



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

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

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

ESAME DEI DOCUMENTI DI BILANCIO IN SEDE CONSULTIVA

37^a seduta: mercoledì 22 novembre 2006

Presidenza della presidente DONATI

I N D I C E

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(1184, 1184-bis e 1184-ter) *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2007 e bilancio pluriennale per il triennio 2007-2009 e relative Note di variazioni*, approvato dalla Camera dei deputati

– **(Tabelle 10, 10-bis e 10-ter)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture per l'anno finanziario 2007

– **(Tabelle 11 e 11-ter)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2007

– **(Tabelle 16, 16-bis e 16-ter)** Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 2007

(1183) *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)*, approvato dalla Camera dei deputati

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 3, 10, 13 e <i>passim</i>
BUTTI (AN)	10
CICOLANI (FI)	12
MAZZARELLO (Ulivo), relatore sulle tabelle 16, 16-bis e 16-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria	3
MONTINO (Ulivo), relatore sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria	10, 12, 13
PAPANIA (Ulivo), relatore sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria	13
PONTONE (AN)	13

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-Ind-MA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Unione dei Democratici cristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Democrazia Cristiana: Misto-DC; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(1184, 1184-bis e 1184-ter) *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2007 e bilancio pluriennale per il triennio 2007-2009 e relative Note di variazioni*, approvato dalla Camera dei deputati

– **(Tabelle 10, 10-bis e 10-ter)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture per l'anno finanziario 2007

– **(Tabelle 11 e 11-ter)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2007

– **(Tabelle 16, 16-bis e 16-ter)** Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 2007

(1183) *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)*, approvato dalla Camera dei deputati

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 1184, 1184-bis e 1184-ter (tabelle 10, 10-bis e 10-ter, 11 e 11-ter, 16, 16-bis e 16-ter) e 1183, già approvati dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Mazzarello di riferire alla Commissione sulle tabelle 16, 16-bis e 16-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

MAZZARELLO, *relatore sulle tabelle 16, 16-bis e 16-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, grazie anche al contributo degli uffici, che ringrazio, ho predisposto una relazione molto dettagliata – che consegno in copia alla Presidenza e alla quale parzialmente rinvio – nella quale affronto i temi propri del settore del trasporto che arriva fin qui in condizione di gravissima difficoltà, in particolare per tre comparti. Mi riferisco al trasporto ferroviario (su cui abbiamo avuto una recente audizione); al trasporto marittimo, in particolare ai porti, per i quali, per una serie di ragioni, non ultima delle quali il blocco dei finanziamenti, e nonostante le opportunità, in questi ultimissimi anni abbiamo registrato una crescita zero; al settore aereo, che presenta anch'esso una situazione piuttosto seria. Questo è il punto di partenza che dobbiamo considerare.

Ebbene, in alcune delle proposte che vengono avanzate va osservata una svolta di segno positivo piuttosto significativa. Ciò vale innanzi tutto per il settore marittimo portuale: non solo, infatti, viene meno il famoso blocco del 2 per cento determinato dal Patto di stabilità degli scorsi anni (quindi si dà la possibilità ai portuali di poter usare risorse che ave-

vano a disposizione), ma si introducono anche interventi economici importanti. Mi riferisco in particolare ad un tema su cui noi tutti in diverse occasioni abbiamo spesso lavorato, quello dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali. Da questo punto di vista, la manovra presenta contenuti davvero di svolta.

Le problematiche del settore portuale e della cantieristica vengono affrontate in diverse disposizioni. Il comma 543 dell'articolo 18 autorizza la concessione di contributi per un ammontare complessivo di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni del triennio 2007-2009 per il rifinanziamento del Programma infrastrutture strategiche (PIS) previsto dalla legge obiettivo e prevede che 5 milioni di euro siano destinati alle esigenze infrastrutturali delle capitanerie di porto. Sembra un piccolo intervento, ma esso dà autonomia e forza funzionale a questo importante settore di governo delle acque, se possiamo definirlo così.

Il successivo comma 544 stanziava 3 milioni di euro, per il medesimo triennio, per consentire lo sviluppo del programma di potenziamento ed adeguamento delle infrastrutture del Corpo delle capitanerie di porto-guardia costiera.

Vengo ora alle disposizioni più importanti per quanto riguarda la portualità: particolarmente rilevanti, infatti, sono i commi 546 e seguenti dell'articolo 18, i quali recano disposizioni in materia di autonomia finanziaria delle autorità portuali.

Il comma 546, al fine non solo di promuovere l'autofinanziamento delle attività e la razionalizzazione della spesa, ma anche di finanziare gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, con priorità per quelli inclusi nei piani triennali già approvati (le autorità portuali hanno dei piani triennali approvati, per i quali tuttavia c'è stato il blocco dei finanziamenti), prevede l'attribuzione a ciascuna autorità portuale, a decorrere dall'anno 2007, per la circoscrizione territoriale di competenza, del gettito erariale di imbarco e di sbarco e della tassa di ancoraggio. Tali introiti, dunque, vanno direttamente alle autorità portuali e non più allo Stato: si tratta del primo passaggio nell'ambito di questo processo verso l'autonomia finanziaria. Vi sono dei criteri fissati con decreto del Ministro dei trasporti, al quale compete il potere di indirizzo e di verifica dell'attività programmatica delle autorità portuali e quindi, conseguentemente, è disposta la soppressione, a decorrere dal 2007, degli stanziamenti destinati alle autorità portuali per costruzioni e manutenzioni dei porti. In sostanza, non ci sarà più un intervento così forte da parte dello Stato ma gli interventi saranno gestiti *in loco*.

Il comma 548 autorizza le autorità portuali ad applicare un'addizionale su tasse, canoni e diritti per l'espletamento dei compiti di vigilanza e per la fornitura di servizi di sicurezza, contemplati dai piani di sicurezza portuali. Il tema della *security* nei porti è diventato molto rilevante per la particolare situazione esistente a livello mondiale. Ci sono Paesi, in modo particolare gli Stati Uniti, che non commercerebbero più con quei porti, in primo luogo dell'Italia, che non garantiscono certi sistemi di *security* nel-

l'ambito delle operazioni di imbarco e sbarco. Questo è un costo che paga la merce e non le autorità portuali, perché viene caricato sulle operazioni.

Il comma 551, da un lato, dispone che alle autorità portuali non si applichi il limite all'incremento delle spesa stabilito per enti pubblici non territoriali (articolo 1, comma 57, della legge n. 311 del 2004) e, dall'altro, precisa che per le suddette trovi applicazione il sistema di tesoreria mista, di cui all'articolo 7 del decreto legislativo n. 269 del 1997 e che le somme giacenti al 31 dicembre 2006 nei sottoconti fruttiferi possano essere prelevate in due annualità nel mese di giugno degli anni 2007 e 2008. Questo è uno sbocco.

Il comma 552, ai fini della definizione e del completamento del sistema di autonomia finanziaria, autorizza il Governo ad emanare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge finanziaria, un regolamento volto a rivedere la disciplina delle tasse e dei diritti marittimi, nonché i criteri per l'istituzione delle autorità portuali e la verifica del possesso dei requisiti previsti per la conferma o la loro eventuale soppressione, tenendo conto della rilevanza nazionale ed internazionale dei porti. Anche questo è un passaggio importantissimo, perché era in atto una tendenza all'aumento del numero delle autorità portuali. In ogni porto veniva presentata tale richiesta, senza considerare che l'aumento di strutture burocratiche significa anche incremento di costi per le operazioni di imbarco e di sbarco. Sarà il Ministero a occuparsi di questa operazione di verifica.

Il comma 554 – altro passaggio piuttosto significativo – autorizza poi un contributo di 10 milioni di euro per quindici anni per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali che risultino immediatamente cantierabili. Vorrei richiamare l'attenzione sul termine «grandi»: ciò significa che gli aiuti non dovranno essere distribuiti a pioggia, ma dovranno essere mirati – come quelli previsti dal successivo comma – alla realizzazione, appunto, di grandi *terminal*. Vi sono porti in Italia che ne attendono la realizzazione, perché grandi compagnie internazionali vi possano sbarcare. Per recuperare quel traffico, ovviamente, non vi sono le risorse; per quanto riguarda siffatti interventi che – come sapete – sono in conto interessi (possono prevedere quindi una moltiplicazione per dieci) i contributi cominciano ad essere abbastanza consistenti per dare risposte adeguate.

Il comma 555 dispone l'assimilazione delle attività finalizzate alla realizzazione in porti già esistenti di opere previste nel piano regolatore portuale alle attività di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti, ai fini dell'applicazione della disciplina in materia di imposta del valore aggiunto.

Il comma 556, infine, dispone che gli atti di concessione demaniale rilasciati dalle autorità portuali in ragione della natura giuridica di enti pubblici non economici restino assoggettati alla sola imposta proporzionale di registro e i relativi canoni non costituiscano corrispettivi imponibili ai fini dell'imposta del valore aggiunto. Di conseguenza, la norma stabilisce che gli atti impositivi o sanzionatori fondati sull'applicazione dell'IVA ai canoni demaniali marittimi introitati dalle autorità portuali perdono efficacia e i relativi provvedimenti tributari si estinguono; in tal modo, si

chiude un contenzioso che era aperto tra autorità portuali e amministrazione finanziaria, in particolare per quanto riguarda gli atti di concessione. Al comma 557 è previsto poi un finanziamento di 15 milioni di euro per quindici anni che ha le stesse caratteristiche di quello di 10 milioni di cui vi parlavo prima.

Un altro intervento importante è l'investimento per lo sviluppo degli *hub* portuali di interesse nazionale. A tal fine, il comma 559 autorizza un contributo di 100 milioni di euro (questa volta in conto investimenti) per l'anno 2008, per interventi concernenti i porti con connotazione di *hub* portuale di interesse nazionale che devono essere individuati dal Ministero, nonché per il potenziamento dei servizi mediante interventi finalizzati allo sviluppo dell'intermodalità e delle attività di *transshipment*.

In proposito, il comma 560 specifica che il 50 per cento di tali risorse finanziarie è destinato a assicurare lo sviluppo del porto di Gioia Tauro (quindi il 50 per cento dei 100 milioni di euro) quale piattaforma logistica nel Mediterraneo, in aggiunta ai porti già individuati, tra i quali – questo mi sembra un passaggio discutibile nella proposta – quello di Augusta e il porto canale di Cagliari. Come ho già detto, infatti, in questo comma si prevede che la metà dei 100 milioni previsti vada a Gioia Tauro, perché l'Italia ha bisogno di un grande porto di *transshipment*. Gli altri 50 milioni andrebbero però agli *hub* nazionali, ma ivi si dice già che di questi fanno parte il porto di Cagliari e quello di Augusta: mi sembra di difficile comprensione, ma riaffronteremo tale questione in fase di discussione. Inoltre, avrei preferito che, piuttosto che la definizione *hub* o accanto ad essa, fosse stato individuato un criterio che valutasse anche la costruzione di sistemi portuali e non solo di singoli porti *hub*. Tutto ciò sarà poi definito con una norma, mirante all'individuazione degli *hub* (cui aggiungerei i sistemi portuali), attraverso l'intervento di un apposito comitato presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri o, per sua delega, dal Ministro dei trasporti, e di cui fanno parte altri Ministri, nonché i Presidenti delle Regioni interessate.

Ci sono altri aspetti di dettaglio su cui ora non mi soffermo, ma mi interessava sottolinearvi come quello della portualità, almeno dal mio punto di vista – ma credo sia incontestabile – sia un capitolo assolutamente positivo nella proposta di legge finanziaria, cui bisognerebbe aggiungere (credo sia possibile) l'organizzazione del dragaggio dei fondali: questa è la proposta su cui – a quanto so – si sono superate anche le differenze all'interno del Governo. Quindi, queste risorse, questo modo di intendere l'autonomia finanziaria dei porti, assieme alla semplificazione e alla precisazione delle procedure per il dragaggio dei fondali, essenziale per ricevere nei nostri porti le navi a più alto pescaggio (si rischia altrimenti che tali imbarcazioni non possano entrare), ci danno l'idea concreta che l'Italia possa diventare una base logistica europea e mondiale molto importante. È una necessità, se vogliamo crescere e produrre ricchezza.

Per quanto riguarda il settore portuale ho concluso. Aggiungo solo che vi sono altri due commi, il 591 e il 592, tesi a favorire l'innovazione nell'industria cantieristica (mi sembra un aspetto da sottolineare) con un

contributo non superiore al 20 per cento delle spese, mirante, più che a sostenere qualunque tipo di costruzione di navi, a progetti innovativi sulla base di criteri che devono ancora essere definiti. Anche questo intervento rappresenta un tentativo per aumentare il livello competitivo della nostra industria cantieristica.

Vi sono poi diversi punti che riguardano la sicurezza nei trasporti. Il comma 588 stabilisce che il Ministero dei trasporti provveda, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge finanziaria, all'aggiornamento del Piano nazionale della sicurezza stradale. Mi sembra un'altra misura significativa, perché sappiamo quanto sia forte la richiesta che viene dal Paese in relazione a questo tema. È prevista inoltre una spesa di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione, alla valutazione di efficacia ed all'aggiornamento del Piano medesimo.

Il comma 589 prevede uno stanziamento di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 al fine di consolidare ed accrescere l'attività del Ministero dei trasporti per la prevenzione in materia di circolazione ed antinfortunistica stradale; anche questa è una risposta ad un'esigenza diffusa.

Il comma 590 prevede interventi per la sicurezza ferroviaria, con una serie di misure sulle quali ora non mi soffermo.

Come sapete, verranno poi introdotte una serie di misure per portare avanti un Piano di intervento più generale sulla sicurezza delle ferrovie, anche attraverso l'ammodernamento tecnologico sia dei sistemi di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria che di quelli installati a bordo dei materiali rotabili.

Segnalo inoltre che il comma 794 prevede un incremento dell'addizionale sui diritti di imbarco sugli aeromobili pari a 50 centesimi di euro per ogni passeggero, allo scopo di ridurre i costi a carico dello Stato del servizio antincendi negli aeroporti. A tal fine si concorre con un apposito fondo, alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato, per un ammontare di 30 milioni di euro.

Sulla questione della sicurezza vorrei mettere in risalto il fatto che, a differenza del disegno di legge originario, il testo della finanziaria che ci arriva dalla Camera mi pare risolva bene anche la questione dell'ENAC: mi riferisco al problema dei dipendenti, del personale a disposizione, appunto, dell'agenzia fondamentale per la sicurezza. È un tema che avevamo presente e che mi pare oggi sia risolto, vi è un'attenzione a mio avviso giusta e favorevole; a mio avviso, andrebbe rivolta attenzione anche all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, che presenta problemi di personale e di organizzazione simili a quelli dell'ENAC.

Ancora in riferimento al settore ferroviario, il comma 537 prevede uno stanziamento complessivo pari a 2.100 milioni di euro per gli anni 2008-2009, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema alta velocità-alta capacità. Il successivo comma 538 autorizza la spesa di 24 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008 per la prosecuzione degli interventi alle linee trasversali ed in particolare per la progettazione de-

finitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese).

Il comma 539 dispone l'autorizzazione di spesa di 400 milioni di euro per l'anno 2007 a titolo di aumento dell'apporto dello Stato al capitale sociale di Ferrovie dello Stato Spa per l'attuazione di un piano di investimenti della società Trenitalia. Il comma 540 dispone l'assunzione da parte dello Stato, per l'importo annuo di 27 milioni di euro per il triennio 2007-2009, dell'onere del debito già contratto da Ferrovie dello Stato nei confronti di Infrastrutture Spa per il periodo 1° agosto 2006-31 dicembre 2007 relativamente alla realizzazione del sistema alta velocità-alta capacità. Al riguardo, come sapete, vi è un problema più complessivo che ci è stato posto anche nella recente audizione e che il Governo si è impegnato a risolvere, non affrontando la questione della sistemazione delle ferrovie nella finanziaria, ma in passaggi successivi. Mi riferisco al fatto che sia data la possibilità, al fine di reperire capitali sul mercato per il sistema alta velocità-alta capacità, di usare i futuri pedaggi di transito su quelle stesse linee: per poterlo fare, occorre che ci sia un passaggio sul bilancio dello Stato dell'indebitamento di ISPA così come era definito dall'Unione europea. È un tema che il Governo si è impegnato ad affrontare, così come il tema più complessivo della capitalizzazione delle stesse Ferrovie. In relazione poi a questa proposta di aumenti, credo si debba sottolineare come essi debbano essere molto selezionati. In primo luogo, si dice che non dovrebbero toccare i pendolari: questi ultimi, però, non si muovono solamente sui treni regionali, a volte usano anche altri convogli e quindi è opportuno che questa previsione sia ben calibrata. Capirei la necessità di aumenti sui treni a lunga percorrenza tra le città, i «superpendolini», e via dicendo, ma questo è uno di quei punti su cui mi sembra opportuno che la Commissione faccia un qualche richiamo, visto che è diventato oggetto di discussione nel Paese.

Veniamo ora al tema del trasporto pubblico locale.

Il comma 572 reca disposizioni urgenti relative al sistema di trasporto rapido di massa. A mio avviso, il finanziamento della legge n. 211 del 1992 è un po' scarso e quindi bisogna vedere se ci sono le condizioni per incrementarlo: stiamo parlando di 10 milioni di euro per gli anni 2007, 2008 e 2009. Si dimostra un'attenzione, ovviamente, a proseguire un investimento per il grande trasporto pubblico di massa ma potremmo a mio avviso cercare di arricchire tale impegno. Devo dire che, come ha ricordato il ministro Bianchi nella recente audizione, il miglioramento della mobilità dei pendolari rappresenta una delle priorità della politica dei trasporti. A tale scopo il comma 585 prevede l'istituzione, presso il Ministero dei trasporti, di un fondo di 100 milioni di euro l'anno per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 con il quale finanziare, fino ad un importo massimo pari al 75 per cento del costo dell'investimento, l'acquisto di veicoli ferroviari da destinare ai servizi di competenza regionale, di veicoli destinati a servizi su linee metropolitane, tramviarie e filoviarie e di autobus a minor impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale.

Tutto questo per quanto riguarda i veicoli a minore impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale. Mi sembra un impegno molto importante perché sappiamo come la questione dei mezzi sia fondamentale nella risposta che viene data al trasporto pubblico pendolare.

Ai sensi del comma 586, il relativo piano di riparto del fondo tra le Regioni e le Province autonome è approvato con procedure che prevedono l'intesa con la Conferenza Stato-Regioni.

Il comma 645 interviene per finanziare misure tese al miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane, con fondi a disposizione del Ministero dell'ambiente. Si tratta di misure che, assunte di concerto con il Ministro dei trasporti, possono fornire un contributo alla questione della mobilità nelle città.

Vi è un punto in particolare su cui vorrei richiamare la vostra attenzione, perché credo sia uno degli aspetti più importanti su cui dovremmo riflettere e vedere se vi è spazio per una nostra iniziativa: mi riferisco all'insufficiente finanziamento per il contratto dei lavoratori autoferrotranvieri. In verità, il Governo sta cercando di affrontare un contratto che era già scaduto nel 2006. Parliamo di risorse che devono essere individuate non per un contratto futuro, ma per un contratto che avrebbe già dovuto essere finanziato da interventi precedenti. Purtroppo questa è la situazione di cui bisognerà tenere conto. Mi sembra che si stia cercando così di evitare di ledere i diritti di questi lavoratori e impedire che crescano gravi tensioni nelle nostre città. Si tratta di cifre intorno ai 140-150 milioni di euro che andrebbero ad aggiungersi ai 60 milioni già previsti, per arrivare a un finanziamento adeguato a dare una risposta.

Vorrei ora affrontare rapidamente l'importante e ricco capitolo dell'autotrasporto. L'intervento promosso dal Governo a sostegno dell'autotrasporto dovrebbe spingere lo stesso Esecutivo – credo che sia questo lo spirito – ma anche noi a far sì che esso significhi veramente un cambiamento nel sistema dell'autotrasporto nel nostro Paese, altrimenti si rischia di mantenere una struttura del trasporto non all'altezza dei tempi; alla lunga distanza, i nostri autotrasportatori potrebbero non essere competitivi con gli altri Paesi.

Inviterei la Commissione a verificare la possibilità di rifinanziare una norma che non è contenuta nei documenti di bilancio: mi riferisco al tema dell'intermodalità e del rifinanziamento della relativa legge, su cui mi sembrerebbe utile lavorare per consentirne la realizzazione.

Per quanto concerne il tema del demanio marittimo, vi è una novità molto rilevante che risolve la gravissima tensione degli ultimi anni, da quando cioè le disposizioni del decreto-legge n. 269 del 2003 obbligavano a un aumento del 300 per cento dei canoni demaniali marittimi riferiti ai canoni turistici, questione che avrebbe inferto un durissimo colpo alla nostra struttura turistica. Tale previsione normativa è andata avanti di rinvio in rinvio; ora la si risolve positivamente.

È da notare inoltre che con il comma 698 si trovano finalmente le risorse (problema cui da sempre manca una copertura e cui si recuperava sempre *in extremis*) per il trattamento di integrazione salariale straordina-

ria per i lavoratori portuali: questi ultimi, a differenza che in altri periodi, sono oggi lavoratori molto flessibili e rappresentano la garanzia del funzionamento dei nostri porti. I lavoratori portuali devono dare la loro assoluta disponibilità in ogni giorno dell'anno, ma è chiaro che tale flessibilità deve essere garantita anche con un sostegno.

Per non dilungarmi troppo, non mi soffermerò su tutta la parte finale che riguarda le tabelle, contenute nella documentazione che ho consegnato alla Presidenza. Su esse sono indicati gli stanziamenti per l'ENAC e per altri interventi nel settore ferroviario.

Ho cercato di essere il più possibile sintetico ma, ad integrazione di quanto vi ho illustrato, rinvio comunque alla relazione scritta che ho consegnato alla Presidenza.

BUTTI (AN). Signora Presidente, se mi è consentito, vorrei rivolgerle una richiesta che attiene ai lavori della nostra Commissione. Dal momento che i relatori sono tre e le materie molto complesse, le chiederei di far distribuire ai colleghi commissari le relazioni predisposte e consegnate alla Presidenza. In tal modo, potremo seguire più attentamente le relazioni puntuali dei relatori e ascoltare le loro implementazioni.

PRESIDENTE. Senatore Butti, credo sia possibile soddisfare la sua richiesta. Disponremo che vengano distribuite le relazioni.

Prego il senatore Montino di riferire alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

MONTINO, *relatore sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Signora Presidente, consegno anch'io una copia della mia relazione alla Presidenza, perché venga distribuita ai colleghi, e alla quale parzialmente rinvio. Cercherò di fare un ulteriore sforzo di sintesi, tenuto conto che l'ordine del giorno di oggi prevede lo svolgimento di tre relazioni.

Innanzitutto, premetto una considerazione di tipo generale: il tema delle infrastrutture è centrale non solo per noi, ma per il Paese. È stato uno dei temi principali del passato Governo - dichiarato anche in modo molto forte - ed è uno dei temi centrali della maggioranza attuale e della fase politica che stiamo attraversando.

A fronte della centralità dell'argomento, vi sono due ordini di questioni che dobbiamo affrontare. La prima riguarda la scarsità delle risorse e, quindi, la necessità di porre in essere un intervento massiccio in alcuni settori, ma è chiaro che il limite fisiologico è quello dell'esiguità dei fondi che ci impedisce di realizzare un'operazione in profondità e di trasformazione infrastrutturale. Questo ci viene impedito in particolare se prendiamo a riferimento una sola manovra finanziaria. Ci sarebbe bisogno sicuramente di altro.

Le esigenze sono tante e quelle delle grandi infrastrutture sono enormi: vi sono infrastrutture di portata più generale che entrano a far

parte di un contesto non solo nazionale, ma europeo. Vi sono poi infrastrutture locali, anch'esse estremamente urgenti, che possono avere effetti benefici molto importanti per alcune aree del territorio nazionale.

La seconda questione è lo stato di partenza, cioè dove e come si colloca il programma infrastrutturale del 2007. Dico questo perché è chiaro che una parte delle risorse si sono dovute allocare per interventi già decisi in passato, anche in precedenti provvedimenti, in primo luogo per fare fronte ad una serie di impegni di spesa per cantieri già iniziati, per cantieri che sono in corso e per alcuni cantieri che si sono fermati. Ciò ha comportato e sta comportando l'esigenza di non guardare solo al futuro, alla prospettiva, ma di guardare indietro, cioè ai cantieri che già avevamo deciso di fare e che comunque sono stati avviati negli anni precedenti.

Vi è poi il programma precedentemente approvato, un'ampia parte del quale non aveva copertura finanziaria. Non voglio fare nessun tipo di polemica, però è noto a tutti che una parte consistente di quel programma non aveva copertura e quindi non stiamo parlando ancora, in questa fase, di novità, anche se alcune novità ci sono nella proposta che stiamo esaminando: stiamo parlando, inevitabilmente, di una situazione di tamponamento, in qualche modo di rimessa al Governo di una situazione creatasi precedentemente. Quindi, partiamo con questo stato di cose che noi abbiamo soprattutto nel settore delle infrastrutture.

Vi è stato in questi mesi, in particolare nelle ultime settimane, un tentativo di rivisitare il programma precedente. Questo lavoro di rivisitazione compiuto dal Ministero delle infrastrutture ha portato innanzi tutto ad una selezione delle priorità attraverso un processo decisionale che ha coinvolto direttamente il sistema degli enti locali: si sono avuti molti incontri, molti passaggi istituzionali a questo proposito, che hanno consentito in qualche modo di enucleare dal vecchio programma i provvedimenti considerati più urgenti. Quindi, è stato compiuto anche un lavoro di partecipazione democratica, istituzionale, estremamente importante. A tale proposito, vorrei rappresentare una questione e porla ai rappresentanti del Governo. Intendiamo, non voglio dire che anche le Commissioni parlamentari devono entrare nell'elenco, non sto proponendo assolutamente questo, però penso che una discussione più generale, di impostazione quadro, sul sistema delle priorità dovremmo farla. Non può essere solo una prerogativa governativa, non può esservi solo una trattazione dell'argomento da parte del Ministro, del Ministero, dei Sottosegretari o del Vice Ministro con gli enti locali. Certo, in modo puntuale quella è la sede, non c'è dubbio, però credo che in termini anche programmatici, soprattutto in relazione ai riflessi sulla finanza e in particolare su alcune priorità, su alcune scelte, su alcune contraddizioni che alcune infrastrutture aprono soprattutto sul territorio, credo sia giusto che le Commissioni parlamentari, compresa la nostra, abbiano la possibilità di aprire un confronto anche molto serrato nei prossimi mesi con il Ministro, con il Ministero, con i Ministeri competenti. Peraltro, in attesa del quadro complessivo, credo che dobbiamo prendere atto di uno sforzo molto consistente da parte del Governo in questo settore, anzi, francamente, viste le cifre che emergono, auspico che

l'opposizione ci ripensi e possa contribuire ulteriormente e magari votare a favore della finanziaria.

CICOLANI (FI). Ci stiamo pensando.

MONTINO, *relatore sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. A mio avviso, infatti, siamo di fronte ad una vera e propria inversione di tendenza in relazione alle cifre. Per esempio, sul settore infrastrutturale siamo in presenza di un aumento secco del 25 per cento della dotazione finanziaria. Ieri chi era qui in quest'Aula ad ascoltare i rappresentanti dell'ANCE (che non mi sembra possiamo dire sia, storicamente, un'organizzazione di parte o comunista) avrà notato che lo stesso direttore dell'ANCE parlando delle questioni dell'ANAS sottolineava questo sforzo positivo, questa novità. Vi ricordo nello stesso tempo che la finanziaria 2005, cioè quella passata, l'ultima finanziaria del Governo precedente, ha operato un taglio pari al 23,8 per cento, con tutte le relative conseguenze. Nel complesso, quindi, siamo di fronte quasi ad un aumento del 50 per cento con un'operazione che in qualche modo ha incrementato la spesa, tra minori tagli e maggiori entrate, per una cifra consistente sugli interventi infrastrutturali.

Si è adottato un meccanismo di finanziamento che prevede la concessione di contributi quindicennali per cento milioni l'anno: ciò significa attivare finanziamenti pari a circa 4 miliardi di euro. Quindi, è un meccanismo di indebitamento da parte dello Stato ma che comunque programma nei prossimi 15 anni un intervento anche notevole, pari per l'appunto a circa 4 miliardi di euro; se si tolgono gli interessi, gli interventi veri e propri, calcolati anche sulla base di una valutazione che fa la Cassa depositi e prestiti, sono pari a 3 miliardi e 300 milioni di euro per opere nuove, per opere da completare, per cantieri che devono naturalmente concludere le attività, evitando questo spettacolo tipicamente italiano di opere che magari iniziano e poi non finiscono mai e rimangono in costruzione per tantissimi anni.

Senza entrare nel dettaglio di tutte le questioni, vorrei enuclearne alcune particolarmente significative.

Come già ricordava il relatore Mazzarello sul tema dei trasporti, mi sembra che la manovra finanziaria punti sostanzialmente in tre direzioni. La prima è certamente quella del sistema di trasporto, in particolare del trasporto marittimo, con il famoso obiettivo di una ripresa e rilancio delle autostrade del mare, con una funzione anche molto importante non solo sui passeggeri ma in particolare sulle merci, ed è un avvio quest'anno estremamente chiaro, forte, evidente. Vi è poi un secondo intervento che riguarda le infrastrutture, in particolare quelle viarie, dalla grande viabilità, dai vari sistemi di viabilità, che vanno in particolare dalla dotazione ANAS a tutta una serie di altri interventi di tipo autostradale. Il terzo intervento è nella direzione di un riparto di questa nuova dotazione che copre complessivamente tutte le aree del Paese. Vi è, ad esempio, un impegno finanziario a regime pari a 40 milioni di euro che attiva finanziamenti

pari a 400 milioni di euro per i prossimi 15 anni per interventi, ad esempio, nell'area Lombarda: la Pedemontana, il completamento di alcuni tratti autostradali, e così via. È prevista tutta una serie di interventi nel Nord-Est del Paese, in particolare nel Friuli-Venezia Giulia. Vi è anche un massiccio contributo che riguarda il Sud: il finanziamento, attraverso l'ANAS, del completamento della Salerno-Reggio Calabria. Finalmente si procede al rifinanziamento, all'interno del bilancio pluriennale, di un vecchio provvedimento su Roma capitale: nella legge di bilancio pluriennale votata l'anno scorso non era stato previsto alcun finanziamento, ora viene reintrodotta.

Per brevità, non voglio farvi l'elenco degli interventi: abbiamo rivolto un'attenzione particolare a tutte le aree del Paese, soprattutto al Nord, ma in maniera molto forte anche alle aree meridionali, in particolare della Sicilia e della Calabria, con interventi particolareggiati non solo sulla grande viabilità (attraverso l'ANAS), ma anche di supporto sulla rete viaria delle due Regioni sopra citate, attraverso un consistente finanziamento pluriennale.

Mi sembra che la manovra presentata sia molto ampia e inverta una tendenza, anche se, quando parliamo di infrastrutture, ci troviamo sempre in una situazione di *deficit*: esso risale a un dato storico e, in particolare, al fatto che negli ultimi cinque anni l'elenco degli interventi è stato lungo.

PONTONE (AN). È sempre lì il *deficit*.

MONTINO, *relatore sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Non è sempre lì. Negli ultimi cinque anni, debbo riconoscere che i progetti sono stati tantissimi. Lo sappiamo benissimo.

Abbiamo un programma e un monte progetti notevole, però - ahinoi! - i cantieri e le finanze scarseggiano. Mi pare che questa possa costituire un'occasione.

PRESIDENTE. Prego il senatore Papania di riferire alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria

PAPANIA, *relatore sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Signora Presidente, nel rinviare anch'io al testo di una relazione scritta che consegno alla Presidenza, preliminarmente vorrei far notare come, all'interno del Ministero delle comunicazioni, le risorse segnalate in aumento vengano quasi tutte prelevate dal Ministero dell'economia, cioè dal fondo per le aree sottoutilizzate. Non sarebbe male perciò cominciare a pensare a centri di spesa un po' più definiti all'interno dei singoli Ministeri perché, se lo spostamento di risorse per potenziare un Ministero viene sottratto all'uso che ne potrebbe fare il Ministero dell'economia, il rischio complessivo per la legislazione è quello di spostare risorse, a seconda della specificità degli interventi,

senza aumentarle nel loro complesso. Questi sono problemi della legislazione e della contabilità generale che andrebbero affrontati a monte. In particolare, mi riferisco ai fondi del contratto di programma per le Poste Italiane, ai fondi per le infrastrutture che aumentano la tecnologia e ai fondi erogati per incentivare l'acquisto di televisori compatibili con il digitale terrestre sempre sottratti al Ministero dell'economia.

Detto questo, mi sembra che nel complesso i commi riguardanti nello specifico il Ministero delle comunicazioni vadano nel senso preannunciato dal ministro Gentiloni: revisione della normativa preesistente, sviluppo della banda larga, compatibilità delle piattaforme televisive esistenti, diffusione territoriale dell'uso del digitale terrestre (che avevamo chiesto con forza), incentivazione della transizione all'uso di tale tecnologia per le famiglie disagiate, adeguamento dei finanziamenti alle emittenti televisive, sperimentazione sulle innovazioni, sviluppo di iniziative per Poste italiane (tenuto conto dell'imminenza della privatizzazione) e, infine, il finanziamento - anche questo tramite fondi sottratti al Ministero dell'economia - dell'Autorità per le comunicazioni; secondo una previsione normativa del Governo precedente, l'Autorità avrebbe dovuto però individuare il finanziamento all'interno dei soggetti stessi che controlla. Accogliamo quindi con grande favore tale finanziamento.

Credo che il Ministero delle comunicazioni, con 81 milioni di euro in più, possa beneficiare di un consistente aumento delle dotazioni.

Nel complesso, molte delle iniziative sono demandate al Ministro attraverso lo strumento dei decreti. Questo modo di legiferare che, negli ultimi anni, dal Governo precedente a questo, vede spesso il ricorso allo strumento della fiducia per l'approvazione della legge finanziaria, e alla decretazione del Ministro competente per tutto ciò che concerne la successiva applicazione delle previsioni parlamentari, comporta un sostanziale esproprio dell'iniziativa del Parlamento. Anche se per ogni decreto potrà esservi una discussione in Commissione, sostanzialmente si viene espropriati di alcune prerogative parlamentari. Sarebbe meglio dare vita nel corso degli anni a leggi di settore che obblighino a una discussione parlamentare preventiva e, quindi, a una ricaduta all'interno delle leggi finanziarie e dei bilanci pluriennali anticipata rispetto a ciò che poi avviene.

Detto ciò, vi segnalo i commi che competono alla nostra Commissione: il comma 505 dell'articolo 18 incrementa di 10 milioni di euro il fondo per lo sviluppo della banda larga nel Mezzogiorno; il comma 506 prevede che, nell'ambito del riparto del fondo per le aree sottoutilizzate, il CIPE, con propria delibera, assegni ulteriori 50 milioni di euro per il 2009. Questo - come dicevo - è ciò che si sottrae al Ministero dell'economia. I commi dal 507 al 509 sono volti ad agevolare la transizione verso il digitale terrestre e descrivono le finalità del fondo che viene istituito. Si rinvia comunque tutto ad un successivo decreto ministeriale, che ci auguriamo di poter esaminare nei tempi utili.

Per quanto riguarda il comma 79 dell'articolo 18 che dispone una detrazione IRPEF, segnalo che la connessione tra il comma 79 e il comma 83 complica l'applicazione del primo, perché si stabilisce che il Ministro

dell'economia specifici prima qual è il tipo di apparecchio da acquistare e solo successivamente l'utente potrà usufruire delle disposizioni di cui al comma 79. Occorrerebbe un maggiore coordinamento tra i Ministeri nella fase di preparazione delle norme.

Per quanto riguarda i finanziamenti delle emittenti televisive, sappiamo che al momento è motivo di soddisfazione per molte organizzazioni. Esse ci chiedono, tuttavia, un incremento nelle dotazioni che forse proporremo in fase più avanzata. Infine, per quanto riguarda le apparecchiature terminali per servizi di comunicazione elettronica ad uso pubblico, si ricorda che i commi 117 e 118 introducono un aumento della quota di deducibilità delle spese connesse a quote di ammortamento, canoni di locazione anche finanziaria o di noleggio, nonché delle spese di impiego e di manutenzione relative all'acquisto di tali mezzi di comunicazione; e questo credo sia un ulteriore elemento positivo.

Da ultimo, segnalo alla tabella F lo stanziamento di 30 milioni di euro annui per il 2007 ed il 2008 per il Fondo delle aree sottoutilizzate per gli interventi finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture delle reti di comunicazione nel Mezzogiorno, per le quali a mio giudizio ci sarebbe bisogno di avere un chiaro piano strategico di attuazione, perché mi sembra che il ripetersi della necessità di incrementare questi fondi non si colleghi frequentemente ad una reale volontà di esplicitazione delle forme con le quali poi tali interventi vengono attuati.

In conclusione, credo di avere evidenziato alcuni punti politicamente, se volete, anche critici. Ritengo però che all'interno della finanziaria le risorse del Ministero della comunicazione siano compatibili con le idee che il ministro Gentiloni ci ha qui rappresentato durante la recente audizione e pertanto, a parte l'ovvio parere favorevole che proporrò, vedremo dopo il dibattito se vi saranno ulteriori proposte da portare avanti.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,15.

