

# 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  
(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) (n. 700-B)

**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)  
(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) (n. 699-B)

*IN SEDE CONSULTIVA*

## I N D I C E

## GIOVEDÌ 20 DICEMBRE 2001

**(700-B) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 e bilancio pluriennale per il triennio 2002-2004** approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

**(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-B) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)**, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

**(Esame congiunto. Rapporto favorevole con osservazioni sulla tabella 10 e rapporto favorevole sulla tabella 11 alla 5<sup>a</sup> Commissione,**

**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. 3, 4, 15 e passim
- BRUTTI Paolo (DS-U) . . . . . 20, 21, 22 e passim
- DONATI (Verdi-U) . . . . . 18
- \* FABRIS (Mar-DL-U) . . . . . 11, 17
- GUASTI (FI) . . . . . 23
- MAMMOLA, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti . . . . . 22, 27
- MENARDI (AN) . . . . . 10
- \* PASINATO (FI) . . . . . 16, 18
- PEDRAZZINI (LNP), relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria . . . . . 3
- \* PEDRINI (Mar-DL-U) . . . . . 10
- SCARABOSIO (FI) . . . . . 26, 27
- VERALDI (Mar-DL-U) . . . . . 4
- VISERTA COSTANTINI (DS-U) . . . . . 14, 15, 16
- ALLEGATO (contiene i testi di seduta) . . . . . 28

**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.

N.B: 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 territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma.

GIOVEDÌ 20 DICEMBRE 2001

### Presidenza del presidente GRILLO

*I lavori hanno inizio alle ore 15,35.*

**(700-B) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 e bilancio pluriennale per il triennio 2002-2004**, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

**(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-B) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)**, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati (Esame congiunto. Rapporto favorevole con osservazioni sulla tabella 10 e rapporto favorevole sulla tabella 11 alla 5<sup>a</sup> Commissione, 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, 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)», già approvati dal Senato e modificati dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Pedrazzini di riferire alla Commissione sulla tabella 11 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

PEDRAZZINI, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. La Camera dei deputati non ha modificato le disposizioni che prevedono contributi alle emittenti locali. E' stato invece modificato l'articolo 74, contenente disposizioni in materia di trasmissioni televisive, aggiungendovi un comma relativo alla radiodiffusione comunitaria esercitata in ambito nazionale. Il comma aggiunto dalla Camera dei deputati consente ai soggetti titolari di concessione radiofonica

di tipo comunitario, in ambito nazionale, l'attivazione di nuovi impianti, ponendo come limite la non interferenza con altri legittimi utilizzatori dello spettro radioelettrico e il rispetto della normativa sull'inquinamento elettromagnetico. Tale ultima normativa è contenuta nella legge 22 febbraio 2001, n. 36 «Legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici». L'ultimo periodo del comma introduce un meccanismo di silenzio assenso per l'autorizzazione all'utilizzo delle frequenze, in capo al Ministero delle comunicazioni: decorsi 90 giorni dalla comunicazione circa l'attivazione degli impianti, e senza che siano state segnalate interferenze (si presume da parte di qualsiasi soggetto interessato alle emissioni) l'utilizzo si intende autorizzato. Si rileva che, in assenza dello strumento pianificatorio sull'utilizzo dello spettro radioelettrico per l'emittenza radiofonica in tecnica analogica, l'autorizzazione in parola dovrebbe intendersi comunque di carattere provvisorio; infatti, il comma medesimo si cura, al primo periodo, di porre un termine all'operatività della norma in esame, ponendolo al momento in cui il piano nazionale di assegnazione delle frequenze sarà adottato.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Poiché non vi sono iscritti a parlare in discussione generale ed il rappresentante del Governo rinuncia ad intervenire, avverto che si passerà alla votazione della proposta di dare mandato al relatore di redigere un rapporto favorevole sulle parti modificate dalla Camera dei deputati.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Dichiaro il voto contrario del Gruppo Margherita-DL-L'Ulivo.

*(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 la proposta di dare mandato al senatore Pedrazzini di redigere un rapporto favorevole sulla tabella 11, per la parte di competenza, e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria.

**È approvata.**

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Si passa ora all'esame, nelle parti modificate dalla Camera dei deputati, dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tabella 10, e delle parti ad esso connesse del disegno di legge finanziaria.

Relativamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la Camera dei deputati ha introdotto l'articolo 15, recante disposizioni per il settore dell'autotrasporto. La Camera dei deputati ha inoltre aggiunto un nuovo comma all'articolo 27: il nuovo comma 14 detta disposizioni sui

disavanzi della aziende di trasporto pubblico locale, consente alle regioni ed agli enti locali di intervenire per il ripiano dei disavanzi anche relativamente agli esercizi 2000 e precedenti. Inoltre, al secondo periodo – relativamente ai contratti di servizio stipulati fra l'ente pubblico e il gestore del servizio di trasporto ed in particolare all'importo eventualmente dovuto dall'ente pubblico all'azienda di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto, e ad eventuali adeguamenti conseguenti a mutamenti della struttura tariffaria, cioè gli oneri derivanti dai contratti – si stabilisce che il finanziamento degli oneri può essere effettuato limitatamente ai contratti di servizio stipulati entro la data del 31 ottobre 2001.

L'articolo 35 in materia di gestione delle reti e dell'erogazione dei servizi pubblici locali, in cui si prevede l'apertura al mercato del settore, è stato completamente modificato nel corso dell'esame da parte della Camera dei deputati, anche se a me sembrava più appropriato disporre obbligatoriamente la separazione della gestione delle reti e degli impianti dall'erogazione dei servizi pubblici locali.

Ulteriori modifiche sono state introdotte all'articolo relativo al finanziamento delle grandi opere corrispondente all'articolo 37 del testo approvato dal Senato ed ora divenuto l'articolo 47. Il nuovo testo fa riferimento alle opere che la Cassa depositi e prestiti può finanziare, una volta individuate dal CIPE.

L'estensore della nota scritta che sottoscrivo afferma che con questa modifica si sintonizza la norma a quanto abbiamo legiferato con le procedure disciplinate dalla già richiamata «legge obiettivo», introducendo cioè il riferimento al CIPE che si riunirà domani per vagliare l'elenco delle opere cosiddette strategiche per le quali scatterà la corsia preferenziale.

La Camera dei deputati ha introdotto, all'articolo 47, un nuovo comma (10) che vincola l'utilizzo di una parte dello stanziamento aggiuntivo che la tabella D del disegno di legge destina al fondo per Roma Capitale della Repubblica. Nella tabella D, nell'ambito degli stanziamenti relativi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è iscritta la seguente voce: unità previsionale di base 3.2.3.20 – Fondo per Roma capitale – capitolo 7657. La tabella propone stanziamenti aggiuntivi, rispettivamente, di 25, 56 e 103 milioni di euro, per gli anni 2002, 2003 e 2004.

La legge 15 dicembre 1990, n. 396 («Interventi per Roma, capitale della Repubblica»), dichiara di preminente interesse nazionale gli interventi funzionali all'assolvimento da parte della città di Roma del ruolo di capitale della Repubblica e diretti, fra l'altro (articolo 1, comma 1, lettera a)), a realizzare il sistema direzionale orientale e le connesse infrastrutture, anche attraverso una riqualificazione del tessuto urbano e sociale del quadrante Est della città, nonché a definire organicamente il piano di localizzazione delle sedi del Parlamento, del Governo, delle amministrazioni e degli uffici pubblici anche attraverso il conseguente programma di riutilizzazione dei beni pubblici. Con il comma 10 dell'articolo 47 si vincola l'utilizzo di 3 milioni di euro, per il 2002, per la progettazione di interventi di particolare pregio architettonico ed urbanistico, nel quadro delle iniziative volte al perseguimento dell'obiettivo di definizione orga-

nica del piano di localizzazione degli uffici pubblici. L'ultimo periodo del comma in esame pone ai soggetti pubblici interessati un termine di quarantacinque giorni dall'entrata in vigore della legge, per la presentazione delle proposte relative agli interventi in oggetto.

I commi 9 (studio di fattibilità della ferrovia Martigny-Aosta) e 25 (agevolazioni contributive a favore di imprese armatrici) dell'articolo 52 (Interventi vari) non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

La Camera dei deputati ha invece introdotto disposizioni sulla continuità territoriale della Sicilia prevedendo l'assegnazione a tale regione per l'anno 2002 di ulteriori risorse finanziarie, pari a 51.645.689,91 euro (circa 100 miliardi di lire), per il completamento degli interventi per la continuità territoriale della Sicilia, di cui agli articoli da 133 a 137 della legge n. 388 del 2000 (legge finanziaria per il 2001). Con riferimento alla locuzione «interventi per la continuità territoriale» presente nel testo in esame, non è chiaro se l'ulteriore stanziamento in oggetto sia riferito alla sola disposizione recata dall'articolo 135 della legge n. 388 del 2000, specificatamente riferita ai collegamenti aerei con l'isola oppure, come detto nel testo medesimo, agli articoli da 133 a 137. In quest'ultimo caso, trattandosi di interventi diversi, dovrebbe essere indicata la parte di stanziamento destinata a ciascun intervento. L'articolo 137, peraltro, finanzia con limite di impegno interventi diretti a sostenere particolari situazioni di crisi non strettamente connesse con la continuità territoriale.

Sempre all'articolo 52 (Interventi vari) la Camera dei deputati ha introdotto due nuovi commi riguardanti gli oneri di servizio pubblico relativi allo scalo aeroportuale di Crotona, prevedendone l'imposizione relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra quello scalo e i principali aeroporti nazionali, e stabilendo l'indizione di una gara d'appalto europea qualora nessun vettore abbia istituito tali servizi. In particolare, il comma 35 prevede che, in conformità alle disposizioni di cui all'articolo 4 del regolamento CEE/2408/92, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emani entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge un proprio decreto che disponga l'imposizione degli oneri di servizio pubblico, e definisca i contenuti dell'onere, relativamente alle tipologie ed ai livelli tariffari, ai soggetti che usufruiscono di agevolazioni, al numero dei voli, alle tipologie degli aeromobili e alla capacità di offerta. Il comma 36 prevede quindi che, qualora nei trenta giorni successivi all'adozione del decreto sopra citato nessun vettore abbia istituito servizi di linea con l'assunzione di oneri di servizio pubblico, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indice, con proprio decreto, una gara d'appalto europea per l'assegnazione delle rotte tra lo scalo di Crotona e gli aeroporti nazionali secondo le procedure previste dall'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento 2804/92 citato; con lo stesso decreto il Ministro definisce l'entità dell'eventuale copertura finanziaria da porre a carico del bilancio dello Stato.

La Camera dei deputati ha introdotto due nuovi articoli, il 54 e il 55, che istituiscono altrettanti fondi, rispettivamente, per il sostegno alla progettazione delle opere pubbliche delle regioni e degli enti locali e per la realizzazione di infrastrutture di interesse locale. Nel secondo degli articoli

in questione è esplicitata la finalità ultima dei due strumenti finanziari approntati: la realizzazione delle opere pubbliche e delle infrastrutture di interesse locale, al fine di promuovere la funzione delle autonomie locali nella valorizzazione delle risorse del territorio e nella soddisfazione dei bisogni primari delle popolazioni, coerentemente con i principi di sussidiarietà e diffuso decentramento, nonché garantire l'efficace raccordo, in coerenza con gli obiettivi indicati dal Documento di programmazione economico-finanziaria, tra la realizzazione del piano straordinario delle infrastrutture e delle opere di grandi dimensioni con le esigenze infrastrutturali locali, cioè il piano previsto dalla legge obiettivo («Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive», Atto Senato n. 374-B), definitivamente approvata al Senato il 6 dicembre 2001.

Il comma 4 demanda ad un decreto del Ministero dell'economia e delle finanze la definizione del prospetto contenente le informazioni da indicare nella domanda per l'accesso ai fondi e le relative modalità di trasmissione. Per l'emanazione del decreto è fissato il termine del 31 marzo 2002 e, in caso di ingiustificati ritardi o gravi irregolarità nell'impiego del contributo, il beneficio è revocato con decreto del medesimo Ministero. Il comma 5 prevede anzitutto che, in sede di prima applicazione, cioè per il 2002, gli interventi ammessi a fruire dei finanziamenti erogati dal Fondo sono prioritariamente individuati tra quelli indicati in apposita deliberazione delle competenti Commissioni parlamentari. A regime, invece, il Ministro dell'economia e delle finanze trasmette annualmente al Parlamento, per l'acquisizione del parere da parte delle Commissioni competenti, un piano nel quale viene individuata la destinazione delle disponibilità del fondo. Il comma 6 infine indica la dotazione finanziaria del Fondo che, per l'anno 2002, è di 50 milioni di euro. Per gli anni successivi, quindi a decorrere dal 2003, il comma 6 dispone l'applicabilità al fondo di cui al comma 1, della procedura di rifinanziamento pluriennale nella tabella D della legge finanziaria, ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera f) della legge n. 468 del 1978, come modificato, da ultimo, dall'articolo 2, comma 16, della legge n. 208 del 1999.

La Camera dei deputati ha introdotto un nuovo comma (2) all'articolo 73, che trasferisce alla regione Veneto il limite di impegno quindicennale per la costruzione della superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta, previsto dalla legge 23 dicembre 1998, n. 448 («Misure di finanza pubblica per la stabilizzazione e lo sviluppo»). L'articolo 50, comma 1, lettera g) della legge n. 448, prevede che per la prosecuzione degli interventi per il sistema autostradale previsti dall'articolo 3, comma 1, della legge 3 agosto 1998, n. 295 («Disposizioni per il finanziamento di interventi e opere di interesse pubblico»), e con i medesimi criteri e modalità, sono autorizzati ulteriori limiti di impegno quindicennali di lire 50 miliardi a decorrere dall'anno 2000 e di lire 20 miliardi a decorrere dall'anno 2001. A valere su queste risorse, la somma di lire 40 miliardi, quale limite di impegno quindicennale, è riservata per la costruzione dell'autostrada Pedemontana Veneta con priorità relativamente al tratto dell'autostrada

A31 tra Dueville (Vicenza) e Thiene (Vicenza), all'autostrada A27 tra Treviso e Spresiano (Treviso). La costruzione deve assicurare il massimo riutilizzo dei sedimi stradali esistenti e dei corridoi già previsti dagli strumenti urbanistici, nonché il massimo servizio, anche attraverso l'apertura di tratti alla libera percorrenza del traffico locale per assicurare la massima compatibilità dell'opera con i territori attraversati.

Per la Pedemontana Veneta è da richiamare anche il comma 75 dell'articolo 145 della legge n. 388, del 23 dicembre 2000, il quale prevede che tale infrastruttura possa essere realizzata anche come superstrada. In tal caso sono applicabili: le norme sul *project financing* di cui alla legge n. 109 del 1994; la procedura di cui all'articolo 21, comma 2, della legge 24 novembre 2000, n. 340 per la costruzione (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia); il pedaggio e la concessione di costruzione e gestione, ferme restando le procedure stabilite dall'articolo 10 della legge 17 maggio 1999, n. 144 (individuazione di un consulente tecnico, un consulente finanziario ed un analista di traffico da parte del Ministro dei lavori pubblici; progettazione definitiva da parte dell'ANAS; valutazione della sostenibilità economica, finanziaria e tecnica dell'affidamento in concessione di costruzione e gestione da parte del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica). Ai fini dell'esercizio dell'opzione tra superstrada a pedaggio o meno e della valutazione delle alternative progettuali, finanziarie e gestionali, di sostenibilità ambientale e di efficienza di servizio al territorio, il Ministero dei lavori pubblici conclude entro il 31 marzo 2001 una conferenza di servizi con il Ministero dell'ambiente, la regione Veneto, gli enti locali e gli altri enti e soggetti pubblici interessati. Trascorso il termine predetto senza che sia stata stabilita la realizzazione di una superstrada a pedaggio, riprende la procedura di cui all'articolo 10 della legge 17 maggio 1999, n. 144, cioè superstrada senza pedaggio.

La Camera dei deputati ha introdotto un nuovo articolo (57) che dispone il trasferimento delle risorse finanziarie preordinate ad aumentare il capitale della società Ferrovie dello Stato Spa dallo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a quello del Ministero dell'economia e delle finanze. In particolare si tratta delle risorse stabilite dagli articoli 1, comma 3, e 3, comma 1, della legge 8 ottobre 1998, n. 354 («Piano triennale per la soppressione di passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato. Misure per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza»). Per il piano di soppressione dei passaggi a livello lo Stato apporta al capitale sociale della Ferrovie dello Stato Spa l'importo di lire 1.100 miliardi da ripartire in dieci anni (articolo 1, comma 3); per gli interventi di potenziamento ed ammodernamento degli itinerari ferroviari internazionali e dei collegamenti ad essi afferenti, nonché dei principali corridoi ferroviari della penisola, con particolare riferimento alla velocizzazione dei traffici passeggeri e al potenziamento del trasporto merci su ferro lungo i più importanti assi dell'Italia meridionale, lo Stato apporta



al capitale sociale della Ferrovie dello Stato Spa l'importo di lire 2.500 miliardi da ripartire in dieci anni (articolo 3, comma 1). Inoltre, oggetto del comma sono anche le opere individuate dall'articolo 145, comma 78, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2001)». La norma prevede l'attribuzione alla Ferrovie dello Stato Spa, in conto aumento di capitale sociale, delle risorse finanziarie che risultano conferite alla stessa società come contributi alla realizzazione di opere specifiche (individuate da un insieme di disposizioni di legge testualmente indicate). L'attribuzione è comunque finalizzata al perseguimento delle medesime finalità previste dalle citate disposizioni di legge.

Le risorse finanziarie sono quelle già previste come contributi per la realizzazione di opere specifiche dalle seguenti disposizioni: articolo 10, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, recante «Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione». La disposizione autorizza il Ministro dei trasporti e della navigazione a concedere alle Ferrovie dello Stato Spa contributi decennali, pari complessivamente a lire 32,2 miliardi annui dal 1997, 12,8 miliardi annui dal 1998 e 3,5 miliardi annui dal 1999, per consentire la completa realizzazione del raddoppio del tratto Andora-San Lorenzo a Mare della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia nel limite di lire 470 miliardi, nonché per la progettazione del nodo ferroviario di Genova nel limite di lire 15 miliardi. Articolo 3, comma 2, della legge 18 giugno 1998, n. 194, che dispone di «Interventi nel settore dei trasporti»: la disposizione autorizza tra l'altro la spesa di lire cinque miliardi per ciascuno degli anni dal 1998 al 2002 per l'urgente predisposizione del progetto esecutivo relativo alla linea ferroviaria del Brennero, per la tratta Verona-Monaco. Articolo 4, comma 1, della legge 8 ottobre 1998, n. 354, concernente «Piano triennale per la soppressione di passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato. Misure per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza»: la disposizione, modificata dall'articolo 42 della legge 7 dicembre 1999, n. 472, prevede che, al fine di consentire il potenziamento dei collegamenti ferroviari, esistenti ed in corso di realizzazione, con l'aeroporto intercontinentale di Malpensa, con riferimento alle linee di collegamento con Milano, Novara e la Svizzera, sia della rete delle Ferrovie dello Stato Spa che della rete delle Ferrovie Nord Milano Esercizio Spa, nonché per urgenti e limitati interventi relativi alla viabilità stradale, è autorizzata la spesa di lire 3,305 miliardi per l'anno 1998, di lire 224,105 miliardi per l'anno 1999 e di lire 78,683 miliardi per l'anno 2000. Le relative risorse risultano ripartite dal decreto ministeriale n. 110/I del 20 ottobre 1998. Articolo 3, commi 5 e 7, e articolo 6, comma 1, della legge 7 dicembre 1999, n. 472, recante «Interventi nel settore dei trasporti»: le prime disposizioni riguardano l'autorizzazione di un limite di impegno ventennale di lire 5 miliardi a decorrere dall'anno 2000, nonché della spesa di lire 60 miliardi per l'anno 2001, per la realizzazione degli investimenti ferroviari del Corridoio europeo n. 5 e collegamenti, con

priorità per il tratto ferroviario Bergamo-Seregno; e l'autorizzazione di spesa di lire un miliardo per ciascuno degli anni 1999, 2000 e 2001 per l'urgente predisposizione degli studi di fattibilità del tratto ferroviario Lecco-Molteno-Como. L'articolo 6, comma 1 della legge citata prevede che, al fine di accelerare il coordinamento funzionale ed operativo nei sistemi regionali di trasporto, il Ministro dei trasporti e della navigazione attribuisce, a decorrere dal 1° ottobre 1999, con proprio decreto, alla società Ferrovie dello Stato Spa le risorse per la ristrutturazione e l'ammmodernamento della stazione ferroviaria di Battipaglia. Il comma successivo quantifica l'onere, per il 1999, in 5 miliardi.

La Camera dei deputati ha introdotto un nuovo articolo (65) che, al comma 4, detta disposizioni sui titoli per il comando di navi e sui corsi per acquisire i certificati di antincendio da parte del personale marittimo.

Queste sono le modifiche introdotte dal dibattito e dalle votazioni alla Camera, che meritano la nostra attenzione ed il mio sostegno. Tuttavia, sulle questioni riferite alla gestione dei servizi pubblici, resto dell'avviso che l'impostazione licenziata dal Senato fosse più in linea con la necessità di produrre una maggiore efficienza, migliori servizi a tariffe più contenute.

Dichiaro aperta la discussione sulla tabella 10.

MENARDI (AN). Mi associo a quanto detto dal presidente Grillo.

Ovviamente voteremo a favore del provvedimento in esame; non posso esimermi dal sottolineare però che le correzioni apportate dalla Camera dei deputati sono quantomeno illegittime; una serie di interventi poi sembrano essere il conto della spesa e non dovevano essere introdotti nella legge finanziaria. Gli interventi sulle opere pubbliche dovevano essere inserite tra le grandi opere di infrastrutturazione del paese nella legge obiettivo, e non tutti nella parte strategica. Ciò detto e deplorando questi fatti, mi associo alle parole del presidente Grillo e preannuncio il voto favorevole del nostro Gruppo, nella speranza che il prossimo anno potremo dare un nostro contributo affinché la legge finanziaria sia redatta in modo migliore di quanto è stato fatto quest'anno.

PEDRINI (Mar-DL-U). Appare difficile la comprensione di alcuni articoli modificati; inoltre, alcuni di questi destano notevoli perplessità. Facio specificatamente riferimento all'articolo 35, recante norme in materia di servizi pubblici: il comma 6 prevede un divieto che deve essere correlato soprattutto ai commi 9 e 13. Il comma 6 recita che: «...non sono ammesse a partecipare alle gare le società che gestiscono a qualunque titolo servizi pubblici locali in virtù... » Non vorrei che, indirettamente e involontariamente, favorissimo l'apertura a società straniere rispetto a quelle italiane per l'assenza di una specificità di aziende italiane in alcuni settori. Mi lascia, del resto, perplesso il comma 9 dell'articolo 35, allorquando detta norme relative al periodo di affidamento, che non vorrei fosse un *escamotage* per aggirare il comma 13 che, regolando il conferimento delle

partecipazioni a società di capitali, dice pure che i soggetti proprietari dovrebbero essere gli enti locali in forma associata.

Il comma 5 è stato sostanzialmente riscritto. È di una complessità estrema, molte volte incomprensibile e difficilmente vede la possibilità di una correlazione organica con i vari commi.

Credo pertanto di fare un rilievo di carattere generale ritenendo inopportuno (su una serie di fatti fondamentali per lo sviluppo del paese, nel caso specifico sui servizi pubblici, sul credito, della titolarità di alcune aree) in sede di esame di legge finanziaria utilizzare gli emendamenti per introdurre norme che necessiterebbero di un quadro più organico di riferimento. Piuttosto che ad una trattazione organica di certe materie l'introduzione di certe norme sembra rispondere a richieste di *lobby*: vedi, per esempio, la norma che introduce il principio degli oneri di servizio pubblico per l'aeroporto di Crotone. Non sono contrario a tale iniziativa se effettivamente utile in alcune aree del paese e se, in regime di concorrenza, va incontro alle esigenze dei consumatori: mi lascia perplesso l'introduzione di questa modifica tesa a posizionare l'aeroporto a Crotone, senza una filosofia che ne spieghi il perché a dispetto di altri luoghi che, magari, necessiterebbero di questi oneri di servizio pubblico.

Se Crotone ha bisogno di questa impostazione, alla stessa stregua avremmo dovuto forse introdurre anche altre destinazioni, come le piccole isole di Pantelleria e Lampedusa, che più volte hanno sottolineato l'importanza di questi oneri di servizio pubblico. Ricordo che questo tipo di onere è stato introdotto negli altri Paesi avvalendosi della possibilità offerta dall'Unione di intervenire, ma in alcuni di questi, come la Francia, il tutto si è realizzato in presenza di un disegno organico.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, non ci aspettavamo novità straordinarie dall'esame e dall'approvazione in seconda lettura dei provvedimenti al nostro esame.

Questa legge finanziaria pare avere scarso coraggio di fronte ai problemi del paese e alle opportunità che ci sono ed è, tra l'altro, in gran parte basata – lo dicono i dati – su entrate straordinarie. Tra queste, molte ricadono in ambiti di competenza di questa Commissione (penso alla cessione di immobili). Auguro al Governo e al Paese che alcune previsioni di incasso siano rispettate nei tempi stabiliti; diversamente ci troveremo a dover ragionare in maniera preoccupata da qui ad alcuni mesi.

Ciò detto, vorrei sottolineare ai colleghi che non è stato nemmeno toccato quel fondo per le infrastrutture, la cui dimensione insufficiente avevamo già rilevato in sede di prima lettura: 15.000 miliardi. Qualche giorno fa, in sede di audizione del Ministro, avevamo sottolineato come il confermare questa cifra per il triennio 2002-2004 significasse smentire nei fatti le previsioni e gli impegni che il Governo stesso aveva assunto non solo di fronte al Parlamento ma anche con quegli accordi quadro raggiunti con le diverse regioni. Ricordo che dopo l'audizione il Ministro è andato a palazzo Chigi per firmare un'intesa per circa 11.000 miliardi con la regione Campania, aggiungendo così impegni ad impegni. In quella

occasione sottolineavo al Ministro, vale la pena di ripeterlo oggi, che se è vero ciò che ha detto (ed il testo è stato consegnato in forma scritta alla Commissione per evitare di essere equivocado), e cioè che in cinque anni il Governo deve reperire risorse pubbliche per 56.000 miliardi di lire, risulta preoccupante che per tre di questi cinque anni lo stesso si sia impegnato per reperirne solo 15.000. O il Governo pensa di poter reperire i 41.000 miliardi di risorse pubbliche nel biennio 2005-2006 per integrare ulteriormente le sue stesse previsioni di impegno, oppure non so a quali altri santi potrà votarsi. Queste sono cifre presenti nei documenti del Governo che smentiscono l'impegno che lo stesso ha assunto di fronte al Paese. Il Ministro ha risposto che effettivamente mancavano e mancano 41.000 miliardi ma che si spera nella ripresa dell'economia; che quindi le aziende producano di più, gli italiani consumino di più ed entrino più tasse. Alla fine dei cinque anni insomma quei 41.000 miliardi mancanti salterebbero fuori.

Voglio ricordare a tutti, soprattutto ai colleghi del Sud, che su questo punto credo glissino per amor di partito, che se è vero che il sistema della finanza di progetto può funzionare per alcune realtà del nostro paese, è di tutta evidenza che per altre è assolutamente necessario l'intervento della finanza pubblica. Quindi, l'impegno assunto anche dal presidente Berlusconi di destinare più del 50 per cento delle risorse per interventi al Sud dovrebbe essere spiegato nella sua composizione, perché si tratta di 236.000 miliardi: 112.000 miliardi dalla finanza pubblica; 50.000 dall'Unione europea, 65.000 dai privati e così via. Questi ultimi, ammesso che arrivino, perché sono risorse tutte da reperire, saranno allocati in infrastrutture remunerative ed è difficile immaginare che prendano la strada del Sud. Comunque è una riflessione che lascio volentieri ai colleghi di queste regioni. Il Governo ha voluto dunque confermare l'impegno di spesa di 15.000 miliardi, poca cosa rispetto a quanto promesso.

Prendiamo atto che questo ramo del Parlamento non riesce a dare concretamente un proprio specifico contributo alla formazione delle nuove leggi. Speriamo che in un prossimo futuro si possa contribuire maggiormente così da sentirci tutti partecipi di un processo decisionale più autentico. D'altronde, sia in questa occasione sia in quella della legge Lunardi, non si è potuto discutere. Spero, colleghi della maggioranza, che prima o poi vi facciano fare qualcosa di significativo, anche per poter rendere più visibile all'esterno il contributo generale. Per certi aspetti in questa sede abbiamo fatto un dibattito al buio (ambito pensioni); per altri abbiamo avanzato proposte che non sono state recepite. La finanziaria era già blindata in prima lettura, poi alla Camera è stato concesso ai colleghi, beati loro, di intervenire. Il risultato è quello che vediamo (do atto dell'onestà intellettuale ai colleghi della maggioranza che l'hanno già denunciato): ci troviamo di fronte ad una sorta di lista della spesa che alcuni hanno potuto fare e disfare a proprio piacimento. Il mio è un augurio e un incoraggiamento ai colleghi della maggioranza. Facendolo a loro lo faccio a tutti noi dell'opposizione di modo che si possa essere più incisivi nei lavori parlamentari.

Ho letto con attenzione gli articoli 54 e 55. Li trovo interessanti e validi per molti aspetti perché credo rappresentino una sorta di atto risarcitorio nei confronti degli enti locali e dello stesso Parlamento. Prevedere infatti, dopo l'approvazione della legge Lunardi, la possibilità anche per gli enti locali di aumentare la propria capacità di spesa è positivo. Ne prendo atto con soddisfazione. Il riferimento ad una volontà di sostenere la progettazione e la realizzazione in sede locale di infrastrutture mi piace: in tal modo, però, si riporta la questione ad una decisione in capo al Ministero delle finanze che, in base ad apposita graduatoria, anno per anno deciderà sia i progetti meritevoli e finanziabili sia quelli ammessi ad un contributo dello Stato. Ciò costituisce una idea abbastanza discutibile di quel federalismo di cui tanto si discute, perché bisogna presentare la solita domanda per la solita graduatoria al Ministero, la cui sede è a Roma, per veder finanziata e realizzata un'opera in sede locale. L'aspetto che più mi preoccupa, lo dico per le materie che sono di nostra competenza vista la presenza del sottosegretario Mammola, e che non capisco, anche alla luce di quanto approvato nella legge Lunardi, è l'attribuzione di questo tipo di facoltà al Ministro dell'economia.

È un *non sense* totale, posto che già in una prima versione della Lunardi si dava un ruolo esorbitante al Ministero dell'economia e delle finanze. Torniamo così alla programmazione, non basata sulle esigenze del Ministero competente che sa quindi vagliare i bisogni del paese, delle opere di interesse locale, ma sulla base delle esigenze e delle disponibilità e, comunque, delle scelte insindacabili del Ministero dell'economia e delle finanze. Questo è, a mio parere, profondamente sbagliato e contraddittorio con la stessa legge Lunardi che sul punto avete emendato.

Presenteremo pertanto su questo aspetto un emendamento specifico, affinché sia chiara la contraddizione: non si fa così una programmazione intelligente ed accorta delle esigenze infrastrutturali del territorio, tanto più se la norma nasce in collegamento con la legge obiettivo proprio al fine di rendere funzionale la realizzazione delle grandi opere con le infrastrutture di interesse locale.

A maggior ragione è di tutta evidenza che l'approvazione della lista dei progetti ammissibili a finanziamento nonché delle opere finanziabili dal Governo (articoli 54 e 55) dovrebbero essere lasciate sotto una unica cabina di regia o, comunque, potestà di programmazione, al Ministero delle infrastrutture.

Solo in sede di prima applicazione, le Commissioni parlamentari potranno individuare una lista delle infrastrutture da finanziare a livello locale. Non capisco perché ciò valga solo per il primo anno; di buono c'è che anche i parlamentari possono esprimere una propria opinione sulla materia. Saremo per questo grati alla maggioranza ed al Governo se il testo dovesse essere approvato così come è.

Per ribadire come effettivamente delle nostre iniziative siano state rigettate e poi accolte alla Camera, ricordo che sollevammo la questione concernete l'articolo 73, in particolare il comma che trasferisce le risorse per la realizzazione della Pedemontana Veneta dallo Stato alla regione Ve-

neto, con un ordine del giorno; la stessa cosa fece il Gruppo Lega Nord. Il Governo negò in sede assembleare l'esistenza della esigenza di trasferire questi fondi, perché tutto sarebbe stato oggetto di norma della legge obiettivo e perché nel primo anno di attuazione della legge obiettivo la situazione si sarebbe comunque sistemata; dopo di che, alla Camera dei deputati, la maggioranza, d'accordo con il Governo, ha aggiunto il comma che trasferisce le risorse dallo Stato alla regione. Ritengo che l'operazione sia stata costruita in sede locale, per problemi locali. Mi rivolgo in particolare al rappresentante del Governo, che afferma che tante opere pubbliche non sono state fatte in Italia e che oggi è necessario accelerare tale processo. Siamo d'accordo su questo. Tante opere erano finanziate; non sono state realizzate perché anche a livello locale e, magari, le stesse amministrazioni del colore dell'attuale maggioranza di Governo hanno lavorato in passato per fermarle. Sta di fatto che l'operazione riparte. Voglio, però, sottolineare in questa sede, a futura memoria, in primo luogo che abbiamo perso circa tre anni su questa opera, già finanziata con la legge finanziaria 1998, per ottenere il brillante risultato di realizzare 48 centimetri. Sono state ridotte anche le fasce di rispetto. Molte volte non si capisce bene se queste operazioni nascono per preservare il territorio o per urbanizzarlo ulteriormente: passare da 60 a 40 metri nella fascia di rispetto (tanto prevede la differenza tra una arteria definita autostrada ed un'altra definita superstrada) non credo che sia a tutela dell'integrità del territorio. Forse le finalità sono altre.

Il Ministro in questa sede tre giorni fa, parlando delle grandi direttrici, ha detto che si sta realizzando il sistema autostradale pedemontano, alternativo alla A4 e comunque quale componente del corridoio plurimodale n. 5 Barcellona-Kiev. Si tratta di una impostazione corretta che viene da lontano e che qualcuno ha tentato di negare in passato. Nel momento in cui il Parlamento si accinge a dare questi fondi per realizzare una non definita, almeno da un punto di vista dei trasporti oltre che finanziario, superstrada a pagamento, ci riferisca il rappresentante del Governo la velocità consentita, i mezzi ammessi, il numero degli svincoli necessari e quant'altro, e come possa inserirsi in un sistema di autostrade quali quelle pedemontane annunciate dal Ministro.

Speriamo che l'operazione regga da un punto di vista finanziario anche se presenta dei limiti per gli aspetti viabilistici e trasportistici.

VISERTA COSTANTINI (DS-U). Svolgerò innanzitutto questa preliminare osservazione che a questo punto mi sembra ovvia: la Camera dei deputati è profondamente entrata nelle proposte avanzate dal Governo, le ha modificate, ha aggiunto e tolto. In poche parole, ha svolto un normale lavoro, proprio dei parlamentari. Alcuni aspetti, a mio avviso, sono anche positivi; altri suscitano dei dubbi. Comunque, la Camera dei deputati ha fatto la sua parte. Il Senato della Repubblica viceversa si è trattenuto. Non ho ben compreso perché il Senato della Repubblica ha voluto, in tutti i modi, impedire che si entrasse nelle questioni e che si cercasse di portare miglioramenti o modifiche. Ho avuto modo di ascoltare degli interventi da

parte di esponenti della maggioranza di rammarico e di critica, piuttosto tardivi. Credo che questo debba valere per il futuro: pensare di mortificare la funzione del Parlamento, in questo caso specificatamente del Senato, non credo vada a vantaggio di nessuno. Probabilmente alla Camera dei deputati hanno esagerato avendo fatto l'elenco della spesa ma la lamentela sulla mancata incisività del Senato non è certo dovuta al desiderio di partecipare alla spartizione della torta. Era nostra intenzione poter discutere liberamente per apportare contributi a vantaggio della popolazione e del territorio. I colleghi della maggioranza devono ammettere che il loro atteggiamento di chiusura aprioristica ha impedito al Senato di svolgere compiutamente il proprio lavoro. Questa riflessione può forse essere utile per il futuro.

Detto questo, delle modificazioni che ho potuto esaminare rapidamente, almeno tre aspetti mi hanno colpito: la riformulazione dell'intervento della Cassa depositi e prestiti; gli interventi per Roma capitale e gli articoli 54 e 55. La riformulazione delle modalità di intervento della Cassa depositi e prestiti a me sembra positiva perché vengono recepite alcune critiche da noi avanzate nel dibattito, sia in Commissione sia in Aula. Intanto è stato chiarito il rapporto tra la Cassa depositi e prestiti e il processo di finanziamento complessivo delle opere, di cui alla legge obiettivo (in più commi si delinea questa funzione): ossia, l'organismo in questione interviene in funzione sussidiaria rispetto agli altri istituti finanziari; non può andare oltre il 50 per cento, con richiamo esplicito al DPEF, per il finanziamento delle grandi opere di cui alla legge obiettivo; da ultimo, si dà l'obbligo di privilegiare nei suoi interventi le opere che vengono avviate con la finanza di progetto.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Senatore Viserta Costantini, perché esprime un giudizio positivo?

VISERTA COSTANTINI (DS-U). Perché secondo me tutte le riflessioni sulle incertezze in ordine ai finanziamenti di queste opere...

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Ma sono aspetti limitativi dell'operatività della Cassa. Perché dovremmo immaginare che il fatto di non concedere finanziamenti per più del 50 per cento o di farli in modo sussidiario sia positivo? Lo accetto, lo voto, ma non è positivo!

VISERTA COSTANTINI (DS-U). Signor Presidente, le spiego il mio punto di vista. Se il DPEF parla di un finanziamento al 50 per cento (risorse pubbliche e risorse private) e se con la formulazione precedente...

PRESIDENTE *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Ma il DPEF non lo potrà mai dire!

VISERTA COSTANTINI (*DS-U*). Lo dice esplicitamente. È uno dei suoi passaggi chiave, laddove prevede che le opere – che saranno realizzate nel quinquennio con la legge obiettivo – saranno finanziate per il 50 per cento con fondi pubblici e per il restante 50 per cento con fondi privati. Poi la finanziaria introduce la Cassa depositi e prestiti, ma la sua presenza rispetto a tale finanza particolare non era definita. Trovo che questo meccanismo chiarisca bene il ruolo delle banche, quello delle intermedie e quello della Cassa depositi e prestiti.

Per quanto riguarda invece la questione di Roma capitale, sia in Aula sia in Commissione avevamo presentato degli emendamenti. Ebbene, pur essendo identici a quelli presentati alla Camera, in questa sede sono stati respinti, mentre nell'altro ramo del Parlamento sono stati accolti. Questo atteggiamento da parte del Governo, peraltro richiamato anche dal collega Fabris, è incomprensibile. Alcuni di quegli emendamenti contenevano proposte ragionevoli, eppure presentati da noi non hanno avuto fortuna.

Circa gli articoli 54 e 55, come diceva il senatore Fabris, è positivo che vengano istituiti due fondi, uno per la progettazione, l'altro per la realizzazione delle opere di interesse locale. Però forse vi sono delle implicazioni di carattere generale, perché si comincia a delineare, attraverso questi due articoli, un sistema nuovo di finanziamento delle opere infrastrutturali, visto che per le grandi opere cosiddette strategiche abbiamo la legge obiettivo. Si pensava che dovessero essere le autonomie locali a progettare, a scegliere e a decidere sulle opere locali; invece viene delineato un meccanismo in cui c'è una presenza forte, io direi dominante – mi rendo conto che queste mie parole vanno prese con una certa prudenza, perché non abbiamo avuto modo di approfondire questi articoli – del Governo e addirittura del Parlamento. Si dice che nella prima attuazione per il 2002 l'elenco delle opere che dovranno essere progettate e finanziate è indicato dalle Commissioni parlamentari competenti. Dal punto di vista della soddisfazione professionale ciò è positivo, perché mai accaduto prima, però è un sistema estremamente nuovo che comporta delle riflessioni. Non so cosa penseranno le regioni e non so come tutto questo possa giustificarsi con il nuovo assetto dello Stato che noi chiamiamo federale e che lascia ampia facoltà di scelta e di decisione agli enti locali.

In conclusione, ci sono degli aspetti positivi come nel caso delle dotazioni aggiuntive per interventi in favore di Roma capitale e delle modifiche relative alla Cassa depositi e prestiti, anche se il Presidente in proposito non è d'accordo; ve ne sono però anche alcuni inquietanti come nel caso degli articoli 54 e 55. Per queste ragioni la mia insoddisfazione rimane pari a quella di un mese fa.

PASINATO (*FI*). Signor Presidente, intervengo per alcune brevi osservazioni, non tanto sull'impianto della finanziaria, da me sostanzialmente condiviso, ma su alcune riflessioni singolari del collega Fabris. E' vero che l'argomento della Pedemontana veneta era stato trattato in Senato a suo tempo, però è altrettanto vero, e questo lo sa sicuramente anche il senatore Fabris, che il comportamento del Governo e anche di tutto il



Senato non poteva che essere coerente rispetto all'ordinamento normativo esistente al momento dell'esame in prima lettura della finanziaria. Le regioni dispongono di poteri concorrenti in materia di territorio, così come peraltro il *referendum* popolare di inizio ottobre ha definitivamente confermato. Pertanto, non era assolutamente possibile effettuare un trasferimento, funzionale e finanziario, in favore della regione Veneto senza le dovute intese. Intese cui si è poi giunti il 15 novembre scorso.

Noi siamo qui a rappresentare il Parlamento, gli interessi nazionali e quelli locali. Mi pare che le cose non siano state sempre così. Credo infatti vi sia stata notevole incapacità di gestione da parte del Governo precedente, soprattutto per quanto riguarda una serie di fatti che vanno ricordati. Il progetto della Pedemontana Veneta, signor Presidente, ha avuto nella fase di incarico la pronuncia del Consiglio di Stato che ha annullato la procedura di assegnazione alla società dell'epoca, perché ritenuta illegittima. Quindi, dire che a livello territoriale vi siano tutti questi sindaci, impegnati a mettere il palo tra le ruote, comporta la totale incomprensione del perché il Parlamento trasferisce addirittura alle realtà locali, cioè alla Regione veneto, lo stanziamento per la realizzazione della Pedemontana. Ciò è un palese contrasto con la realtà dei fatti, secondo una tecnica che si classifica solo con la volontà di fare confusione, come qualcuno peraltro si sta specializzando a fare ultimamente. La realtà dei fatti è che questa strada era stata prevista alta sei, sette metri in molte zone; guarda caso, contemporaneamente, nella regione Veneto sono nate richieste di escavazione alle quali politicamente tenderemo in modo fermo ad opporci. Oltre a ciò i danni che lo Stato dovrà pagare per il mancato incarico. Naturalmente anche queste situazioni messe in atto saranno oggetto di verifica, non avendo seguito la legittima procedura. In particolare, questa strada viene realizzata con il volere delle popolazioni locali ed il parere favorevole di tutti i sindaci eccetto uno (che ha votato contro) di tutto l'arco territoriale (di 60 chilometri) che va dalla provincia di Vicenza a quella di Treviso. Essi hanno approvato un tracciato ed una dimensione specifica ed esercitato una loro doverosa funzione, ritenendo che la Pedemontana-veneta dovesse essere realizzata quanto prima e non imposta dall'alto, soprattutto da chi a Roma parla ora di federalismo. Quando ha gestito a suo tempo il potere, abbiamo visto come lo ha fatto. La strada deve essere rispettosa per quanto possibile del territorio, in una zona particolarmente delicata come quella di Vicenza. Non spetta a me decidere di rispondere alla domanda rivolta al Governo. Credo sinceramente però che l'elemento fondamentale politico e giuridico nonché costituzionale debba essere ricordato. L'inserimento alla Camera avviene in tempi successivi, dopo il confronto-incontro Stato-regione, avvenuto il 15 novembre (da non confondersi con la Conferenza dei servizi legata ad una legge ordinaria).

FABRIS (*Mar-DL-U*). Il Governo ha firmato ad agosto un impegno politico.

PASINATO (*FI*). Il Governo ha firmato ad agosto un impegno politico (che non ha alcuna valenza amministrativa né giuridica) come ha fatto con altre regioni, riguardo al corridoio padano; ha firmato l'impegno con la TAV, il collegamento con il Brennero, la nuova Romea ed il passante di Mestre. Altra cosa è la legge costituzionale, entrata in vigore nel mese di ottobre. Il comportamento del Governo è stato esemplare; non poteva inserire il trasferimento prima. Lo stesso sottosegretario di Stato, Vegas, come risulta dagli atti parlamentari, ha spiegato chiaramente come l'impegno del Governo fosse pressante sull'ordine del giorno approvato, sull'impostazione di principio politico più che sui modi. Ciò in Aula al Senato in occasione del primo esame della legge finanziaria. In questo momento si sta recuperando, nell'interesse dell'impianto viabilistico e trasportistico del nostro paese, un ritardo che altri, per superficialità o altro, hanno provocato.

DONATI (*Verdi-U*). Compatibilmente con il fatto che il testo è appena giunto svolgerò delle osservazioni di massima, riservandomi di intervenire in Aula. Relativamente all'autotrasporto, all'articolo 15 si prevede un finanziamento aggiuntivo in favore dell'Albo degli autotrasportatori. Le leggi finanziarie seguono il medesimo *iter* delle leggi ordinarie per cui si approfitta dell'occasione per infilare questo o quell'argomento, però ricordo che il Senato ha già discusso di autotrasporto in occasione della norma sui contratti delle imprese di autotrasporto. Si tratta di un settore per il quale abbiamo bisogno di una disciplina organica; lo stesso processo di liberalizzazione è stato rinviato di due anni in attesa di una riforma; in questa legge finanziaria sono state aggiunte risorse con finalità in parte anche incomprensibili, e non mi sembra positivo che si aggiungano due lire ad un provvedimento incompleto nella speranza di risolvere un problema di così grande portata.

La seconda questione riguarda l'articolo riferito ai servizi pubblici, la cui interpretazione, secondo il relatore, vorrebbe che il trasporto pubblico locale fosse escluso, nella fase transitoria, da questa applicazione. Quindi, sarà applicata la legge n. 422 del 1997 che già aveva disciplinato la materia del trasporto pubblico locale. Non ho motivo di dubitare che questa sia una buona interpretazione. Mi preoccupa soltanto il fatto che emendamenti in cui era scritto a chiare lettere «con esclusione delle leggi di settore tra cui il trasporto pubblico locale» non siano stati accolti perché troppo specifici. Temo, quindi, che sorgeranno dei dubbi di interpretazione sui destinatari della norma, sul periodo di applicazione e così via. Mi auguro che l'interpretazione sia quella data perché la norma, così come viene confezionata sui servizi pubblici locali, sembrerebbe più frenante di quella in atto rispetto ad un processo di liberalizzazione. Non vi è dubbio che la Camera dei deputati ha fatto un passo indietro sui processi di liberalizzazione dei servizi pubblici locali: la norma stabilisce infatti che dal 1 gennaio 2004 tutti i servizi di trasporto pubblico locale debbono essere effettuati con la gara.

La terza questione riguarda una riflessione sulla Cassa depositi e prestiti. Anch'io ritengo che il testo, così come formulato, sia migliore: consentire alla Cassa depositi e prestiti di finanziare con dei limiti la finanza di progetto connessa alle grandi infrastrutture è un modo per dare la possibilità di agire nell'ambito di certe regole e per grandi progetti, connessi alla legge obiettivo. Mi sembra che la formulazione sia incentivante all'interno di un quadro di regole più definito. Ritengo positivo, ad esempio, che la Cassa depositi e prestiti possa provvedere a finanziamenti fino al 50 per cento dell'intera somma: se parliamo di finanza di progetto si dovrà pur considerare il rischio d'impresa. Se il rischio è tutto a carico della Cassa depositi e prestiti non si deve parlare di rischio d'impresa e di finanza di progetto. Quindi, mi sembra si siano temperate le due esigenze: incentivare un sostegno così che i privati siano messi nelle condizioni di affrontare un rischio accettabile, e stabilire delle regole. Stiamo parlando di un documento a nostra disposizione solo da due ore; quindi ogni nostra analisi potrebbe essere viziata dal poco tempo avuto a disposizione, tuttavia mi sembra che si siano fatti dei passi avanti.

Quanto alla progettazione, di cui agli articoli 54 e 55, mi sembra che già nella legge Merloni fossero previsti stanziamenti. Perché varare un nuovo fondo? Non era meglio finanziare quello già esistente e conferirgli più valenza? Si parla di progettazione ma forse sarebbe stato meglio agguingere la parola «esecutiva» perché nel nostro Paese il rischio è che, in attesa di fare cose utili, si buttino soldi per progetti generici e studi di fattibilità inutilizzati.

Vorrei poi chiarimenti sui cento miliardi previsti per le famose infrastrutture utili a livello locale: non so come si possa sostenere che questa previsione fungerà da volano per gli enti locali. In più, la dizione è generica e i fondi rischiano di diventare inafferrabili o inutili. Se si fossero volute opere come reti tranviarie e metropolitane, scuole, la rete di adduzione locale dell'ANAS alle grandi opere, si sarebbero potute finanziare quelle. Si tratta di un fondo generico che alle mie orecchie suona come una lotteria peraltro con un premio molto scarso, visto che si tratta di cento miliardi per tutti gli enti locali italiani.

Un'ultima questione specifica riguarda l'articolo sulla Pedemontana veneta. Mi dispiace che sia andato via il collega Fabris perché sono d'accordo con questo testo. Mi pare che il lavoro degli enti locali di riprogettazione di una infrastruttura innovativa, che coniughi risoluzioni dei problemi locali e attività di pedaggio, sia intelligente. Il *referendum* confermativo delle modifiche costituzionali, di cui vedremo poi l'applicazione pratica, in futuro potrà consentire che operazioni come queste, al di là dell'emendamento singolo sulla finanziaria specifica, avvengano su scala più vasta. Vorrei segnalare un altro aspetto, che forse a questa Commissione è sfuggito. La regione Lombardia ha varato una legge con la quale si autorizzano concessioni regionali per nuove autostrade. È vero che questo non è vietato da nessuno, è vero che dobbiamo andare verso un quadro federale e autonomo anche nel campo della rete – poi mi spiegate come tutto questo stia insieme alla legge obiettivo – ma la determinazione delle re-

gole entro cui le regioni possano fare operazioni come questa credo sia esigenza concreta. Una cornice complessiva al momento manca. Forse l'applicazione concreta del *referendum* federalista dovrebbe definire con una certa chiarezza quell'ambito di legislazione concorrente attribuita alle regioni in materia di reti di trasporto e navigazione. In caso contrario, si potrebbe arrivare a situazioni di disparità nel Paese. E' giusto che si facciano scelte territoriali, però credo sia un bene che la Commissione affronti e avanzi delle proprie proposte sul contesto delle regole in cui questo deve avvenire, come per la regionalizzazione dell'ANAS, nello spirito di un articolo 73 che personalmente condivido.

Restano, signor Presidente, delle perplessità complessive sulla legge finanziaria. Credo, tuttavia, che la nostra discussione di politica dei trasporti verrà trasferita al collegato infrastrutturale nei prossimi mesi, quando potremo affrontare i problemi degli incentivi, disincentivi, dei fondi spese per reti infrastrutturali. Anche in questa finanziaria infatti al cabotaggio sono stati destinati due soldi: la Camera ha confermato quello stanziamento minimo che il Senato aveva proposto. Credo che, rispetto a quanto chiesto e all'impegno del Governo, questi non siano segnali incoraggianti per incentivare il sistema di riequilibrio modale. Il fondo di investimento per le ferrovie c'è; nei confronti del cabotaggio sono sottovalutate le sue potenzialità, sicuramente più ampie in caso di politica fiscale simile a quella adottata in molti Paesi europei, che permetterebbe alle imprese italiane di competere con quelle straniere.

Resta quindi un giudizio sostanzialmente negativo sui documenti finanziari. Ho segnalato una serie di punti. La finanziaria, ne siamo tutti consapevoli, verrà approvata nelle prossime ore da questo ramo del Parlamento, ma molte questioni restano irrisolte e aperte: spero che nei prossimi mesi avremo modo ed energie per affrontarle e risolverle.

*PRESIDENTE, relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.* Ricordo che il termine per la presentazione degli emendamenti scade alle ore 18.

*BRUTTI Paolo (DS-U).* Signor Presidente, poiché i tempi per una effettiva lettura del documento sono estremamente ristretti, seguirò lo schema contenuto nella bozza predisposta dal Servizio studi del Senato, dando per scontato che le modifiche relative al testo siano quelle ivi indicate. Osservo però innanzitutto che questo non è il modo di lavorare. L'eventuale, repentina approvazione da parte della maggioranza e dell'opposizione di emendamenti, così come sono stati presentati, desterebbe grave preoccupazione in chiunque. Normalmente la Camera dei deputati ed il Senato si regolano in modo tale che la terza lettura avvenga su un testo non totalmente diverso da quello già approvato. Ovviamente, la Camera che esamina in terza lettura un provvedimento dovrebbe essere messa in condizione di poter esaminare attentamente quanto modificato, quindi con il necessario tempo a disposizione per esaminare un testo che, in se-

conda lettura, non dovrebbe presentare grossi stravolgimenti. Ciò comporterebbe, infatti, la riapertura dell'intera discussione.

In questo caso, vi sono profonde modificazioni che rendono molto difficile svolgere un intervento. In alcuni punti si è di fronte addirittura ad una nuova legge. Innanzitutto, sul famoso articolo relativo ai servizi pubblici locali – sul quale tanto discutemmo perché ci pareva interessasse anche i servizi locali di trasporto – è stato introdotto un emendamento al Senato, secondo il quale tutti i settori disciplinati da una legislazione specifica erano esclusi dall'applicazione della normativa. Alla Camera dei deputati sono stati precisati i settori e dove agisce questo strumento. Per il trasporto locale esiste una legislazione di settore anche se non regola la fase transitoria per un errore fatto dal legislatore del tempo. Nel nuovo articolo 35 viene individuata una modalità di gestione della transizione per i servizi locali, cui si applica l'articolo 113 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali. Poiché il trasporto locale è regolato da una legge di settore (n. 422 del 1997) che non interviene sulla transizione, si potrebbe pensare che vale il testo al nostro esame. Quindi, la transizione potrebbe essere definita mediante questo articolo anche nel settore del trasporto locale.

PRESIDENTE, *relatoe sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Il regime transitorio è regolato dalla legge finanziaria, se sarà approvata.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Il mio era semplicemente un dubbio ma lei conferma le mie preoccupazioni. Questa norma stabilisce che quando si procede alla effettuazione di gare non possono parteciparvi aziende con affidamenti diretti. Nel trasporto locale tutti hanno affidamenti diretti; rimane un mistero quando si apriranno le gare. Nessuna delle attuali aziende potrebbe parteciparvi né potrebbe dare luogo a società, di cui fosse partecipante o controllante, perché la norma si estende addirittura a questo. Che cosa comporterebbe allora la transizione per le aziende di trasporto? Questa norma non vale nel periodo di sua prima applicazione. In tal caso, la norma potrebbe funzionare, sia pure non in modo perfetto. Ho l'impressione però che, per come la norma è formulata, questa garanzia non esiste. Ci troveremo, quindi, di fronte alla necessità di mettervi mano non appena un numero maggiore di intenditori del problema affronteranno la questione. Vi sono elementi che potrebbero provocare invece di una maggiore apertura la chiusura del mercato. Lo scopo che ci si prefigge è quello di aprire, mediante le gare ad evidenza pubblica, il mercato del trasporto locale; solamente le aziende in grado di gareggiare sulla propria rete e nessuna altra però potrebbero farlo in regime di concorrenza.

Il nuovo comma dell'articolo 27, relativo ai disavanzi delle aziende di trasporto pubblico locale, è contrario ai principi del federalismo. Così come è scritto, sembrerebbe dare la possibilità ad una regione di fare mutui se si vuole indebitare: alle aziende di trasporto di chiedere per i contratti di servizio, in luogo dei miliardi previsti nell'anno precedente, ulte-

riori stanziamenti perché in tal modo si implementano i servizi; alla regione di accedere a questa richiesta mediante il proprio bilancio o la contrazione dei mutui.

Viene detto però che ciò è fattibile solo relativamente ai contratti di servizio stipulati entro il 31 ottobre 2001. In base a quanto ne so, non sono stati stipulati contratti di servizio entro quella data a causa del regime IVA. Poiché nessuno intende pagare l'IVA, di cui non è previsto il rimborso, nessuno ha fatto il contratto di servizio. Si sono fatti, quindi, degli accordi. Probabilmente, quindi, non esistono contratti di questo tipo, stipulati entro il 31 ottobre 2001. Poiché la norma dà questa possibilità alle regioni solo entro questi limiti, si verificherà una riduzione degli spazi operativi della regione. Lo stesso si fa in relazione al ripiano dei disavanzi. Si dice che le regioni possono ripianare i bilanci con mezzi loro; però, non possono farlo se non per ciò che è accaduto prima del 2000. Ne risultano, pertanto, due limitazioni: non vengono trasferite risorse; per di più si dice che non si può agire se non per il 2000 e gli anni precedenti. C'è qualcosa che non quadra. È possibile che la volontà del legislatore non sia quella che emerge dal testo al nostro esame?

Per quanto riguarda, invece, la Cassa depositi e prestiti ho seguito la discussione tra il Presidente ed il senatore Viserta Costantini. Capisco il punto di vista; però il senatore Viserta Costantini ha ragione: avevamo un po' tutti lamentato – erano stati presentati degli emendamenti in tal senso anche da parte della maggioranza – l'esigenza di una migliore definizione dell'operatività della Cassa depositi e prestiti.

Mi sembra che la modifica apportata tende a precisare il funzionamento della Cassa depositi e prestiti. In più, le società di intermediazione sono state escluse dai soggetti che possono raggiungere accordi con la Cassa depositi e prestiti.

All'articolo 52 si parla di interventi per la continuità territoriale della Sicilia e si fa riferimento agli articoli 133, 134, 135 e 137 della legge n. 388 del 2000. Ma solo l'articolo 135 attiene alla continuità territoriale e si riferisce esplicitamente al trasporto aereo. Gli altri attengono ad altri comparti. Sarebbe stato interessante conoscere i limiti entro cui concepire questa continuità e specificare quanto di questo stanziamento fosse destinato per il trasporto aereo e quanto per altre opere. Questa precisazione non c'è; si determinerà così confusione nell'utilizzazione della norma.

Lasciatemi solo dire che se inseriamo nella legge finanziaria interventi specifici come quelli relativi alla diga di Molfetta e l'aeroporto di Crotone, torniamo agli anni della Prima Repubblica.

MAMMOLA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Mi sembra che questo sia un vizio consolidato.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Ci aspettavamo un suo superamento.

Faccio ora riferimento alla parte relativa al finanziamento delle Ferrovie dello Stato. Nella modifica introdotta c'è qualcosa di buono perché ho sempre trovato surreale, assurdo, che non potesse funzionare, contrario

all'idea che le Ferrovie dello Stato potessero diventare un'impresa, il fatto che per individuare il finanziamento per l'abolizione di un passaggio a livello fosse necessario cercare un articolo e un comma in una legge finanziaria, approvata tra il 1987 ed oggi. Un tale metodo non ha funzionato nemmeno in Unione Sovietica dove facevano le cose con una certa serietà; figuriamoci se può funzionare da noi. Questo articolo dà l'idea di prendere una serie di finanziamenti previsti da certe disposizioni per raggrupparli in una ricapitalizzazione delle Ferrovie dello Stato similmente a quello che farebbe un qualunque proprietario di impresa chiedendo all'amministratore delegato di fargli sapere come spende i soldi che gli sono stati affidati. Questa norma non pone problemi; però laddove si danno questi denari alle Ferrovie dello Stato sotto forma di ricapitalizzazione si stabilisce che le modalità di trasferimento del denaro sono le medesime utilizzate per gli stanziamenti di denaro di cui alle leggi precedenti. Era noto che questa faccenda si fosse risolta una volta per tutte con l'istituzione del contratto di programma, attraverso il quale il proprietario regolava la sua ricapitalizzazione e l'utilizzo che di essa la società faceva.

Mentre l'articolo 54 istituisce un sistema per cui il Ministero, in base alle richieste delle regioni, redige un elenco che presenta alle Commissioni parlamentari e poi decide le erogazioni l'articolo 55 dà a Tremonti la facoltà di vedere e provvedere. Perché Tremonti? Perché non il Ministro dei lavori pubblici? C'è qualcosa che non funziona.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Nel '93 esisteva già un fondo presso il Ministero del bilancio. Lo inventai io quando ero Sottosegretario.

BRUTTI Paolo (DS-U). Invito tutti a predisporre un emendamento, che sono disposto a discutere, sugli articoli 54 e 55, teso a modificare quanto previsto per dargli una dignità normativa. È importante che una parte microscopica del testo della legge finanziaria torni all'esame della Camera dei deputati. Prego tutti quanti i colleghi di riflettere su questo argomento per svolgere un lavoro serio. In tal modo, si può togliere di mezzo la principale di tutte le difficoltà incontrate.

Al presidente Grillo vorrei ricordare che in relazione alle questioni della gente di mare, laddove era comunemente considerato insufficiente l'intervento sull'abbattimento degli oneri sociali, la Camera dei deputati avrebbe dovuto aumentare gli stanziamenti. Questo non è stato fatto. Sono a rischio 3.400 marittimi per una cifra pari a 40 miliardi. Poiché non si procede all'abbattimento degli oneri sociali, gli armatori manderanno a casa questi lavoratori per sostituirli con personale che costa di meno, preso dall'Albo del registro internazionale.

GUASTI (FI). Condivido le osservazioni del senatore Paolo Brutti e del senatore Menardi circa l'eccessiva presenza di norme di natura particolaristica all'interno della manovra economica per gli anni 2002-2004.

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

Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi soprattutto alla loro prima legislatura: è la quinta legislatura che lavoro in Parlamento; quindi, non mi stupisco delle osservazioni fatte da taluno sul lavoro svolto dalla Camera dei deputati. È sempre accaduto così. Credo che ciascun ramo del Parlamento abbia il diritto di modificare le proposte del Governo. La contingenza negativa è che la legge finanziaria torna al nostro esame nei giorni precedenti al Natale e vi è una prassi in forza della quale si preferisce non lavorare nel periodo che intercorre tra Natale e Capodanno. Questa prassi è stata accolta favorevolmente perché, quando si lavorava in quel periodo, non si riusciva ad approvare la legge finanziaria entro il 31 dicembre per cui si richiedeva l'esercizio provvisorio.

Non sono gli emendamenti introdotti a proposito della definizione del ruolo della Cassa depositi e prestiti che turbano il sottoscritto. Sono invece un po' sorpreso che con emendamenti alla legge finanziaria si disponga la modifica di un dettato che nasce da una legge delega, sviluppato in un decreto delegato e che ha avuto una consacrazione in una direttiva ministeriale. Quando un processo legislativo della durata di cinque anni si incardina nel nostro ordinamento e viene modificato con un emendamento alla legge finanziaria sorgono dei problemi.

Dal 1990 facciamo leggi sulle fondazioni: il decreto nel 1991; la direttiva nel 1994; la legge delega del 1996; il decreto legislativo del 1998; un'altra direttiva del 2000 e adesso con un emendamento stravolgiamo dieci anni di produzione di leggi. Ho l'impressione che sarebbe stato più coerente e corretto che quantomeno si discutesse una proposta di riforma. Facendo così si è impedito che il Senato si esprimesse nella completezza delle sue argomentazioni. In questo senso, sono preoccupato di come funziona il bicameralismo nel nostro paese.

Per il resto non mi stupisco di niente perché nel merito è sempre stato così. La seconda Camera, per come le cose si stanno organizzando, consegna alla terza lettura un testo difficile da modificare.

Vorrei infine richiamare quattro questioni: la mia idea è di una Cassa depositi e prestiti che agisca nel mercato libero dove non ha senso pre-determinare la percentuale di investimento. La potenzialità di questo istituto, straordinario ed unico, è che ha 400 mila miliardi di crediti, di cui almeno 250 mila da cartolarizzare e recuperare, reimmettendoli nel circuito. Perché dovremmo predeterminare dei vincoli all'operatività di questo istituto se può sostenere le grandi opere infrastrutturali? Il problema vero di questo istituto è quello di inserire una norma per consentire l'assunzione di personale privato, e di farlo funzionare come banca a supporto delle opere pubbliche con una mentalità bancaria privatistica e non statalista per cui si determinano leggi in base alle quali più del 50 per cento dell'intero ammontare non può essere concesso. Perché prevedere garanzie sussidiarie? La bontà dell'investimento della Cassa deve essere quella di saper valutare la qualità del progetto che intende sovvenzionare. Dobbiamo avere il coraggio di spingerci oltre.



Anche se in alcuni documenti di programmazione viene scritto che la finanza di progetto è ripartita in 50 e 50 per cento, tale meccanismo non funzionerebbe ugualmente con una diversa ripartizione (60 per cento e 40 per cento, per esempio)? Il *project financing* in Italia non ha funzionato perché con questa benedetta legge Merloni abbiamo posto troppi vincoli. Se davvero questo grande piano deve calamitare 60 mila miliardi di capitale privato e, quindi, delle banche non dobbiamo porre questi vincoli. Quindi, sono d'accordo nell'accettare questa norma ma per superarne i limiti imposti nella prossima legge finanziaria.

Anche a me pare anomalo il Fondo di cui agli articoli 54 e 55, ma ricordo che con la legge finanziaria del 1993 fu creato un Fondo in capo al Ministero del bilancio, in particolare alla Cassa depositi e prestiti. Sui servizi pubblici locali vorrei rispondere al collega Brutti con una valutazione politica: in Aula si è svolto un dibattito. Immagino che ci sarà un intervento dell'Unione europea perché non mi sembra che questo testo sia in sintonia con quanto stabilito a livello europeo. In particolare, è credibile l'idea di avere un regime transitorio così lungo? Si può immaginare di varare una riforma nel 2001 sapendo che entrerà in vigore nel 2008? Le aziende italiane, lo capisco, sono fragili, sono state distrutte da Tangentopoli. Avevano tutte dei patronati, erano protette, poi le protezioni sono venute meno e si sono trovate scoperte. La logica dei conservatori, che sono a sinistra e a destra nel nostro Parlamento, è che non si possa aprire il mercato per il rischio dell'arrivo degli stranieri. E' una logica che rispetto, però stabiliamo di realizzare in cinque anni la liberalizzazione. E' una questione di date. Di fronte al regime transitorio della precedente legislatura l'Unione europea ci disse che esso sarebbe potuto durare tre o quattro anni, non otto.

È stato inoltre introdotto un elemento ideologico. Sono favorevole a che la proprietà delle reti rimanga ai comuni; l'importante però è che si stabilisca una separazione tra la gestione del servizio e la proprietà delle reti. Cito sempre il caso più clamoroso di tutti, quello di Roma. L'ACEA è una grande azienda, ha in bilancio la proprietà delle reti con mille miliardi di dotazione patrimoniale. Qual è l'imprenditore privato che volendo sfidare l'ACEA nella gestione della distribuzione dell'acqua di Roma può mettere sul tavolo mille miliardi di capitale? Se non separiamo rete e gestione del servizio condanniamo i romani ad essere serviti dall'ACEA. Non mi interessa sapere se si tratti di un buon servizio o no; di fatto consolidiamo un regime di monopolio. Se separiamo per legge la proprietà della rete per affidarla agli enti locali dalla gestione dei servizi creiamo un mercato. L'ACEA sarà un competitore e tanti altri potranno competere (ditte private, ditte municipalizzate). Altrimenti nascondiamo il formalismo di una norma bugiarda ad una realtà sostanziale: si condannano milanesi e romani a subire che il servizio della distribuzione dell'acqua, del gas e quant'altro sia fatto da determinate società. Questi sono monopoli innaturali che non ci mettono in condizione di chiamarci europei.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Nella norma approvata dal Senato era previsto un termine temporale di cinque anni nonché l'obbligo della separazione.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. In verità, c'era scritto: «Perseguono l'obiettivo di...», ma adesso è peggio perché hanno scritto: «possono».

Con tutto il rispetto, lo dico anticipando che non interverrò in Aula per un fatto di natura personale, il testo della Camera fa un passo indietro. Come già accaduto nella scorsa legislatura, registro che alla Camera ci sono molti più conservatori del Senato.

Sulla questione della gestione dei trasporti cito quanto segue: «Nei casi in cui le disposizioni previste per i singoli settori non stabiliscono un congruo periodo di transizione» – e la legge sul trasporto pubblico locale non lo prevede – «...il regolamento di cui al comma 16 del presente articolo indica i termini...» per dimostrare che il regime transitorio, previsto dall'articolo 35, consolida la mia opinione.

Col vostro permesso nel parere inserirò una nota critica in ordine alla vicenda del cabotaggio. Il rappresentante del Governo, sottosegretario Vegas, aveva detto in Aula che non si era riusciti a soddisfare le richieste del comparto del trasporto marittimo; che c'era un problema di competizione europea ma che alla Camera si sarebbe provveduto in questo senso. Non è andata così.

Ci siamo sforzati, anche in sintonia con il lavoro del ministro Lunardi, a mantenere nella finanziaria norme di carattere generale, evitando i dettagli, con riferimento a strade, ponti e piccole ferrovie. Il fatto che alla Camera abbiano invece recuperato questa brutta, vecchia e antica abitudine autorizza noi ad esprimere una censura che, col vostro permesso, inserirò nella mia relazione.

SCARABOSIO (*FI*). Sulla questione finanza di progetto il fatto che il privato sia vincolato a rischiare differisce un po' da quello che lei sostiene.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Sulla finanza di progetto c'è un problema che stiamo affrontando con un gruppo di lavoro organizzato dal Ministro. La finanza di progetto in Italia non ha funzionato soprattutto a causa della legge Merloni. Secondo me il cuore del problema è un altro: in Italia non ci sono grandi imprese, neppure nel settore delle costruzioni. Così, la finanza di progetto si realizza unendosi in matrimonio con le istituzioni bancarie. Quando la legge, sbagliando, stabilisce che, fatta la promozione, il consorzio che si istituisce deve rimanere unito per la fase di costruzione, di realizzazione e di gestione, vincola giuridicamente una banca (che ha per scopo statutario quello di investire a breve o a medio periodo) ad impegni a lunga scadenza. Una banca quindi non parteciperà mai. In un Paese di piccole e medie imprese come il nostro si deve stabilire che ci

sono giuridicamente soci di serie A e soci di serie B. I primi rimangono tali dalla realizzazione alla gestione; i secondi, le banche, solo nella fase di realizzazione; in quella di gestione possono ritirarsi per far posto ad altri. Altrimenti, il *project* non decollerà mai.

MAMMOLA, *sottosegretario di Stato e per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, prendo atto delle osservazioni scaturite dal dibattito e rinuncio alla replica.

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

SCARABOSIO (FI). Signor Presidente, rinuncio ad illustrare l'ordine del giorno 0/699-B/1/8<sup>a</sup>.

MAMMOLA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, il Governo può accogliere l'ordine del giorno in questione solo come raccomandazione.

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 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 un rapporto favorevole con osservazioni alla 5<sup>a</sup> Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria, resta così conferito.

L'esame delle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati ai documenti di bilancio e al disegno di legge finanziaria, per la parte di nostra competenza, è così concluso.

*I lavori terminano alle ore 17,50.*

ALLEGATO

## ORDINI DEL GIORNO A DISEGNO DI LEGGE N. 699-B

**(0/699-B/1/8<sup>a</sup>)**

CARRARA, DE RIGO, TOMASSINI, GRILLO, SCARABOSIO

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

in sede di approvazione del disegno di legge finanziaria per l'anno 2002,

premesso che:

il traffico automobilistico nei paesi di alta montagna a vocazione turistica, ha raggiunto livelli di congestione tali da produrre inquinamento acustico e atmosferico, incremento dell'incidentalità e dell'insicurezza stradale;

un adeguato supporto logistico, legislativo e finanziario, potrebbe consentire di trasformare gli impianti sciistici di risalita a fune in veri e propri mezzi di trasporto pubblico, con conseguente alleggerimento del traffico pesante e automobilistico in alta montagna;

impegna il Governo:

a valutare la possibilità di adeguare la normativa vigente, al fine di attribuire il carattere di trasporto pubblico agli impianti sciistici di risalita a fune che consentono i collegamenti intervallivi».

---