziaria, che prevede una deroga alle disposizioni vigenti, ed invece ad inserire un comma contenente la indicazione dei criteri e dei vincoli cui la Cassa deve attenersi nell'intervento a favore dei soggetti attuatori delle varie fasi di realizzazione delle opere di interesse strategico.

Sulla materia indicata dall'ordine del giorno n. 0/699/6/8<sup>a</sup> non sono assolutamente d'accordo con il ministro Lunardi. Non si fa assolutamente riferimento alla separazione tra gestione delle proprietà e gestione delle reti.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Senatore Brutti, sono critico nei confronti dell'attuale articolo 23 perché lo giudico un robusto passo indietro rispetto alla produzione fatta nella passata legislatura.

BRUTTI Paolo (DS-U). Il Ministro ha sostenuto il contrario di ciò che lei dice e ha fatto riferimento alla separazione tra la proprietà e la gestione delle reti; in relazione ad una riflessione che ho fatto anche io durante il mio intervento, voglio dire che in questo ordine del giorno il punto non è quello indicato dal Ministro della separazione, bensì quello dell'erogazione del servizio.

Con l'articolo 23 si compie un passo indietro rispetto alla situazione attuale, che prevede in molti comparti l'obbligatorietà di erogare i servizi attraverso società di capitali, in alcuni addirittura fissando la quota di capitali pubblici e di capitali privati. Se applichiamo l'articolo 23 al nostro caso specifico, scopriamo che si potrà tranquillamente tornare alle gestioni dei servizi di trasporto locali mediante le municipalizzate, bloccando ed invertendo così un processo di modernizzazione del comparto che ha portato notevoli benefici. Questo è il punto fondamentale. Noi pensiamo che si debba, o stralciare l'intero articolo 23 o, cosa più semplice, utilizzare la formulazione che nell'articolo c'è già, cioè quella relativa alla salvaguardia delle normative di settore, mettendola in testa all'articolo.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Senatore Brutti, qualora venisse presentato un emendamento volto a stralciare l'articolo 23, verrebbe dichiarato inammissibile, perché nella relazione tecnica, l'ho scoperto questa mattina, la configurazione di questa norma determinerebbe un risparmio di spesa.

BRUTTI (DS-U). Sarà pure scritto nella relazione tecnica, ma non è vero.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Comunque, è meglio emendarlo che stralciarlo.

MEDURI (AN). Signor Presidente, l'ordine del giorno 0/699/7/8<sup>a</sup> si muove nell'ottica di quanto previsto dal Governo nel DPEF a favore del Mezzogiorno d'Italia e del suo sviluppo socioeconomico. Il porto di Gioia Tauro, in Calabria, per quasi trent'anni una bagnarola abbandonata, nonostante fosse costato sangue e morti, riscoperto allorquando, con i fondi del Governo italiano, è stato portato avanti il lavoro per la modernizzazione del porto di Malta, oggi svolge solo una funzione di *transshipment* (trasferimento di *container* dalle navi grandi a quelle piccole). Sostanzialmente i vantaggi per il territorio sono minimi. Forse tali vantaggi sono maggiori per gli altri porti, che non sono ingombrati da queste grandi navi che si fermano in Calabria.

Noi auspichiamo che il porto di Gioia Tauro diventi una fonte di sviluppo reale, tanto più che rispetto al porto di Malta ha un vantaggio sostanziale, quello di avere un retroterra e quindi di poter smistare le merci ed alimentare traffici importanti attraverso una intermodalità nel sistema di trasporto. Per questo motivo il porto di Gioia Tauro deve avere i dovuti raccordi ferroviari ed autostradali che effettivamente lo colleghino alla terraferma e lo mettano in condizioni di divenire un centro di intermodalità.

Inoltre, per favorire la possibilità di traffici e di commerci, si chiede (è una richiesta che non solo Gioia Tauro, ma la Calabria ed il Sud avanzano da moltissimi anni) l'istituzione di una zona franca che faciliti la possibilità di sviluppo dei mercati. Ci sembra che tutto questo si muova in quella logica di attenzione al Mezzogiorno d'Italia che il Governo Berlusconi ha delineato all'atto della sua presentazione.

L'ordine del giorno 0/699/8/8<sup>a</sup> si muove nella stessa ottica del precedente, prevedendo incentivi da corrispondere alle imprese pubbliche e private affinché vengano nel Mezzogiorno o vi restino e si rafforzino qualora già vi siano. Si chiede che il Governo non consenta a Trenitalia Spa (i nomi cambiano ma la politica è sempre la stessa, punitiva nei confronti del Mezzogiorno e della Calabria in modo particolare) di attuare il vecchio piano d'impresa che prevedeva la chiusura delle Officine Grandi Riparazioni a Saline ioniche. Le O.G.R. furono costruite negli anni Settanta (fanno parte di quel famoso, disgraziato e sciagurato «pacchetto Colombo») con l'impiego di centinaia di miliardi di allora (non so oggi quanti sarebbero) per ospitare 1.100 operai che avrebbero dovuto effettuare le grandi riparazioni sui treni e soprattutto sui locomotori. Ebbene, le O.G.R. non entrarono mai pienamente in funzione: a fronte dei 1.100 operai previsti, il massimo di maestranze è stato di 115 unità.

Ora, anziché pensare ad una divisione del lavoro con altre officine, Trenitalia spa trova più semplice e meno costoso chiudere le O.G.R., questo con la benedizione dei sindacati che in effetti si preoccupano assai poco del Mezzogiorno.

A nostro avviso, invece, per rendere produttive le O.G.R. basterebbe aumentare il numero delle maestranze; un impianto previsto per 1.100 operai ovviamente diventa passivo se ve ne lavorano solo 115, laddove, invece, se si integrano le produzioni attraverso l'impiego del giusto numero di operai ciò non accade.

Inoltre, in questo momento vi è una richiesta della Siemens di utilizzare gli enormi capannoni delle O.G.R. per costruire nuovi locomotori e vagoni che consentirebbero, con scartamento dei fondali, il trasporto dei *containers* che attualmente non può essere effettuato via ferrovia perché i vecchi vagoni non sono adatti. La produzione di questa nuova linea prevede tra l'altro l'impiego di circa 600 unità lavorative. La richiesta quindi è di utilizzare l'impianto per questa intrapresa.

C'è un'opposizione di Trenitalia spa che non si spiega; quindi con questo ordine del giorno chiediamo che il Governo intervenga presso la suddetta per far comprendere che le O.G.R. non possono essere date, magari, ad un'impresa che tratta il legno, forte di dodici operai, ma devono

in qualche modo trovare una utilizzazione sempre nel settore ferroviario con una compartecipazione della stessa Trenitalia spa.

Mi auguro, in conclusione, che la Commissione approvi questi ordini del giorno.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Faccio miei gli ordini del giorno 0/699/9/8<sup>a</sup> e 0/699/10/8<sup>a</sup> che si illustrano da sé.

L'ordine del giorno 0/699/11/8<sup>a</sup> riguarda il contributo per la formazione professionale della Gente di mare che scade alla fine del 2001. Si chiede una proroga al 31/12/2002 dei benefici di cui alle leggi n. 647 del 1996 e n. 522 del 1999. Lo spirito mi sembra il medesimo dell'ordine del giorno 0/699/12/8<sup>a</sup>. Ritengo che, essendo molto simili, gli ordini del giorno possano essere approvati entrambi.

Infine, faccio miei gli ordini del giorno 0/699/13/8<sup>a</sup> 0/699/14/8<sup>a</sup> e rinuncio ad illustrarli.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno 0/699/1/8<sup>a</sup> e 0/699/2/8<sup>a</sup>. Mi rimetto al Governo sugli ordini del giorno 0/699/3/8<sup>a</sup> e 0/699/4/8<sup>a</sup>.

Esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno 0/699/5/8<sup>a</sup>, 0/699/6/8<sup>a</sup>, 0/699/7/8<sup>a</sup> e 0/699/8/8<sup>a</sup>.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno 0/699/9/8<sup>a</sup>, occorre rimettere la questione alla Commissione per Roma capitale, visto che non possiamo certo dire al sindaco di Roma o al presidente della provincia come spendere i soldi che gli attribuiamo. Il parere è quindi contrario.

Circa gli ordini del giorno 0/699/10/8<sup>a</sup> e 0/699/14/8<sup>a</sup>, mi rimetto al Governo. Esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno 0/699/11/8<sup>a</sup> e 0/699/12/8<sup>a</sup>, mentre esprimo parere contrario sull'ordine del giorno 0/699/13/8<sup>a</sup>, con il quale il senatore Fabris chiede di tornare alla disciplina del 1999, modificata dalla legge finanziaria 2000.

MARTINAT, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, accolgo gli ordini del giorno 0/699/1/8<sup>a</sup> e 0/699/2/8<sup>a</sup>, mentre esprimo parere contrario sugli ordini del giorno 0/699/3/8<sup>a</sup>, 0/699/5/8<sup>a</sup> e 0/699/6/8<sup>a</sup>.

L'ordine del giorno 0/699/4/8<sup>a</sup> viene accolto come raccomandazione. L'ordine del giorno 0/699/7/8<sup>a</sup> viene accolto, ma solo a condizione che venga stralciato il punto b), perché contenente un impegno troppo forte. Il Governo ha presente il problema, ma senza l'eliminazione di quel punto, potrà accoglierlo solo come raccomandazione.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Senatore Meduri, accoglie la proposta di modifica avanzata dal Sottosegretario?

MEDURI (*AN*). Sì, signor Presidente.

MARTINAT, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, l'ordine del giorno 0/699/8/8<sup>a</sup> può essere accolto come raccomandazione, perché c'è tutta una problematica legata ad una dichiarazione piuttosto pesante di Trenitalia Spa, secondo la quale lo stabilimento delle O.G.R. fu costruito in modo sbagliato, nacque già vecchio e può servire, così come impostato, solo per linee elettrificate, mentre sul posto c'è il problema della non elettrificazione. Si esprime però l'impegno a mantenere l'occupazione attuale, senza poterla potenziare. Noi siamo disponibili a lavorare per rivedere la posizione di Trenitalia Spa e quindi possiamo accogliere questo ordine del giorno come raccomandazione.

MEDURI (AN). Signor Presidente, la Trenitalia Spa dichiara cose che non sono vere. Lo dico qui ufficialmente, assumendomene le responsabilità. C'è la sua volontà di dare questo enorme impianto ad un'impresa che lavora il legno, mentre c'è la Siemens che...

MARTINAT, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Senatore Meduri, ci troviamo di fronte ad una lettera molto esplicita di Trenitalia Spa. L'ordine del giorno viene accolto come raccomandazione proprio per approfondire la questione.

Esprimo parere contrario sugli ordini del giorno 0/699/9/8<sup>a</sup>, 0/699/10/8<sup>a</sup>, 0/699/13/8<sup>a</sup> e 0/699/14/8<sup>a</sup>, mentre gli ordini del giorno 0/699/11/8<sup>a</sup> e 0/699/12/8<sup>a</sup> vengono accolti come raccomandazione.

Esprimo parere contrario sull'ordine del giorno 0/699/13/8<sup>a</sup> ritenendolo pleonastico. Il parere è altresì contrario sull'ordine del giorno 0/699/14/8<sup>a</sup> che ritengo mal esposto. Infatti non si tratta del «nodo di Mestre» bensì della nuova Romea commerciale, cioè la E55. In questo momento il Governo non può prendere impegni al riguardo essendo in corso una discussione all'interno della maggioranza sul fatto se sia più opportuno realizzare un'autostrada o una superstrada. Comunque, c'è sicuramente l'impegno ad intervenire sulla Romea a breve termine.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno 0/699/1/8<sup>a</sup> e 0/699/2/8<sup>a</sup> non verranno posti in votazione.

I presentatori dell'ordine del giorno 0/699/3/8<sup>a</sup> insistono per la votazione?

DONATI (Verdi-U). Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/699/3/8<sup>a</sup>.

**Non è approvato.**

Essendo stato accolto dal Governo come raccomandazione, l'ordine del giorno 0/699/4/8<sup>a</sup> non verrà posto in votazione.

I presentatori dell'ordine del giorno 0/699/5/8<sup>a</sup> insistono per la votazione?

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

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/699/5/8<sup>a</sup>.

**Non è approvato.**

I presentatori dell'ordine del giorno 0/699/6/8<sup>a</sup> insistono per la votazione?

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

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/699/6/8<sup>a</sup>.

**Non è approvato.**

Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno 0/699/7/8<sup>a</sup> e 0/699/8/8<sup>a</sup> (come raccomandazione) non verranno posti in votazione.

I presentatori dell'ordine del giorno 0/699/9/8<sup>a</sup> insistono per la votazione?

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

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/699/9/8<sup>a</sup>.

**Non è approvato.**

I presentatori dell'ordine del giorno 0/699/10/8<sup>a</sup> insistono per la votazione?

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

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/699/10/8<sup>a</sup>.

**Non è approvato.**

Essendo stati accolti dal Governo come raccomandazione, gli ordini del giorno 0/699/11/8<sup>a</sup> e 0/699/12/8<sup>a</sup> non verranno posti in votazione.

I presentatori dell'ordine del giorno 0/699/13/8<sup>a</sup> insistono per la votazione?

BRUTTI Paolo. (DS-U) Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/699/13/8<sup>a</sup>.

**Non è approvato.**

I presentatori dell'ordine del giorno 0/699/14/8<sup>a</sup> insistono per la votazione?

BRUTTI Paolo. (DS-U) Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/699/14/8<sup>a</sup>.

**Non è approvato.**

Passiamo all'esame degli ordini del giorno riferiti al disegno di legge di bilancio, tabella 10.

MENARDI. (AN) A seguito dell'invito del rappresentante del Governo, nonché della risposta positiva del Ministro, apparsa sulla stampa di oggi, circa la questione oggetto dell'ordine del giorno 0/700/1/8<sup>a</sup>-Tab.10, lo ritiriamo.

VISERTA COSTANTINI. (DS-U) L'ordine del giorno 0/700/2/8<sup>a</sup>-Tab.10 nasce dalla condizione di incertezza, di preoccupazione, che colpisce gli enti locali dopo il mutamento della presidenza dell'ANAS. Quest'ultima infatti aveva assunto degli impegni con la provincia e con i vari comuni interessati all'opera...

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. La presidenza dell'ANAS non è ancora cambiata.

VISERTA COSTANTINI. (DS-U) Comunque non c'è più quella di prima. Volevamo quindi sapere se il Governo intenda mantenere gli impegni assunti dall'ANAS negli anni precedenti.

DONATI. (Verdi-V) L'ordine del giorno 0/700/3/8<sup>a</sup>-Tab.10 concerne la richiesta di predisporre sistemi e misure di regolazione. Ho già avuto

modo di spiegare nel corso della discussione generale che, a parte la politica delle infrastrutture che ha aspetti e logiche positivi e negativi di cui tanto abbiamo dibattuto in occasione del disegno di legge Lunardi, nel campo della mobilità esiste il problema di orientare le scelte con politiche di incentivo, disincentivo, tassazione, detassazione, che in parte abbiamo approvato anche per il cabotaggio.

Si chiede quindi al Governo di presentare queste misure di orientamento nel campo della mobilità a partire, io propongo, dalla detassazione del prezzo dell'abbonamento per il trasporto collettivo. Potremo poi verificare se di quello mensile, annuale e per quali soggetti ed aree del Paese. Occorre premiare in qualche modo un comportamento virtuoso dei cittadini che ci aiuta a tenere bassa la congestione; credo sia un modo molto concreto per aiutare le famiglie, per le quali la spesa per i trasporti rappresenta un capitolo molto significativo del loro bilancio, ed anche per orientare questo sistema di trasporto collettivo, non già dando risorse alle aziende bensì al singolo cittadino che sceglie questo tipo di comportamento.

Con l'ordine del giorno 0/700/4/8<sup>a</sup>-Tab.10 si chiede di rifinanziare la legge n. 366 del 1998 per la mobilità ciclistica. Infatti vi sono 300 miliardi di risorse disponibili già assegnate sulla base di graduatorie che hanno predisposto le regioni (i progetti sono presentati dai comuni ma sono le regioni che li selezionano e poi ottengono e redistribuiscono il finanziamento di questa legge nazionale); il problema è che i singoli comuni hanno avanzato richieste di piste ciclabili per un ammontare di 1.200 miliardi e sarebbe un vero peccato perdere questa opportunità di costruire reti integrate. Torno sul ragionamento fatto prima per il trasporto rapido di massa: se si realizza una parte di pista ciclabile – come abbiamo verificato in tutte le città italiane – questa da sola è destinata a non funzionare. Bisogna creare una rete, collegare un sistema.

Sarebbe quindi opportuno rifinanziare la legge n. 336 per consentire ai comuni, dopo la prima *tranche* di piste ciclabili, di proseguire questi disegni a rete. Poiché una legge c'è, e sta funzionando, cerchiamo di rifinanziarla. Ovviamente si possono immaginare dei gradini di finanziamento, anno per anno, che sarà poi la Commissione bilancio a definire nel quadro di compatibilità più generale.

La questione delle biciclette suscita sempre ilarità. Resto convinta che nelle città italiane medio-piccole, nelle quali le reti tranviarie sono sovradimensionate e altre modalità di sovvenzione del trasporto pubblico rischiano di alimentare circuiti di autobus vuoti che girano a spese nostre, spesso esse rappresentino l'unica soluzione (peraltro a basso costo per la collettività) per alleggerire la congestione.

MONTALBANO (*DS-U*). Signor Presidente, penso che l'ordine del giorno 0/700/5/8<sup>a</sup>-Tab.10, facendo riferimento ad argomenti trattati questa mattina dal ministro Lunardi, possa essere accolto, visto che si fa esplicito richiamo alla necessità di procedere in maniera diffusa e organica nel Mezzogiorno per la dotazione delle reti e delle infrastrutture.

L'ordine del giorno ricorda anche che la Sicilia centro-meridionale, in particolare la provincia di Agrigento, risulta penalizzata dalle scelte di priorità contenute nell'accordo di programma quadro e chiede allo Stato di farsi carico di aprire il tavolo con la regione Sicilia per discutere di un'ipotesi di adeguamento.

MEDURI (AN). Signor Presidente, illustro l'ordine del giorno n. 0/700/6/8<sup>a</sup>-Tab.10. È noto che ci sono ritardi da era geologica nella costruzione delle infrastrutture grandi (la Salerno-Reggio Calabria) medie e piccole (che pesano ancor di più sulla collettività) affidata all'ANAS. Tale situazione è peggiorata negli ultimi anni, ossia da quando è arrivato nella regione un capo compartimento con il quale non riesce a comunicare neanche l'ispettore dell'ANAS per la Calabria. Di questi ritardi ce ne sono alcuni clamorosi. Faccio l'esempio del secondo lotto della Gallico-Gambarie, una superstrada importantissima, perché collega il mare con la parte più importante dell'Aspromonte e toglie dall'isolamento quattro comuni montani che si vanno, via via, spopolando.

Con questo ordine del giorno chiedo al Governo di intervenire con forza per rimuovere le cause di questi ritardi, dovuti anche, per esempio, al fatto che per le collaborazioni alle progettazioni non vengono impiegati professionisti locali, ma persone chiamate da fuori, nonostante la Calabria abbia disoccupazione, buoni cervelli e buone professionalità, e a procedere, qualora individuasse delle responsabilità, alla sostituzione di qualche funzionario che in Calabria non ha lavorato bene.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere contrario sull'ordine del giorno 0/700/2/8<sup>a</sup>-Tab.10. Mi rimetto al governo per gli ordini del giorno 0/700/3/8<sup>a</sup>-Tab.10 e 0/700/4/8<sup>a</sup>-Tab.10. Per quanto riguarda l'ordine del giorno 0/700/5/8<sup>a</sup>-Tab.10, chiedo al presentatore qualche spiegazione in più, perché non mi è chiaro.

MONTALBANO (DS-U). Signor Presidente, i contraenti dell'accordo di programma quadro sono lo Stato, la regione e l'ANAS. Si tratterebbe di sollecitare un confronto per evitare omissioni sul piano della programmazione. Chiedo quindi che il Governo si impegni a tal fine.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Ma che si attivi la regione Sicilia in questo senso!

MONTALBANO (DS-U). Ma è il Governo la parte contraente più autorevole!

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Per gli ordini del giorno 0/700/5/8<sup>a</sup>-Tab.10 e 0/700/6/8<sup>a</sup>-Tab.10, mi rimetto al Governo.

MARTINAT, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno 0/700/2/8<sup>a</sup>-Tab.10. Esprime parere contrario sugli ordini del giorno 0/700/3/8<sup>a</sup>-Tab.10 e 0/700/4/8<sup>a</sup>-Tab.10, perché modificano le entrate per il bilancio dello Stato. L'ordine del giorno 0/700/5/8<sup>a</sup>-Tab.10 è accolto come raccomandazione. L'ordine del giorno 0/700/6/8<sup>a</sup>-Tab.10 può essere accolto purché venga eliminata l'ultima parte, dopo le parole: «cause dei ritardi», per non personalizzare il problema.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Ricordo che l'ordine del giorno 0/700/1/8<sup>a</sup>-Tab.10 è stato ritirato.

Senatore Viserta Costantini, insiste per la votazione dell'ordine del giorno 0/700/2/8<sup>a</sup>-Tab.10?

VISERTA COSTANTINI (DS-U). No, signor Presidente.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/700/3/8<sup>a</sup>-Tab.10, presentato dalla senatrice Donati e dal senatore Brutti Paolo.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'ordine del giorno 0/700/4/8<sup>a</sup>-Tab.10, presentato dalla senatrice Donati e dal senatore Brutti Paolo.

**Non è approvato.**

Senatore Montalbano, insiste per la votazione dell'ordine del giorno 0/700/5/8<sup>a</sup>-Tab.10?

MONTALBANO (DS-U). No, signor Presidente.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Senatore Meduri, accoglie la proposta di riformulazione avanzata dal rappresentante del Governo dell'ordine del giorno 0/700/6/8<sup>a</sup>-Tab.10?

MEDURI (AN). Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Resta ora da conferire il mandato per il rapporto con osservazioni alla 5<sup>a</sup> Commissione.

Propongo che tale incarico mi venga affidato in quanto relatore alla Commissione.

Poiché non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto con osservazioni sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria, resta così conferito.

*I lavori terminano alle ore 13,05.*

ALLEGATO

**ORDINI DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE N. 699****(0/699/1/8<sup>a</sup>)**

GRILLO

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002,

premessi che:

il nuovo piano generale dei trasporti ha previsto linee di intervento per eliminare le criticità nei modelli organizzativi dedicati alla sicurezza della navigazione, individuando aree verso le quali indirizzare l'attività futura e gli interventi sia normativi che operativi, quali:

l'incremento delle attività PSC – *Port State Control* – per assicurare un efficace ed efficiente sistema di controllo e vigilanza del trasporto via mare, onde evitare che la competizione tra gli operatori possa avvenire a scapito degli *standard* di sicurezza attraverso la compressione dei relativi costi, con particolare attenzione alla liberalizzazione del cabotaggio marittimo;

la realizzazione di un sistema integrato di controllo del traffico marittimo (VTS) volto a fornire ausili alla navigazione, alla vigilanza e al soccorso per la salvaguardia della vita umana in mare, alla prevenzione degli incidenti con la conseguente tutela dell'ambiente marino e delle sue risorse; la rete di stazioni di controllo del traffico marittimo VTS, permetterà di seguire qualsiasi nave nell'intero corso della navigazione nelle acque di interesse nazionale, non solo per segnalare ostacoli e pericoli al fine di prevenire rischio di collisioni, specialmente quando si tratta di navi che trasportano merci pericolose, ma costituirà anche uno strumento fondamentale ai fini della sicurezza costiera e portuale nazionale per la sua capacità di monitorare qualsiasi bersaglio in navigazione verso il territorio italiano;

considerato che:

le attività altamente specialistiche di cui sopra sono svolte da personale del Corpo delle capitanerie di porto in base rispettivamente al recepimento di direttive comunitarie e norme internazionali per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento (decreto ministeriale 19 aprile 2000, n. 432) e in forza della legge 7 marzo 2001, n. 51, che ha

espressamente individuato nel Corpo delle capitanerie di porto il soggetto deputato alla gestione operativa del sistema VTS;

il disegno di legge finanziaria per l'anno 2002 ha previsto nel settore dei trasporti interventi per l'installazione di particolari sistemi di controllo del traffico marittimo;

la Corte dei conti nella relazione al Parlamento per l'anno 2000 ha esplicitamente dichiarato che i vari provvedimenti di legge vigenti identificano «la specificità e l'unitarietà delle funzioni del Corpo, individuando nell'ufficio capitaneria di porto, indipendentemente all'organo centrale competente per materia, lo sportello incaricato delle funzioni pubbliche e/o operative per le problematiche attinenti il settore marittimo»;

la legge 14 novembre 2000, n. 331, ha previsto la graduale sostituzione dei militari in servizio di leva con volontari di truppa, che dovrà concretizzarsi entro il 2006 e, contemporaneamente, ha disciplinato la contestuale progressiva riduzione dell'organico complessivo delle forze armate, fatta eccezione per il Corpo delle capitanerie di porto,

impegna il Governo:

a individuare le risorse per consentire di sostituire i 3.325 militari in servizio di leva nel Corpo delle capitanerie di porto con altrettanti volontari di truppa per mantenere inalterata la tabella organica stabilita dalla legge 6 agosto 1991, n. 255, che altrimenti sarebbe ridotta di oltre il 30 per cento, con conseguenti inevitabili ricadute negative sulle attività di istituto del Corpo, con particolare riguardo alla gestione operativa del sistema del controllo del traffico marittimo – VTS e l'attività ispettiva *di Port State Control*».

---

**(0/699/2/8<sup>a</sup>)**

GRILLO

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002,

premesso che:

la resistenza ad investire in Italia o nelle regioni meridionali del Paese, da parte delle imprese estere e di quelle settentrionali italiane, dipende da diversi fattori che ne riducono la competitività;

uno di questi fattori è la forte debolezza del sistema dei trasporti nazionali con la conseguente penalizzazione che le merci possono incontrare nel muoversi lungo la penisola e nel varcare l'arco alpino;

il trasporto costituisce un fattore strategico e condiziona la collocazione degli insediamenti produttivi;

il ricorso alla via marittima, naturale per un Paese peninsulare e insulare come l'Italia, consente di intervenire in tempi brevi e migliorare concretamente e velocemente le prestazioni complessive del sistema dei trasporti italiano, aggirando strozzature e debolezze del sistema di trasporto terrestre, sempre più prossimo a livelli di saturazione con pesanti ripercussioni sull'ambiente;

la produzione di servizi di navigazione mercantile oltrepassa i 17 miliardi di lire e sul piano occupazionale gli addetti superano le 30.000 unità;

l'atteggiamento europeo è favorevole ad uno sviluppo del trasporto marittimo attraverso misure che ne riducano il costo e che, a tal fine, sono state adottate dalla Commissione linee guida riguardo agli aiuti di Stato alle imprese di navigazione che accettano – a differenza di quanto accade in altri settori – ipotesi di riduzione anche totale dei costi fiscali e contributivi da queste sopportati;

negli ultimi anni, a seguito della politica comunitaria di difesa della competitività della flotta, altri Stati membri comunitari (Gran Bretagna, Olanda, Francia e Germania) hanno realizzato politiche marittime molto aggressive, caratterizzate dall'adozione di strumenti innovativi di rafforzamento della competitività della bandiera e di attrazione di imprese armatoriali dall'estero;

tali regimi sono oggi in grado di esercitare una forte attrazione anche nei confronti del nostro armamento, in particolare nel settore del cabotaggio, recentemente aperto alla concorrenza fra bandiere comunitarie, con la conseguenza che un settore tradizionalmente appannaggio esclusivo delle imprese italiane corre oggi seri rischi di delocalizzazione delle stesse imprese verso gli Stati membri che offrono migliori condizioni di competitività nei traffici di cabotaggio;

per contrastare questo fenomeno, con la legge 28 dicembre 1999, n. 522, sono stati estesi al cabotaggio marittimo, fino al 2001 e nella misura dell'80 per cento, gli sgravi contributivi previsti per le navi iscritte nel Registro internazionale;

con la fine dell'anno scadono gli sgravi contributivi parziali disposti dalla legge n. 522 del 1999, già insufficienti a colmare il *gap* competitivo del cabotaggio italiano;

qualora non si intervenisse l'armamento italiano sarebbe obbligato, per restare sul mercato, a trasferire le proprie navi e, in seguito, le proprie strutture gestionali all'estero, con un danno importante all'occupazione italiana e all'indotto;

le ricadute negative sul settore comporterebbero una forte reazione delle organizzazioni sindacali, che hanno nel settore del cabotaggio gran parte dei marittimi loro iscritti;

il disegno di legge finanziaria per l'anno 2002, non prevede per le imprese armatoriali accantonamenti o stanziamenti volti a renderle competitive con i concorrenti,

impegna il Governo:

ad estendere nel settore del cabotaggio i benefici già previsti dal decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, istitutiva del Registro internazionale, al fine di ridurre il costo del lavoro marittimo italiano e il costo fiscale gravante sulle imprese;

ad introdurre misure di semplificazione degli adempimenti fiscali nonché di stabilizzazione del reddito delle imprese attraverso l'istituzione della cosiddetta *tonnage tax*, sistema di tassazione forfetario parametrato sul tonnellaggio delle navi;

a promuovere e sostenere programmi di formazione della gente di mare previsti dalle convenzioni internazionali».

---

(0/699/3/8<sup>a</sup>)

DONATI, BRUTTI Paolo

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002,

premesso che:

la mobilità nelle realtà urbane e metropolitane ha raggiunto in Italia livelli di congestione, di blocco degli spostamenti che danneggiano fortemente l'accessibilità dei cittadini e delle imprese, e che vede una crescita sistematica del traffico morotizzato privato e del trasporto su strada;

questa situazione di crisi produce elevati livelli di inquinamento acustico ed atmosferico, incentiva i consumi energetici, produce una mancata accessibilità, incrementa l'incidentalità e l'insicurezza stradale (oltre due terzi degli incidenti avviene in ambito urbano) e genera forti costi diretti ed indiretti sui cittadini, le imprese e più in generale sulla collettività;

una stima prudente ha stabilito che il costo della "congestione" si aggira sui 14.000 miliardi all'anno, a cui devono essere aggiunti i costi sostenuti per l'incidentalità, i costi supportati dalla collettività e dai privati per l'incremento delle malattie degenerative e per il risanamento acustico ed atmosferico, il degrado del nostro patrimonio artistico e naturale;

considerando che:

l'attuale livello di offerta dei servizi di trasporto pubblico locale non è adeguata a servire una domanda in crescita e che richiede il miglioramento delle prestazioni, velocità e *confort*, in cui risulta evidente che la dotazione infrastrutturale delle reti per il trasporto rapido di massa (metropolitane e tramvie) vede l'Italia all'ultimo posto in ambito europeo e che occorre rapidamente colmare questo *deficit* infrastrutturale;

nel 1992 è stata approvata la legge 26 febbraio 1992, n. 211, per la realizzazione di reti per il trasporto rapido di massa, che con successive modifiche normative e mediante diversi rifinanziamenti prevede un ammontare complessivo di investimenti pari a circa lire 15.000 miliardi di cui il 40 per cento a carico degli enti locali proponenti;

che i disegni di legge di bilancio e finanziaria in esame prevedono la rimodulazione delle risorse disponibili per la legge n. 211 del 1992, ma non prevedono l'incremento delle risorse a disposizione delle città per avanzare progetti ed estendere le reti programmatiche ed in diversi casi in corso di realizzazione,

impegna il Governo:

ad assicurare finanziamenti adeguati ed aggiuntivi per la realizzazione delle reti per il trasporto rapido di massa ed a procedere ad una efficace accelerazione delle procedure e del sistema di autorizzazioni per consentire una rapida realizzazione dei progetti al fine di garantire servizi efficienti e di qualità per la mobilità urbana dei cittadini».

---

**(0/699/4/8<sup>a</sup>)**

BRUTTI PAOLO, VISERTA COSTANTINI, MONTALBANO, FALOMI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002,

premesso che:

lo stato di emergenza delle popolazioni dell'Umbria e delle Marche colpite dal terremoto del 1997 non è ancora cessato;

gli interventi si succedono con continuità e debbono essere sostenuti con adeguate risorse finanziarie e con adeguamenti normativi che snelliscano e semplifichino le procedure esistenti;

a tal fine appare contraddittorio con gli obiettivi di risarcire pienamente le popolazioni colpite dal sisma il fatto che il disegno di legge finanziaria per l'anno 2002 operi una indiscriminata riduzione delle risorse previste a questo fine nella Tabella F;

si compie infatti in questa Tabella una rimodulazione la quale, per il solo anno 2002, blocca un importo di investimenti vicino ai 1.000 miliardi di accensione di mutui,

impegna il Governo:

a rimodulare gli importi previsti nella Tabella F del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002, in modo da garantire per il 2002 risorse

effettivamente spendibili e pari a: 139.443, 216.912, 216.912, 2.814.704 migliaia di euro, rispettivamente per gli anni 2002, 2003, 2004 e 2005».

---

**(0/699/5/8<sup>a</sup>)**

BRUTTI PAOLO, DONATI, FALOMI, VISERTA COSTANTINI, MONTALBANO

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002,

premesso che:

l'articolo 33 del disegno di legge finanziaria consente alla Cassa depositi e prestiti di intervenire nel progetto di finanzia delle grandi opere strategiche, in deroga alle presenti disposizioni e senza ulteriori precisazioni dei limiti e dei criteri a cui deve commisurarsi detto intervento;

che questa misura apre la strada all'utilizzo della Cassa come surrettizio finanziatore «privato» di opere nelle quali non si riesca ad attrarre capitale di rischio, per insussistenza dei margini di rientro degli investimenti;

che in tal modo la Cassa verrebbe esposta a rischi di dissesto, con effetti conseguenti assai pericolosi sulle attività di finanziamento degli enti locali,

impegna il Governo:

a modificare la norma contenuta nel comma 1 dell'articolo 33 del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002, che prevede una deroga alle disposizioni vigenti ed invece ad inserire un comma contenente l'indicazione dei criteri e dei vincoli cui la Cassa deve attenersi nell'intervento a favore dei soggetti attuatori delle varie fasi di realizzazione delle opere di interesse strategico».

---

**(0/699/6/8<sup>a</sup>)**

BRUTTI PAOLO, DONATI, FALOMI, VISERTA COSTANTINI, MONTALBANO

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002,

premesso che:

l'articolo 23 del disegno di legge finanziaria compie un passo indietro inaccettabile sul processo di apertura alla concorrenza nel sistema

dei servizi locali, aprendo la strada alla costituzione di veri e propri monopoli locali privati;

in particolare per il sistema del trasporto pubblico locale il disposto dell'articolo 23 blocca e inverte un processo di modernizzazione del comparto che ha portato notevoli benefici, sia in termini di risanamento gestionale che in termini di efficienza produttiva;

si ritiene opportuno che questo articolo venga stralciato dal contesto della legge finanziaria per avviare nel contempo un approfondito esame di merito su un provvedimento organico di riforma del sistema dei servizi pubblici locali, anche al fine di salvaguardare le disposizioni vigenti previste per i singoli settori, introducendo al comma 1 del nuovo articolo 113 del testo unico della legge sull'ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, una norma che faccia salve le disposizioni nazionali di attuazione di normative comunitarie, con riferimento particolare a quanto disposto dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e dal decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400, per ciò che concerne il trasporto pubblico locale,

impegna il Governo:

a modificare quanto previsto dall'articolo 23 del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002 nel senso indicato in premessa, per consentire un'effettiva liberalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale».

---

**(0/699/7/8<sup>a</sup>)**

MEDURI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 699 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2002)

premessò che:

il porto di Gioia Tauro può e deve diventare fattore determinante di sviluppo per tutta la Calabria ed in particolare per la provincia di Reggio Calabria;

considerato inoltre che:

affinché ciò avvenga occorre che si verifichino primariamente due condizioni, ovvero che:

a) vengano realizzate tutte quelle infrastrutture (ferroviarie, stradali di collegamento veloce con i due aeroporti vicini di Reggio Calabria e di Lametia Terme) che ne facciano un reale centro di intermodalità;

b) venga creata una "zona franca" che favorisca i traffici ed i commerci evitando che il porto si riduca ad essere, in eterno, un porto dove si compia solamente lo scambio di merci tra navi grandi e navi piccole;

invita il Governo:

a fare quanto è indispensabile ed urgente per raggiungere gli scopi in premessa».

---

**(0/699/7/8<sup>a</sup>)** (nuovo testo)

MEDURI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002,

premesso che:

il porto di Gioia Tauro può e deve diventare fattore determinante di sviluppo per tutta la Calabria e, in particolare, per la provincia di Reggio Calabria;

considerato inoltre che:

affinché ciò avvenga occorre che si verifichi primariamente la condizione per cui vengano realizzate tutte quelle infrastrutture (ferroviarie, stradali di collegamento veloce con i due aeroporti vicini di Reggio Calabria e di Lametia Terme) che ne facciano un reale centro di intermodalità,

invita il Governo:

a fare quanto è indispensabile ed urgente per raggiungere gli scopi in premessa».

---

**(0/699/8/8<sup>a</sup>)**

MEDURI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002,

premesso che:

nel Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2002-2006 (DPEF) presentato dal Governo e nella risoluzione relativa che è stata, a suo tempo, ap-

provata dal Senato sono contenuti precisi impegni a favore del Mezzogiorno d'Italia al fine di aumentare l'occupazione e, quindi, gettare le premesse per una reale ripresa socio-economica ed occupazionale;

considerato che:

in provincia di Reggio Calabria esistono le «Officine grandi riparazioni» (OGR), delle Ferrovie dello Stato create in passato con impiego di centinaia di miliardi di denaro pubblico ed oggi quasi dismesse ed in procinto di essere chiuse, nonostante fossero state pensate per occupare oltre mille operai,

impegna il Governo:

a non consentire a Trenitalia S.p.A. di attuare il vecchio Piano d'impresa che prevedeva, con la benedizione sindacale, la chiusura *tout court* delle OGR ma, al contrario, proprio in ossequio a quanto previsto nel DPEF e nella risoluzione con la quale il Senato lo ha approvato, a rivitalizzare l'impianto per concorrere in modo tangibile allo sforzo del Governo della nazione volto a sostenere una reale ripresa socio economica del Sud e comunque, in ogni caso, a favorire il reimpiego eventuale dell'impianto in intraprese importanti, sempre in campo ferroviario, che sembra di possano attuare anche con il concorso dei Trenitalia S.p.A».

---

(0/699/9/8<sup>a</sup>)

FALOMI, BRUTTI Paolo

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002,

considerato che:

la legge 15 dicembre 1990, n. 396, recante «Interventi per Roma, Capitale della Repubblica», prevede tra i suoi obiettivi: all'articolo 1, comma 1, lettera *b*), la creazione di parchi archeologici; all'articolo 1, comma 1, lettera *d*), l'adeguamento della dotazione delle infrastrutture per la mobilità urbana;

tenuto conto che:

la Commissione per Roma Capitale, di cui all'articolo 2, comma 1, della citata legge n. 396 del 1990, è presieduta dal Presidente del Consiglio dei ministri o, per sua delega, dal Ministro per i problemi delle aree urbane e prevede la presenza dei Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti, dell'ambiente e per i beni culturali e ambientali,

impegna il Governo:

a considerare, nel complesso delle opere finanziabili, come prioritari gli interventi per:

l'abbattimento del tratto sopraelevato della tangenziale est e la progettazione e realizzazione di un percorso alternativo;

la realizzazione del parco archeologico di Centocelle;

a utilizzare gli ulteriori stanziamenti previsti dalla Tabella D del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002 per gli scopi di cui ai punti 1) e 2)».

---

**(0/699/10/8<sup>a</sup>)**

FALOMI, BRUTTI Paolo

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002,

premessi che:

il comune di Roma amministra un territorio grande come quello di Milano, Torino, Genova, Bologna, Firenze, Napoli, Bari, Catania e Palermo messe insieme;

che la città è, in termini di popolazione, la terza capitale europea e che in termini di superficie è la capitale con il territorio più vasto;

che la spesa comunale pro capite di Roma è molto inferiore rispetto a Parigi e Berlino;

che la spesa per investimenti è inferiore a quella delle altre capitali europee;

che Roma riceve pro capite dallo Stato meno trasferimenti rispetto a molte altre città italiane;

che nel 2000 la media nazionale dei trasferimenti pro capite delle grandi città è stata di lire 446.000, mentre a Roma sono state trasferite solo lire 396.000;

considerato che:

nell'incontro del 9 agosto 2001 tra il sindaco di Roma, Walter Veltroni e il Presidente del Consiglio dei ministri, Silvio Berlusconi, sono stati assunti da parte del Governo impegni per incrementare le risorse previste dalla legge 15 dicembre 1990, n. 396;

che tale impegno è stato rispettato per quanto riguarda l'anno 2002;

che per gli anni 2003 e 2004 le somme stanziare sono inferiori di 155 milioni di euro (circa 300 miliardi di lire) rispetto agli impegni assunti,

impegna il Governo:

a reperire le risorse finanziarie necessarie a garantire quanto concordato con il comune di Roma».

---

**(0/699/11/8<sup>a</sup>)**

BRUTTI PAOLO, DONATI, FALOMI, VISERTA COSTANTINI, MONTALBANO

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002,

premesso che:

è necessario prorogare per l'anno 2002 il contributo per la formazione professionale della gente di mare che scade alla fine del 2001, al fine di non interrompere processi di riqualificazione del personale necessari per affrontare le modificazioni in atto nel lavoro del personale di navigazione,

impegna il Governo:

a introdurre nel disegno di legge finanziaria per l'anno 2002 la proroga fino al 31 dicembre 2002 dei contributi per la formazione professionale della gente di mare previsti dal decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 536, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, e dalla legge 28 dicembre 1999, n. 522».

---

**(0/699/12/8<sup>a</sup>)**

BRUTTI PAOLO, DONATI, FALOMI, VISERTA COSTANTINI, MONTALBANO

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002,

premesso che:

qualora non fosse prorogato per il triennio 2002-2004 lo sgravio contributivo per le imprese impegnate nei servizi marittimi di cabotaggio che sono in scadenza al 31 dicembre 2001, secondo quanto disposto dall'articolo 9 della legge 28 dicembre 1999, n. 522, si avrebbe un immediato e gravissimo pregiudizio occupazionale e l'apertura di un processo di sostituzione di marittimi italiani con forza lavoro extracomunitaria;

che è pertanto necessario provvedere alla proroga degli sgravi contributivi e ciò comporta, sulla base dei dati forniti dall'Istituto nazionale

della previdenza sociale (INPS) e dalle Ferrovie dello Stato relativi al numero dei marittimi impiegati nel settore del cabotaggio e al loro monte retributivo annuo, un onere annuo per lo stato di 332 miliardi di lire,

impegna il Governo:

a prorogare per il triennio 2002-2004 i benefici di cui al decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, relativi agli sgravi contributivi per i servizi marittimi di cabotaggio, estendendoli anche alle imprese armatoriali che esercitano tali attività anche in via non esclusiva».

---

**(0/699/13/8<sup>a</sup>)**

FABRIS, BRUTTI Paolo

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002,

premesso che:

nella legge finanziaria 1999 vennero individuate le risorse e le procedure per la realizzazione dell'autostrada pedemontana veneta;

nella legge finanziaria 2001 è stata prevista la possibilità per gli enti locali interessati di realizzare l'autostrada pedemontana veneta anche in soluzione superstrada,

impegna il Governo:

a riprodurre immediatamente le procedure stabilite nella legge finanziaria 1999, onde garantire l'immediata realizzazione di un'opera già finanziata dallo Stato».

---

**(0/699/14/8<sup>a</sup>)**

FABRIS, BRUTTI Paolo

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002,

premesso che:

la realizzazione del completamento viario tra la E45 ed il "nodo di Mestre" (Nuova Romea Commerciale – E55) è stata inserita tra le priorità del Piano nazionale dei trasporti e della logistica, ed è stata considerata opera strategica del Governo al fine di completare il Corridoio adriatico

sino all'intersezione con l'asse est – ovest della Pianura padana (Corridoio europeo n. 5) e gli sbocchi viari verso il nord Europa;

i problemi di natura locale concernenti il tracciato per quanto di interesse degli enti locali delle regioni Emilia-Romagna e Veneto sono stati superati,

impegna il Governo:

a predisporre nel disegno di legge finanziaria per l'anno 2002 le risorse e le procedure atte all'avvio della progettazione definitiva e della realizzazione della E55».

---

**ORDINI DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE N. 700****(0/700/1/8<sup>a</sup>-Tab.10)**

SCARABOSIO, MENARDI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002,

preso atto di quanto emerso nel corso del dibattito, a conferma di quanto precisato nella relazione di accompagnamento al disegno di legge, al fine di assicurare la concreta realizzazione degli interventi per i giochi olimpici invernali «Torino 2006», unità previsionale di base 3.2.3.44 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, previsti dalla legge 9 ottobre 2000, n. 285,

impegna il Governo:

a riconsiderare la disciplina della legge n. 285 del 2000, riguardante gli interventi per i giochi olimpici invernali «Torino 2006» e lo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (capitolo 7366), integrando per quanto possibile lo stanziamento ivi previsto in modo da realizzare pienamente il grande evento di «Torino 2006» trainante non solo per la depressa area torinese e piemontese ma anche per l'intera economia nazionale».

---

**(0/700/2/8<sup>a</sup>-Tab.10)**

VISERTA COSTANTINI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002,

premesso che:

negli ultimi anni, l'orientamento consolidato dei vari Governi succedutisi e numerosi pronunciamenti del Parlamento hanno individuato quale priorità il miglioramento delle viabilità nelle aree urbane, allo scopo di garantire ai cittadini più sicurezza, buona qualità della vita e sostegno allo sviluppo;

rilevato che:

lo stesso Governo in carica, nella illustrazione degli indirizzi programmatici per il settore trasporti ed infrastrutture ha ribadito la centralità degli interventi nelle aree urbane;

una delle aree più congestionate, tra le tante che caratterizzano il nostro Paese, è certamente il tratto di costa abruzzese che fa perno intorno alla città di Pescara, ove la strada statale Adriatica attraversa una conurbazione lunghissima e senza soluzione di continuità che coinvolge città di notevole grandezza, investite da uno sviluppo economico e da una crescita demografica senza precedenti;

dopo anni di studi e approfondimenti, l'Ente nazionale per le strade (ANAS) e gli enti locali interessati definirono il tracciato di un primo lotto di una tangenziale intorno alla città di Monte Silvano;

tale intervento, già finanziato ed i cui lavori sono in via di completamento, ha, come è ovvio, un carattere di parzialità perché libera solo un brevissimo tratto della congestionata strada statale Adriatica;

l'ANAS, consapevole della necessità di proseguire nella realizzazione di una tangenziale che risolvesse in modo organico i problemi di viabilità dell'area, ha sottoscritto una convenzione con la provincia di Pescara, affidando a quest'ultima la progettazione di un ulteriore tratto della lunghezza di cinque chilometri, per portare la tangenziale sino a Città S. Angelo;

considerato che:

per la realizzazione di questo «primo lotto-*bis*» viene calcolato un investimento complessivo di lire 110 miliardi, e che l'ANAS nella persona del suo Presidente, ha assunto, con la provincia di Pescara e con i comuni interessati l'impegno formale al suo finanziamento,

impegna il Governo:

a sostenere l'orientamento dell'ANAS volto a destinare alla realizzazione del «primo lotto-*bis*» della tangenziale Pescara-Silvi, i 110 miliardi di lire preventivati;

a dare indicazione all'ANAS di avviare la progettazione di un secondo lotto che prolunghi la tangenziale sino alla città di Silvi Marina».

---

**(0/700/3/8<sup>a</sup>-Tab.10)**

DONATI, BRUTTI Paolo

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002,

premessi che:

la mobilità nelle realtà urbane e metropolitane ha raggiunto in Italia livelli di congestione, di blocco degli spostamenti che danneggiano fortemente l'accessibilità dei cittadini e delle imprese, e che vede una crescita sistematica del traffico motorizzato privato e del trasporto su strada;

questa situazione di crisi produce elevati livelli di inquinamento acustico ed atmosferico, incentiva i consumi energetici, produce una mancata accessibilità, incrementa l'incidentalità e l'insicurezza stradale (oltre due terzi degli incidenti avviene in ambito urbano) e genera forti costi diretti ed indiretti sui cittadini, le imprese e più in generale sulla collettività;

una stima prudente ha stabilito che il costo della «congestione» si aggira sui 14.000 miliardi di lire all'anno, a cui devono essere aggiunti i costi sostenuti per l'incidentalità, i costi sopportati dalla collettività e dai privati per l'incremento delle malattie degenerative e per il risanamento acustico ed atmosferico, il degrado del nostro patrimonio artistico e naturale;

considerato che:

tra le misure incentivanti per l'uso del trasporto collettivo, oltre alla realizzazione di reti per il trasporto rapido di massa, alla predisposizione di sistemi di regolazione e di pedaggiamento che scorragino il traffico motorizzato privato, deve essere incluso un sistema di incentivi positivo e premiante di comportamenti virtuosi da parte dei cittadini che contribuiscono concretamente ad alleggerire la congestione, migliorare l'accessibilità, ridurre l'incidentalità e contenere i livelli di inquinamento acustico ed atmosferico;

tra queste misure incentivanti, risulterebbe efficace un incentivo fiscale mediante la detassazione della spesa sostenuta dai cittadini per l'acquisto degli abbonamenti mensili ed annuali per il trasporto pubblico locale, includendo sia il trasporto pubblico urbano che il trasporto ferroviario;

questa misura di detassazione avrebbe anche l'effetto di incentivare e fidelizzare l'uso del trasporto collettivo verso forme di abbonamento più stabili, costituendo un aiuto concreto per l'alleggerimento della spesa delle famiglie italiane nel campo dei trasporti ed aiutando contestualmente il risanamento dei conti delle aziende di trasporto pubblico locale e delle Ferrovie dello Stato;

che nei disegni di legge di bilancio e finanziaria in esame non si prevede alcuna misura di orientamento ed incentivo verso la mobilità sostenibile in grado di orientare la domanda;

tutto ciò premesso,

impegna il Governo:

ad assicurare la predisposizione di misure e sistemi di regolazione, capaci di orientare la domanda e sostenere i comportamenti virtuosi verso

la mobilità sostenibile, a partire dalla detassazione della spesa dei cittadini per l'acquisto degli abbonamenti per il trasporto collettivo».

**(0/700/4/8<sup>a</sup>-Tab.10)**

DONATI, BRUTTI Paolo

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002,

premesso che:

la mobilità nelle realtà urbane e metropolitane ha raggiunto in Italia livelli di congestione, di blocco degli spostamenti che danneggiano fortemente l'accessibilità dei cittadini e delle imprese, e che vede una crescita sistematica del traffico motorizzato privato e del trasporto su strada;

questa situazione di crisi produce elevati livelli di inquinamento acustico ed atmosferico, incentiva i consumi energetici, produce una mancata accessibilità, incrementa l'incidentalità e l'insicurezza stradale (oltre due terzi degli incidenti avviene in ambito urbano) e genera forti costi diretti ed indiretti sui cittadini, le imprese e più in generale sulla collettività;

una stima prudente ha stabilito che il costo della «congestione» si aggira sui 14.000 miliardi all'anno, a cui devono essere aggiunti i costi sostenuti per l'incidentalità, i costi sopportati dalla collettività e dai privati per l'incremento delle malattie degenerative e per il risanamento acustico ed atmosferico, il degrado del nostro patrimonio artistico e naturale;

considerato che:

in particolare per le città medie italiane l'uso della bicicletta potrebbe contribuire ad alleggerire la congestione, offrire una valida alternativa al traffico motorizzato, essere efficacemente integrato con l'offerta di mobilità collettiva, con costi finanziari sostenibili dalla collettività;

per incrementare l'uso della mobilità ciclistica occorre procedere alla realizzazione di piste e corsie ciclabili, nonché assicurare servizi integrati di posteggio, noleggio, segnaletica, integrazione tariffaria ed agevolazioni che rendano conveniente ma soprattutto sicura l'uso della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano;

a questo scopo è stata approvata la legge 19 ottobre 1998, n. 366, recante: «Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica», che affida alle regioni il compito di redigere i piani regionali di riparto delle risorse per le reti di percorsi integrati ciclabili sulla base dei progetti presentati dai singoli comuni;

la legge n. 366 del 1998, di cui sono state ripartite le risorse alle regioni nell'anno 2000, prevede un ammontare di investimenti per mutui pari a circa 300 miliardi di lire, capace quindi solo in minima parte di

rispondere alla domanda proveniente dai comuni che hanno avanzato progetti, selezionati ed approvati dalle regioni, per oltre 1.000 miliardi di lire;

i disegni di legge di bilancio e finanziaria in esame prevede per la legge n. 366 del 1998 la semplice riconferma degli impegni già assunti senza il minimo incremento di risorse, impedendo in concreto l'estensione di reti integrate ciclabili, che costituiscono una garanzia per il loro efficace funzionamento ed utilizzo da parte dei cittadini,

impegna il Governo:

ad assicurare finanziamenti adeguati ed aggiuntivi per la realizzazione di reti per percorsi integrati ciclabili e per la valorizzazione della mobilità ciclistica, al fine di costituire una delle soluzioni concrete e praticabili per alleggerire la congestione e la crescita del traffico motorizzato».

---

**(0/700/5/8<sup>a</sup>-Tab.10)**

MONTALBANO, VISERTA, BRUTTI Paolo

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002,

premesso che:

una incisiva politica di sviluppo del Mezzogiorno richiede l'assunzione come obiettivo strategico di priorità di interventi capaci di accrescere la competitività del territorio meridionale puntando ad un adeguamento a *standard* più elevati delle infrastrutture;

le politiche di intervento finora adottate in campo infrastrutturale non sono state in grado di modificare la situazione di grave ritardo delle regioni meridionali rispetto alle altre aree del Paese;

nella prospettiva di una Europa allargata risulta rilevante, al fine di ridurre la marginalità ed aumentare la competitività territoriale e l'accessibilità ai mercati, il fabbisogno di interventi infrastrutturali;

la nuova programmazione per lo sviluppo delle aree depresse, avviata a partire dal 1998 con il «Programma di sviluppo del Mezzogiorno 2000-2006», assegna ad una attenta politica di infrastrutture il compito di rendere più competitivo, il tessuto produttivo esistente e le potenzialità ad esso connesse, soprattutto con riferimento ad una agricoltura che esalti la qualità delle produzioni ed un turismo finalmente volano di crescita;

nelle dichiarazioni programmatiche del ministro Lunardi e già nel Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2002-2006 (DPEF), si fa chiaro rife-

rimento ad un adeguamento sostanziale delle dotazioni di infrastrutture nel Mezzogiorno;

lo snellimento delle procedure al fine di superare i ritardi che hanno reso poco incisivo l'intervento per la realizzazione delle infrastrutture nel Mezzogiorno è considerato dal Governo preconditione per garantire una politica più incisiva nella realizzazione delle grandi opere infrastrutturali;

considerato che:

lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno 2003 registra una riduzione di 3 miliardi e 846 milioni di euro ed in particolare si prevede per le opere pubbliche e l'edilizia una riduzione di 801 milioni di euro con una incidenza percentuale di solo il 16 per cento nella suddivisione della spesa;

preso atto che:

con particolare riferimento ai rapporti intercorsi fra lo Stato e la regione siciliana, con il varo dell'Accordo di programma quadro sui trasporti, viabilità stradale, rete ferroviaria, porti e aeroporti, si registra per i prossimi sei anni la definizione di priorità di intervento prevalentemente mirate a superare i ritardi esistenti nell'ammodernamento ed il completamento di tratte stradali, autostradali e ferroviarie, che costituiscono tuttora una parzialità rispetto alle esigenze rilevanti e diffuse che caratterizzano il territorio siciliano;

rilevato altresì che:

la Sicilia centro-meridionale ed in particolare la provincia di Agrigento risultano penalizzate dalle scelte di priorità contenute nell'Accordo di programma quadro, poiché in esse non si fa adeguato riferimento alla realizzazione dell'aeroporto della Sicilia centro-meridionale; alla progettazione e realizzazione, ai fini del completamento dell'anello autostradale siciliano, dell'autostrada Castelvetro-Gela; alla prioritaria realizzazione come intervento di primo livello della Palermo-Agrigento,

impegna il Governo:

coerentemente con le dichiarazioni rese, ad assumere come asse strategico la priorità degli interventi infrastrutturali nel Mezzogiorno;

a dare completezza alla previsione di interventi in campo autostradale, stradale, ferroviario e aeroportuale, al fine di evitare la scarsa considerazione e in alcuni casi la sostanziale esclusione di intere aree del Paese da interventi che costituiscono condizione irrinunciabile per lo sviluppo e la crescita economica;

a farsi carico del perseguimento dei suindicati obiettivi;

a sollecitare, a norma dell'articolo 12 dell'Accordo di programma quadro, la riapertura di un confronto con la regione siciliana e gli enti lo-

cali interessati, al fine di modificare ed integrare, con particolare riferimento agli obiettivi richiamati, l'Accordo di programma quadro».

---

**(0/700/6/8<sup>a</sup>-Tab.10)**

MEDURI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 700 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 e bilancio pluriennale per il triennio 2002-2004)

premessi che:

lo sviluppo socio-economico del Sud non può assolutamente prescindere dalla creazione di grandi e medie infrastrutture che ne migliorino i collegamenti vari;

considerato che:

in Calabria tutti i lavori viari affidati all'ANAS vanno a rilento, in qualche caso sono bloccati e, peggio ancora, come nel caso del II° lotto della direttissima Gallico-Gambarie non sono addirittura nemmeno partiti;

ancora che la Gallico-Gambarie (RC), sostitutiva della vecchia impervia SS 184, è indispensabile per la piena valorizzazione della parte più bella dell'Aspromonte reggino e per evitare lo spopolamento progressivo dei paesi collinari e montani dell'interland della città di Reggio Calabria;

invita il Governo:

ad intervenire con fermezza per fare in modo che l'ANAS recuperi tutti i ritardi accumulati nei lavori che interessano la Calabria, ricercando e rimuovendo le cause dei ritardi che sono, nella fattispecie in modo particolare, personalmente individuabili nel comportamento negativo del Capo Compartimentale della Calabria».

---

**(0/700/6/8<sup>a</sup>-Tab.10) (nuovo testo)**

MEDURI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2002,

premessò che:

lo sviluppo socio-economico del Sud non può assolutamente prescindere dalla creazione di grandi e medie infrastrutture che ne migliorino i collegamenti viari;

considerato che:

in Calabria tutti i lavori viari affidati all'Ente nazionale per le strade (ANAS), vanno a rilento, in qualche caso sono bloccati e, peggio ancora, come nel caso del secondo lotto della direttissima Gallico-Gambarie, non sono addirittura nemmeno partiti;

la Gallico-Gambarie, sostitutiva della vecchia impervia strada statale n. 184, è indispensabile per la piena valorizzazione della parte più bella dell'Aspromonte reggino e per evitare lo spopolamento progressivo dei paesi collinari e montani dell'*hinterland* della città di Reggio Calabria,

invita il Governo:

ad intervenire con fermezza per fare in modo che l'ANAS recuperi tutti i ritardi accumulati nei lavori che interessano la Calabria, ricercando e rimuovendo le cause dei ritardi».

---

**EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE N. 700****Tabella 10****8<sup>a</sup>-10.Tab.10.1**

FABRIS, BRUTTI Paolo, LAURIA

*Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:*

3.2.3.1\* – Edilizia di servizio:

CP: – 100.000.000;

CS: – 100.000.000;

2.2.3.1 – Ricerca scientifica:

CP: + 100.000.000;

CS: + 100.000.000.

---

\* Con esclusione dei capitoli esposti in tabella F della legge finanziaria.

---

**8<sup>a</sup>-10.Tab.10.2**

FABRIS, BRUTTI Paolo, LAURIA

*Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:*

3.2.3.1\* – Edilizia di servizio:

CP: – 1.032.913;

CS: – 1.032.913;

3.1.2.3 – Contributi in conto interessi:

CP: + 1.032.913;

CS: + 1.032.913.

---

\* Con esclusione dei capitoli esposti in tabella F della legge finanziaria.

---

**8<sup>a</sup>-10.Tab.10.3**

FABRIS, BRUTTI Paolo, LAURIA

*Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:*

3.2.3.1\* - Edilizia di servizio:

CP: - 1.006.456;

CS: - 1.006.456;

3.1.2.3 - Contributi in conto interessi:

CP: + 1.006.456;

CS: + 1.006.456

---

\* Con esclusione dei capitoli esposti in tabella F della legge finanziaria.

---

**8<sup>a</sup>-10.Tab.10.4**

FABRIS, BRUTTI Paolo, LAURIA

*Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:*

3.2.3.1\* - Edilizia di servizio:

CP: - 781.846;

CS: - 781.846;

3.1.2.3 - Contributi in conto interessi

CP: + 781.846;

CS: + 781.846.

---

\* Con esclusione dei capitoli esposti in tabella F della legge finanziaria.

---

**8<sup>a</sup>-10.Tab.10.5**

FABRIS, BRUTTI Paolo, LAURIA

*Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:*

3.2.3.1\* - Edilizia di servizio

CP: - 534.780;

CS: - 534.780.

3.1.2.3 – Contributi in conto interessi:

CP: + 534.780;

CS: + 534.780.

---

\* Con esclusione dei capitoli esposti in tabella F della legge finanziaria.

### **8<sup>a</sup>-10.Tab.10.6**

FABRIS, BRUTTI Paolo, LAURIA

*Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:*

3.2.3.1\* - Edilizia di servizio:

CP: - 103.767;

CS: - 103.767;

3.1.2.3 – Contributi in conto interessi

CP: + 103.767;

CS: + 103.767.

---

\* Con esclusione dei capitoli esposti in tabella F della legge finanziaria.

### **8<sup>a</sup>-10.Tab.10.7**

FABRIS, BRUTTI Paolo, LAURIA

*Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:*

3.2.3.1\* - Edilizia di servizio:

CP: - 61.975;

CS: - 61.975;

3.1.2.3 – Contributi in conto interessi:

CP: + 61.975;

CS: + 61.975.

---

\* Con esclusione dei capitoli esposti in tabella F della legge finanziaria.

**8<sup>a</sup>-10.Tab.10.8**

FABRIS, BRUTTI Paolo, LAURIA

*Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:*

3.2.3.1\* - Edilizia di servizio:

CP: - 41.441;

CS: - 41.441;

3.1.2.3 – Contributi in conto interessi:

CP: + 41.441;

CS: + 41.441.

---

\* Con esclusione dei capitoli esposti in tabella F della legge finanziaria.

---

**8<sup>a</sup>-10.Tab.10.9**

FABRIS, BRUTTI Paolo, LAURIA

*Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:*

3.2.3.1\* - Edilizia di servizio:

CP: - 31.052;

CS: - 31.052;

3.1.2.3 – Contributi in conto interessi

CP: + 31.052;

CS: + 31.052.

---

\* Con esclusione dei capitoli esposti in tabella F della legge finanziaria.

---

**8<sup>a</sup>-10.Tab.10.10**

FABRIS, BRUTTI Paolo, LAURIA

*Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:*

3.2.3.1\* - Edilizia di servizio:

CP: - 5.165;

CS: - 5.165.

3.1.2.3 – Contributi in conto interessi:

CP: + 5.165;

CS: + 5.165.

---

\* Con esclusione dei capitoli esposti in tabella F della legge finanziaria.

### **8<sup>a</sup>-10.Tab.10.11**

FABRIS, BRUTTI Paolo, LAURIA

*Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:*

3.2.3.1\* - Edilizia di servizio:

CP: - 3.852;

CS: - 3.852;

3.1.1.0 – Funzionamento:

CP: + 3.852;

CS: + 3.852.

---

\* Con esclusione dei capitoli esposti in tabella F della legge finanziaria.

## **Tabella 11**

### **8<sup>a</sup>-11.Tab.11.1**

CHIRILLI, DANZI

*Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:*

4.2.3.3 – Radiodiffusione televisiva locale:

CP: - 40.000.000;

CS: - 40.000.000;

4.1.2.5 – Radiodiffusione televisiva locale:

CP: + 40.000.000;

CS: + 40.000.000.

---

