



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 2

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

38^a seduta: martedì 28 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

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

| | |
|--|--------------------------------|
| PRESIDENTE | Pag. 3, 18, 31 e <i>passim</i> |
| * BALDINI (FI) | 14, 17 |
| BRUTTI Paolo (Ulivo) | 17, 27, 28 e <i>passim</i> |
| BUTTI (AN) | 33, 38 |
| CICOLANI (FI) | 9, 29, 30, e <i>passim</i> |
| DE PICCOLI, vice ministro dei trasporti | 53, 56 |
| * FANTOLA (UDC) | 38 |
| FILIPPI (Ulivo) | 45 |
| * GRILLO (FI) | 18, 22, 23 e <i>passim</i> |
| IZZO (FI) | 30, 42 |
| MARTINAT (AN) | 3, 31 |
| MAZZARELLO (Ulivo) | 23, 56 |
| PISTORIO (DC-PRI-IND-MPA) | 22, 24, 33 |
| * VICECONTE (FI) | 6, 30 |
| VIMERCATI, sottosegretario di Stato per le comunicazioni | 56 |

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-Partito repubblicano italiano-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-PRI-IND-MPA; 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-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-L'Italia di mezzo: Misto-Idm; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

I lavori hanno inizio alle ore 14,25

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

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'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.

Riprendiamo l'esame congiunto, sospeso nella seduta del 22 novembre, nella quale sono state svolte le relazioni sulle tabelle di competenza della Commissione.

Comunico che il termine per la presentazione degli emendamenti e degli ordini del giorno è stato fissato dall'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi per le ore 17 di oggi.

Dichiaro aperta la discussione.

MARTINAT (AN). Signora Presidente, intervengo in particolare sullo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture. Innanzi tutto vorrei segnalare al relatore che probabilmente c'è stato un refuso nel testo della sua relazione: è infatti citata un paio di volte la «cosiddetta» legge obiettivo, ma o è la legge obiettivo o non lo è, per cui credo che ci sia un refuso. Magari poi la volontà politica è invece di considerarla «cosiddetta», come ha affermato anche il ministro Di Pietro nell'audizione che si è svolta alcuni mesi fa nella nostra Commissione (forse è un *lapsus* freudiano che vi ha collegati); poi però si è corretto. Le leggi possono piacere o non piacere, ma sono leggi dello Stato; si possono certamente cambiare, ma fino a quando ciò non avviene sono leggi dello Stato.

Partirei proprio da questo punto, signora Presidente, anche perchè ho sentito per mesi, per anni, ripetere il *leitmotiv* che la legge obiettivo non aveva sufficiente copertura, che le 125 opere inserite nella legge obiettivo

erano troppe, mentre ora veniamo a scoprire che il buon ministro Di Pietro, girando l'Italia, si è accorto che tali opere erano insufficienti e quindi ha siglato accordi con tutte le Regioni italiane aumentandole a dismisura: mi riferisco ad opere ferroviarie, stradali, infrastrutturali in genere. Del resto, ha scoperto l'acqua calda, perchè sostanzialmente dice: mandiamo avanti i cantieri aperti; apriamo i cantieri laddove sono state già fatte le gare e bisogna solo consegnare le opere; apriamo i cantieri dove si sono fatte le gare e manca l'assegnazione; il resto poi lo vediamo. Il Ministro, però, non ha indicato l'ammontare finale degli impegni che ha assunto con le Regioni e se, come giustamente la sinistra diceva negli anni scorsi, mancavano i fondi per il sistema infrastrutturale e per la legge obiettivo, certamente ora, dopo tutti quegli impegni assunti dal ministro Di Pietro, ne mancheranno molti di più; perchè credo che questo sia un po' il *leitmotiv* del momento, l'andare in giro a promettere e poi non mantenere. Sulla base dei dati (non pervenuti dal Ministero, ma sicuramente il Sottosegretario sarà così attento da farci avere una quantificazione), eravamo con la vecchia legge obiettivo a 170-180 miliardi di euro, di cui 54 investiti e spesi globalmente nei vari sistemi infrastrutturali; con questa aggiunta, per così dire, del sol dell'avvenire, cioè delle promesse fatte e che non verranno mantenute, per lo meno nelle prossime decine di anni, arriveremo probabilmente a cifre molto più rilevanti.

Venendo ora alla finanziaria, una prima notazione (che nè nella relazione nè altrove si evince, e su cui non ho sentito nessuno strillare; probabilmente è stato un errore, una dimenticanza) riguarda la disciplina delle locazioni ed il rilascio degli immobili. Per anni ho sentito dire che era una vergogna, uno scandalo, che si dessero così pochi soldi per il contributo alle locazioni: ora, guarda caso, vado a leggere le tabelle e leggo, per ognuno degli anni 2007, 2008 e 2009, l'importo di 212.660.000 euro. Non c'è una protesta, non c'è l'urlo di protesta, che dovrebbe esserci, perchè come minimo bisognava raddoppiare la cifra. Non c'è un raddoppio: c'è la copia esatta delle cifre degli anni precedenti. Con una differenza: negli anni passati sono stati stanziati cento e più milioni per gli sfrattati, oggi questi fondi non ci sono più. Cosa è capitato? Vi siete dimenticati dei poveri sfrattati romani, napoletani, milanesi, palermitani? Vi siete dimenticati che per anni avete rimarcato che questa cifra era la metà di quello che serviva? E non solo non viene aumentata, ma viene confermata per il triennio: ma la sinistra riformista, e non solo quella riformista, che per anni ha protestato su questo punto, ora tace.

Sempre allo stesso capitolo, per quanto attiene al Fondo per l'edilizia a canone speciale, sostegno all'accesso alle locazioni abitative, vedo ben dieci milioni all'anno di euro: è un fatto interessantissimo, è un altro aspetto che probabilmente vi è sfuggita perchè il volume è molto grande e forse qualcuno non l'ha letto tutto; qualcuno che si occupa degli sfrattati, dei poveretti, non si è accorto di ciò, così noi permettiamo di ricordarlo ai bisognosi che ci sono nelle periferie delle città e non solo. Non abbiamo visto per adesso alcun emendamento al riguardo; se li presente-

rete, avrete sicuramente il nostro appoggio nella Commissione di merito per aumentare in modo adeguato queste cifre.

Anche per quanto riguarda la riforma ANAS vediamo una serie di articoli estremamente interessanti: la riforma dell'ANAS saguirà, perchè vi è un disegno di legge al riguardo. In attesa di tale riforma, però, all'ANAS si assegna una serie di compiti estremamente importanti, senza dargli i fondi necessari. Il comma 577 prevede la soppressione del sovrapprezzo tariffario autostradale già assegnato al Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane. Si dice inoltre al sistema autostradale: d'ora in poi pagherete all'ANAS queste somme accessorie che andavano al Fondo di garanzia. Non solo: ma aumentate dall'1 al 2 per cento il prelievo netto dello Stato italiano (di cui il 50 per cento va all'ANAS) sul sistema autostradale, quindi sui pedaggi dei cittadini italiani. È evidente che tutto ciò ha una funzione estremamente marginale, anche perchè manca una visione politica strategica. Faccio un esempio per tutti: si prendono questi soldi del Fondo di garanzia e con essi si vuole fare la Salerno-Reggio Calabria. A parte il fatto che detti fondi sono totalmente insufficienti, per quella autostrada, avendo una visione non miope ma un po' più elastica, forse si potrebbe già oggi ricorrere ad un'operazione di *project financing* a livello internazionale, con una gara, perchè alcuni maxi-lotti sono ormai avviati e si stanno costruendo, con i relativi finanziamenti; manca ancora una parte di finanziamento e forse con una gara internazionale si può trovare un privato che si assuma l'onere di finire l'opera e di trasformare quella che fino a ieri vergognosamente si chiamava autostrada in un'autostrada vera e portarla al pedaggio. Questo può essere un modo di utilizzare le risorse del Fondo di garanzia, e non solo per questi ma anche per altri fini e altri scopi. Ma tant'è. L'ANAS non può essere sulla Asti-Cuneo socia di privati ma è socia nella SITAF, per il traforo del Frejus.

Per anni, a cominciare dalla presidente della Regione Piemonte Mercedes Bresso, avete contrastato il raddoppio del traforo del Frejus e, guarda caso, vi è all'articolo 18 del disegno di legge finanziaria un comma mirato, il 584, ove si dice: «Nell'elenco di cui comma 574, assumono priorità la costruzione di tunnel di sicurezza su galleria monotubo a carattere internazionale per la messa in sicurezza delle vie di accesso(...)». Avete detto per anni che non bisognava fare i raddoppi e che era necessario conservare le gallerie monotubo: vi state contraddicendo. Il vostro è uno stato confusionale o, comunque, uno dichiara una cosa e l'altro agisce diversamente da quanto gli è stato ordinato.

C'è un dato positivo, benchè marginale. Anche in questo caso, c'è chi tace e ingoia il rospo: il Mose è stato ulteriormente finanziato, anche se di poco. Cosa vuol dire? Che cosa ne pensano la sinistra o i verdi? Voterete la legge finanziaria, perchè vi apporranno la fiducia, sarete costretti a farlo, pur dichiarandovi contrari e lamentandovi poi per l'avvenuta approvazione. La verità comprovata – mi riferisco alla parte di finanziaria e al microcosmo che ci compete – è che vi sono delle vere e proprie contraddizioni nei termini: il tema degli affitti, il problema delle gallerie, i finan-

ziamenti di opere che – si diceva – non si sarebbero mai più realizzate e di altre, invece, di cui prosegue la realizzazione.

Avete risolto la questione degli enti locali con la tassa di scopo, per cui i cittadini, se vorranno nuove strade, metropolitane o altre opere pubbliche nei propri Comuni, saranno accontentati. Infatti, invece di distribuire risorse agli enti locali, gliele diminuirete, istituendo la tassa di scopo: i cittadini pagheranno servizi che hanno già finanziato con le tasse. Un ragionamento analogo si può avanzare per quanto riguarda il problema del catasto. Nel momento in cui si avranno aumenti del valore catastale del 40 per cento, amici miei, è inutile che andiate in giro a raccontare bufale e a dire che l'ICI non sarà aumentata. Nel momento in cui è aumentato del 40 per cento il sistema di valutazione catastale, è automatico che aumenti anche l'ICI, o c'è un impegno dei Comuni a diminuire la tassa sugli immobili? Non credo. Ai cittadini non avete ancora raccontato questa novità sul catasto, ma è scritto in un comma ben preciso della legge finanziaria: non dal prossimo anno – per fortuna, per via dei tempi tecnici di maturazione e di calcolo – ma a partire dal 2008, i cittadini italiani si troveranno un aumento del 40 per cento dell'ICI, senza colpo ferire. Vorrei citare solo alcune delle contraddizioni che ho rilevato: dalle riduzioni delle tasse promesse per tutti all'aumento delle tasse, in realtà garantito per tutti e che riguardano globalmente tutto il sistema, senza però reperire soldi, ad esempio, per il comparto infrastrutturale. Sono messe a disposizione cifre veramente basse a fronte di prelievi fiscali altissimi, diretti e indiretti, che graveranno sui cittadini, a cominciare dall'ICI, dalle tasse di scopo, fino all'aumento del 60 per cento dell'IRPEF degli enti locali. È inutile che andiate a sbandierare di avere previsto un aumento dello 0,3 per cento dei fondi da destinare agli enti locali, quando la tassazione è pari allo 0,5 per cento; se si decide un incremento dello 0,3 per cento su uno 0,5 per cento, ciò significa il 60 per cento di aumento netto dell'IRPEF degli enti locali: è un aggravio che pagheranno tutti. È inutile che abbiate fatto minuziosi calcoli per calcolare l'entità dell'imposta, perché l'insieme della tassa automobilistica, dell'ICI e dell'IRPEF provocherà una stangata collettiva per tutto il popolo italiano. I ricchi pagheranno certamente di più, ma chi soffrirà di più sarà proprio chi in larga parte vi ha votato, cioè i poveri.

VICECONTE (*FI*). Signora Presidente, il centro-sinistra e, nello specifico, i relatori della nostra Commissione hanno voluto ridimensionare, con argomenti pretestuosi e polemiche strumentali, sia in fase elettorale sia, una volta all'Esecutivo, il significato positivo dei risultati ottenuti dal Governo Berlusconi.

Per comprendere quanto sia negativa l'azione del disegno di legge finanziaria nel comparto delle infrastrutture, bisogna ricordare quale eredità ha lasciato il Governo Berlusconi all'attuale e, soprattutto, cosa avevamo trovato noi cinque anni fa. L'attuale maggioranza, non riuscendo a individuare il bandolo della matassa al proprio interno, sta cercando di confondere la situazione per mascherare la sua vera intenzione, cioè quella di

frenare il rilancio delle infrastrutture nel nostro Paese, vittima com'è della politica delle sua ala massimalista.

Il Governo Berlusconi, il Parlamento nella passata legislatura e il Parlamento europeo avevano approvato norme e programmi finalizzati alla realizzazione di interventi infrastrutturali essenziali per lo sviluppo del Paese e dell'Unione europea. Nel 2001, il Governo Berlusconi ha trovato come eredità solo 350 miliardi di lire per l'asse ferroviario Torino-Milano. Quando nel 2001 abbiamo inserito gli interventi nel primo programma per le infrastrutture strategiche, abbiamo trovato solo il 10 per cento dei progetti e, oltretutto, solo a livello preliminare: dal 1989 al 2000 erano stati appaltati e cantierati interventi per 17,5 miliardi di euro. Dal 2002 al 2006 sono stati invece appaltati e cantierati interventi per 58,4 miliardi di euro. Noi avevamo trovato un Paese privo di livelli infrastrutturali adeguati, un Paese marginalizzato dall'Europa, ricco di una programmazione annunciata ma non strutturata in termini pianificatori e normativi.

Nei primi cento giorni di Governo, abbiamo dovuto mettere in piedi un impianto programmatico, non come i passati piani generali dei trasporti e dei lavori pubblici, ma reale e concordato con tutte le Regioni, approvato dal CIPE e cadenzato nel suo processo attuativo, in un arco temporale di dieci anni: un piano decennale che, sin dal primo momento, abbiamo pensato come tessera di un mosaico, di un *masterplan* della nuova Unione europea che abbiamo subito, sin dal giugno del 2001, proposto al Consiglio dei ministri europei.

Siamo poi passati ad un impianto normativo con la legge obiettivo, il collegato alla finanziaria, il decreto legislativo n. 190 del 2002; uno strumento questo che ha reso possibile l'attuazione delle opere della legge obiettivo ed un impianto finanziario, dove mai prima un programma di Governo, oltre a prevedere un riferimento temporale per quanto riguarda l'attuazione delle opere, aveva identificato anche un chiaro piano finanziario tale da garantire l'accesso alle risorse. È inutile ricordare che il programma delle infrastrutture strategiche prevedeva in dieci anni un'esigenza finanziaria di 125,8 miliardi di euro.

Nel marzo 2006 il CIPE ha aggiornato in modo organico il programma delle infrastrutture strategiche del 2001, includendo anche gli interventi inseriti dalle Regioni nel programma dei documenti di programmazione economica e finanziaria degli anni 2003, 2004 e 2005. Nella seduta del 6 aprile 2006 il CIPE ha approvato una delibera da cui emergono alcuni dati: in particolare, il programma delle infrastrutture strategiche, già approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 per un valore complessivo di 125 miliardi di euro, ha raggiunto un valore pari a 173 miliardi di euro. Tale incremento è motivato per l'80 per cento dal passaggio dei singoli interventi da studi di fattibilità a progetti definitivi e per la parte restante all'inserimento nel programma di interventi proposti dalle Regioni, nonché dall'aumento del costo di alcuni materiali.

Il CIPE ha approvato, nei cinque anni di Governo precedente, interventi per circa 90 miliardi di euro; gli interventi cantierati sono pari a 58,4 miliardi di euro. L'eredità che il Governo Berlusconi ha lasciato è dunque

pari a circa 58 miliardi di euro, di cui 24 miliardi stanziati da leggi dello Stato, 11,9 miliardi sono risorse non spese nel passato, 11,8 miliardi di euro provengono da capitali privati e 7,9 miliardi di euro sono il volano che, dopo le decisioni assunte nel semestre di Presidenza europea, sarà garantito dall'Unione europea.

A tale proposito, ritengo utili due precisazioni: la prima sulle risorse garantite dal Governo Berlusconi alle Ferrovie dello Stato per investimenti; la seconda sui dati relativi alle opere approvate dal CIPE e completate, cantierate o affidate.

Per quanto riguarda le risorse destinate alle Ferrovie dello Stato nel periodo del Governo Berlusconi, l'attuale amministratore delegato, ingegner Moretti, sia in una audizione qui al Senato che nella trasmissione televisiva «Ballarò», ha affermato che fin dal 2003 il passato Governo non ha onorato gli impegni relativi agli investimenti per l'ammodernamento e la ristrutturazione della rete, dimenticando evidentemente gli stessi dati che pochi mesi fa proprio lui aveva fornito all'allora ministro dell'economia e delle finanze Tremonti. Detti dati denunciano che dal 1997 al 2000, cioè nel quadriennio dei precedenti Governi, nelle ferrovie sono stati investiti 9.717 milioni di euro mentre nel periodo compreso tra il 2001 ed il 2004 gli investimenti sono passati a 20.162 milioni di euro e, se calcoliamo anche il 2005, l'importo globale delle risorse risulta superiore ai 27 miliardi di euro. Quindi, mai nessun Governo nella storia del Paese aveva dato tanto alle Ferrovie dello Stato.

Quanto poi ai dati sugli impegni approvati dal CIPE e sulle opere completate, affidate e cantierate, ritengo opportuno analizzare quanto sostenuto dall'attuale Governo, precisando ancora una volta che il Governo Berlusconi non ha lasciato nessun buco. Cercherò di chiarire una deformazione concettuale, forse utile in campagna elettorale o per alcuni membri dell'attuale Governo i quali, quando erano all'opposizione, avevano dichiarato che nei cinque anni di legislatura erano stati approvati interventi per appena 18 miliardi di euro e cantierate opere per soli 8 miliardi. Oggi dà fastidio dovere ammettere che il CIPE aveva approvato opere per circa 90 miliardi, di cui cantierate ed affidate per 58,4 miliardi di euro, e garantito una competenza di circa 44,7 miliardi di euro.

Nel DPEF redatto da questo Governo venivano dichiarati interventi per 88,9 miliardi di euro: oggi, dopo un ulteriore aggiornamento (effettuato sempre dal CIPE, quindi da questo Governo), l'importo degli interventi approvati dal CIPE nella passata legislatura ha raggiunto i 90,8 miliardi di euro. Quindi, il Governo e questa maggioranza ammettono che l'importo dei progetti approvati non è stato di 18 miliardi, ma di 90 miliardi di euro. Per quanto riguarda poi le opere cantierate ed affidate, nell'ultimo aggiornamento del CIPE si indicano interventi ultimati, cantierati, affidati o in gara di intervento per un valore pari a 44,7 miliardi di euro. L'attuale maggioranza non può e non vuole ammettere che in cinque anni il passato Governo è riuscito ad approvare opere per 90 miliardi di euro e a cantierare opere per 59 miliardi di euro; non può rassegnarsi ad accettare

un dato, cioè che nella legislatura governata dai Governi Prodi, D'Alema e Amato si era avuto un importo pari a soli 7 miliardi di euro.

Un altro tema importante riguardava gli schemi idrici del Mezzogiorno, dove le risorse finanziate fino al dicembre 2005 sono di un miliardo e settanta milioni di euro, pari a circa 2.000 miliardi di vecchie lire, mentre le opere cantierate sono pari a circa 800 miliardi di vecchie lire.

Un dato utile è quello relativo alla comparazione tra gli interventi infrastrutturali cantierati tra il 1989 e il 2001 (quindi in 13 anni) e quelli cantierati tra il 2002 e il 30 ottobre 2005; il riferimento non è ai cinque anni, perchè fino al 2002 avevamo dovuto approntare tutti gli strumenti legislativi necessari, in primo luogo la legge obiettivo, quindi l'operazione è partita dall'agosto 2002. Da tale comparazione si evince che tra il 1989 e il 2001, quindi in 13 anni di Governo, si sono cantierati interventi per 17,5 miliardi di lire, mentre tra l'agosto del 2002 (mese in cui diventava operativa la legge obiettivo) e il maggio 2006 si sono cantierate o affidate opere per 58,4 miliardi di lire.

Con i provvedimenti attuali (il disegno di legge finanziaria, il collegato alla finanziaria) il Governo di centro-sinistra blocca in modo irreversibile il processo di infrastrutturazione organica del Paese attivato ed avviato dal governo Berlusconi. Il presidente Prodi, per tenere insieme la sua variegata coalizione rosso-verde, è costretto ad accettare i ricatti e i *diktat* dei vari Ministri, come Pecoraro Scanio e Bianchi, che per la loro filosofia politica devono dire sempre e comunque di no ad opere pubbliche oggettivamente improcrastinabili, anche contro l'interesse del nostro Paese.

CICOLANI (FI). Signora Presidente, vorrei aggiungere alcune considerazioni a quanto ora detto dal collega Viceconte, che rappresenta un tentativo di fare un'operazione-verità su ciò che è accaduto negli ultimi cinque anni di Governo. Debbo dire che è abbastanza facile, anche perchè i dati che egli ha fornito sono sostanzialmente confermati, per quanto rielaborati in termini diversi, da un documento prodotto dal CIPE il 30 ottobre 2006 e che costituisce un primo esito del tavolo di ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo. In tale documento si parla, appunto, di 90,8 miliardi di investimenti attivati e, se c'è qualche distonia rispetto ai dati forniti dal collega Viceconte, è perchè essi comprendono una serie di opere su cui, per quella che è stata l'iniziativa dei primi mesi di Governo, c'è stato un passo indietro ma che erano indubbiamente attivate (mi riferisco ad esempio al ponte sullo Stretto di Messina, dove si è arrivati all'aggiudicazione quando era ancora in carica il precedente Governo e le cui risorse sono state distolte nei primi mesi di vita del Governo attuale) o dagli importi attivati e già affidati in quanto esistono i *general contractor* (corridoio 5 e cosiddetto terzo valico). Quindi, è ovvio che i dati vanno letti con attenzione; stiamo parlando di questioni molto complesse e che hanno bisogno di una lettura approfondita e di un commento.

Su questo confronto - a mio avviso, oggettivo - la nostra Commissione, che si è sempre distinta per una indubbia onestà intellettuale,

deve impegnarsi a sgombrare dal campo della polemica politica alcuni dati inconfutabili. Il Gruppo di Forza Italia in questa occasione ha dunque fatto uno sforzo di ricognizione per fornire ai colleghi della Commissione, in primo luogo, un quadro esauriente dei dati. Mi permetterò di consegnare copia della mia relazione scritta alla Presidenza della Commissione, per consentire ai colleghi, ove lo ritenessero necessario, di prenderne visione. Preferirei ora parlare di ciò che occorre fare in futuro, per non esaurire i lavori della Commissione in infinite discussioni su quanto realizzato in passato.

Mi concentrerò quindi sul disegno di legge finanziaria, non senza avere fatto una premessa su come vi si sia arrivati e su quali siano gli elementi propedeutici propri del nostro settore, già caratteristici dell'azione di Governo, in gran parte abbozzati sia dal senatore Martinat che dal senatore Viceconte. In questa manovra, ci troviamo di fronte a un fatto politico, secondo me, enormemente rilevante: se nel precedente Governo vi è stata un'azione, a mio avviso, politicamente incisiva nel campo delle infrastrutture, questa non va ricondotta soltanto ad aspetti economici e finanziari, i quali risentono molto anche di elementi congiunturali. Alcune leggi finanziarie - come quella al nostro esame - godono di maggiori risorse anche per effetto di una congiuntura economica più favorevole che nel passato; al contrario, vi sono fasi in cui la legge finanziaria deve segnare il passo, soprattutto dal punto di vista economico. La nostra programmazione non può che attestarsi su una visione che va ben al di là dell'anno finanziario.

Sotto questo profilo, abbiamo agito nel modo più qualificante dal punto di vista politico: sto parlando dello sforzo di pianificazione messo in campo dal precedente Governo, sbocciato in campo europeo nel *masterplan* comunitario. Il nostro Paese rientrava nella cosiddetta *short list* delle 29 opere considerate prioritarie a livello comunitario per quattro interventi infrastrutturali: il corridoio 1 (Berlino-Palermo), il corridoio 5, il corridoio dei due mari e le autostrade del mare. Nel giro di pochissimi mesi, voi avete smontato il *masterplan* comunitario e vanificato lo sforzo di pianificazione che aveva compiuto il nostro Governo, dal momento che oltre il 90 per cento delle opere previste dalla legge-obiettivo era riconducibile in maniera organica alla politica dei corridoi europei. Perché lo avete fatto? L'azzeramento dei lavori per il Ponte di Messina dà un significato completamente diverso al corridoio 1; il corridoio 5 con il «no» - come dirò - criptico alla TAV in Val di Susa annulla di fatto gli sforzi fatti dal nostro Governo. Perché ci si è opposti alla TAV?

So, signora Presidente, di toccare un aspetto a lei particolarmente caro, ma il passaggio della valutazione di impatto ambientale dal progetto preliminare al definitivo, di fatto consente di non considerare più un problema dell'attuale legislatura la realizzazione della TAV in Val di Susa, ma di rinviarlo alla prossima. Infatti, il progetto definitivo di un'opera stimata - come ordine di grandezza - in 10 miliardi di euro, varrà complessivamente tra i 50 e i 100 milioni di euro, cioè tra i 100 e i 200 miliardi di vecchie lire per la progettazione definitiva. Occorrerà predisporre gare im-

portanti per il progetto definitivo e per i relativi studi di impatto ambientale, nonchè per gli aspetti geologici e geognostici; altrimenti, non ha senso parlare di progetto preliminare e definitivo. Tutto questo per un tracciato che ad oggi, per il 90 per cento, si articola in galleria e in cui i temi di valutazione di impatto ambientale sono arcinoti.

Se non si vogliono realizzare le opere, bisogna dirlo al Paese. Occorre dire con estrema chiarezza: noi la TAV in Val di Susa non la vogliamo fare; la nuova galleria del Frejus non la vogliamo fare, perchè vogliamo passare nel vecchio tracciato e perchè riteniamo che il passaggio delle merci sul corridoio 5 sia, entro certi limiti, tollerabile per il vecchio tracciato. Non si può sostenere di volere spostare la valutazione d'impatto ambientale sul progetto definitivo, quando sapete fin da ora che la vostra è un'affermazione strumentale all'accantonamento dell'opera, perlomeno nei tempi che attengono alla presente legislatura. Ci vorrà infatti almeno un anno per completare la fase concorsuale e altri due per il progetto definitivo. Pertanto, nell'attuale legislatura definiremo al massimo il progetto, dividendoci in Conferenze dei servizi estenuanti sugli esiti dello stesso e sulle relative valutazioni di impatto ambientale. Quindi, il corridoio 5 è praticamente azzerato; lo stesso vale per il corridoio 1.

Per quanto riguarda il cosiddetto terzo valico, noi avevamo introdotto una norma in finanziaria che assegnava direttamente risorse per il completamento dell'opera. Avevamo manifestato in più occasioni la decisa volontà politica di procedere in tale direzione. Il problema delle risorse chiaramente è fondamentale ma la volontà è la preconditione per determinare certe scelte. In base alle affermazioni dell'ingegner Moretti - sebbene poi corrette dalle dichiarazioni del professor Masera sul quotidiano «Il Messaggero» di domenica scorsa e dagli studi che stanno emergendo (che citerò quando parlerò di Ferrovie dello Stato) - mi pare che non vi sia da parte delle Ferrovie dello Stato la volontà di procedere verso il terzo valico. Nelle tabelle non c'è. Vorrei capire dov'è la volontà del Governo di determinare scelte forti in direzione del terzo valico.

La conclusione è che in pochi mesi è stata smontata nel nostro Paese la cosiddetta politica delle grandi opere, cioè di sana infrastrutturazione, concertata - com'è stato fatto - con le Regioni: è stata smontata senza essere sostituita da un'altra politica, anzi, è stata rimpiazzata da una serie di pasticci: bisogna riconoscerlo.

Signora Presidente, le do atto che sui giornali in qualche modo lei ha dato un altolà al ministro di Pietro, ma bisogna comunque rispettare le procedure. Noi abbiamo una legge obiettivo che prevede che il piano di infrastrutturazione del Paese venga portato a conoscenza del Parlamento in sede di Documento di programmazione economico-finanziaria: questo Governo non lo ha portato, ha fatto un atto ricognitivo e sta producendo un piano delle grandi opere al di fuori non solo di ogni procedura prevista dalla legge, ma anche di ogni delega che ogni singolo Ministro ha, quindi al di fuori di una concertazione con il Ministero dei trasporti o con quello dell'ambiente. Ebbene, è un comportamento inaccettabile. Avrei capito, signora Presidente, se noi avessimo cambiato rotta, se avessimo chiesto la

valutazione ambientale strategica (VAS) per determinare il piano delle grandi opere, se avessimo fatto una legge su quest'ultima. In quel caso, avrei potuto non essere d'accordo, ma avrei capito che c'era una *ratio* che determinava la priorità nelle scelte: invece oggi andiamo avanti, per così dire, alla carlona, e credo proprio che il Paese non abbia bisogno di procedere in questa maniera. Noi abbiamo dettato un metodo: si può anche decidere di non seguirlo, ma in tal caso va sostituito con un metodo altrettanto partecipato e trasparente. Su questo chiedo alla maggioranza di darci una mano per alzare il livello di vigilanza, perchè al di fuori di ogni metodo ci sono soltanto degli atti arbitrari.

Fatta questa ulteriore considerazione, vengo ad alcuni punti specifici, senza tacere il fatto che questa finanziaria ha la tara secondo noi, e lo vogliamo ribadire in ogni sede, di essere una finanziaria troppo pesante per il nostro Paese e non necessaria per rispettare i limiti del Patto di stabilità. Tra l'altro, non manca giorno che tali affermazioni non vengano fatte da importanti esponenti di questo Governo (mi riferisco, ad esempio, all'ultima dichiarazione di Visco di due giorni fa, contraddetta il giorno dopo da Padoa Schioppa), ma ormai non lo diciamo solo noi: lo dicono gli osservatori economici internazionali, i dati dell'ISTAT, l'OCSE, tutti. Ma se è così, facciamo almeno in modo che questo sforzo straordinario che viene chiesto al Paese serva per una politica di sviluppo e di infrastrutturazione.

In quest'ottica, vedo alcuni punti di debolezza riguardo ad alcune questioni che pure sono state affrontate. Sulle Ferrovie dello Stato, ad esempio, è inutile ripetere in questa sede, checchè ne dica il professor Monti, che, se non andiamo verso il rafforzamento del trasporto a guida vincolata, il nostro Paese non è in grado di sopportare nei prossimi decenni il diritto alla mobilità e l'aumento della circolazione delle merci, con conseguenze quindi per l'economia del Paese. Nel trasporto ferroviario abbiamo due ordini di problemi: in primo luogo, l'emergenza relativa al trasporto dei pendolari. Forse non abbiamo ripetuto abbastanza in questa Commissione che da molti anni ormai assistiamo ad un incremento consistente (del 3 per cento l'anno negli ultimi anni) della quantità di passeggeri trasportati nei grandi centri urbani. A ciò dovrebbe corrispondere, ma così non è stato, un potenziamento dell'offerta oltre possibilmente ad un miglioramento della qualità della stessa.

In secondo luogo, vi è il completamento del sistema dell'alta velocità, che tra l'altro è funzionale anche alla risoluzione del problema dei grandi centri urbani perchè può liberare una serie di tracce orarie a vantaggio del trasporto regionale, ma che proprio nei grandi centri urbani trova i suoi limiti. Sotto questo profilo, grandissimi sforzi sono stati già fatti e non c'è alcun dubbio che nell'ultima finanziaria abbiamo penalizzato le ferrovie. Sono cose che ho già detto alcuni anni fa: il senatore Grillo ricorderà che un anno fa come Commissione, nel parere che approvammo come maggioranza, lamentammo il problema di un definanziamento di fatto delle Ferrovie dello Stato per la rete convenzionale per 1 miliardo e 400 milioni di euro ed un indebolimento delle risorse correnti nei contratti di servizio per almeno 350 milioni di euro. Queste cose le

dicemmo allora (tanto per sottolineare come ha lavorato la nostra Commissione), e le ribadiamo anche quest'anno. Ci fu detto dall'allora Ministro dell'economia, in sedi evidentemente non ufficiali, dove pure andammo per lamentare la mancanza di risorse sia per l'ANAS che per le Ferrovie dello Stato, che quest'anno sarebbe stato caratterizzato da maggiori entrate (come poi di fatto è stato), che avremmo avuto la possibilità di effettuare manovre aggiuntive che avrebbero garantito il normale esercizio e che comunque le Ferrovie avevano garantito che sotto il profilo finanziario erano in grado di reggere per almeno un anno, cosa che di fatto si è verificata. Quindi, quella sulle Ferrovie è una polemica in cui il nuovo *management* poteva non esercitarsi, perchè la classe parlamentare di questo Paese era a perfetta conoscenza dei problemi e l'enfatizzazione che è stata data a questi argomenti fa pensare più alla determinazione di precondizioni tali da legittimare un aumento tariffario incipiente o ad un costituirsi di condizioni tali da farsi poi dire quanto si è stati bravi, piuttosto che alla denuncia di una situazione che era già stata rimarcata dal parere parlamentare sulla finanziaria precedente.

Ciò detto sulle ferrovie, occorre sottolineare che le risorse previste non sono sufficienti: quei 2 miliardi di euro, vice ministro De Piccoli, non sono sufficienti nemmeno per garantire il normale prosieguo dei cantieri in corso. Mi risulta che per garantire i lavori (non parlo di quelli affidati e non ancora consegnati, ma dei cantieri «con la pala in mano», per dirla alla Di Pietro) servano 3 miliardi e 350.000 euro per quest'anno e 4 miliardi e 350.000 euro per l'anno prossimo. Se, al contrario, si vuole completare la linea ferroviaria Caserta-Foggia (aggiudicata e non ancora consegnata, insieme ad altri quattro cantieri che mi pare si trovino nelle medesime condizioni), occorre garantire per l'anno prossimo risorse aggiuntive pari a 300 milioni di euro. Questo è il quadro reale. Se a ciò si aggiunge l'incertezza dell'andamento della raccolta dei fondi o dell'assegnazione del TFR, la finanziaria al nostro esame rischia, per il secondo anno consecutivo, di non fornire risposte alle Ferrovie dello Stato. Oggi però le Ferrovie non sono in grado di sopportare questa mancanza o, perlomeno, è una condizione che va verificata e denunciata a tutti coloro che hanno responsabilità di parlare in ordine a tali argomenti.

A tale proposito, proprio perchè su tali temi non vi è mai sufficiente chiarezza e la colpa non è quasi mai dei parlamentari o del Governo, vorrei far presente al relatore che sulle Ferrovie dello Stato vi è un difetto di vigilanza e di accertamento della verità.

Vorrei richiamare l'articolo apparso su «Il Riformista» a firma del senatore Zanda (illustrissimo membro, nella scorsa legislatura, della nostra Commissione), che condivido per grandissima parte. Vorrei anche, se il relatore è d'accordo, che la proposta del senatore Zanda fosse articolata in un ordine del giorno o che egli ne facesse propri alcuni contenuti nella formulazione del parere. C'è il pericolo, anzi è storia del nostro Paese, di affidare ad amministratori unici - come abbiamo fatto negli ultimi anni - le Ferrovie dello Stato. È un pericolo che non va ripercorso nuovamente perchè ciò non ha consentito l'adeguata trasparenza dell'organismo. Sap-

priamo tutti che la vigilanza del Ministero dei trasporti sulle Ferrovie è totalmente insufficiente, perchè poche decine di persone non sono in grado di vigilare un ente con 100.000 dipendenti che è praticamente la prima industria del Paese.

Su questo dobbiamo riflettere. Per la prima volta abbiamo un presidente e un amministratore delegato: dobbiamo capire quale sia il ruolo del primo e quale quello del secondo. Dobbiamo assegnare a società indipendenti il compito di certificare i bilanci dell'organismo. Potrei unire altri dieci punti a quelli posti dal senatore Zanda, ma è sufficiente fare uno sforzo di ragionamento sui primi, magari sottoscrivendo un ordine del giorno che indirizzi il Governo ad agire in questa direzione.

Vorrei aggiungere alcune brevi considerazioni sul trasporto aereo. Con la legge finanziaria al nostro esame, rifinanziamo l'ENAC, disponiamo - misura che condivido - la proroga dei precari e ricompriamo l'ente tra quelli con facoltà di ampliare l'organico. Sapete quanto ci siamo battuti in passato perchè ciò avvenisse: in parte vi siamo riusciti, confermando i precari e garantendo che l'ENAC svolgesse le funzioni che la nostra riforma gli aveva assegnato. Mi pare che siano però totalmente assenti i fondi previsti dalla legge n. 135 del 1997: assegniamo sostanzialmente all'ENAC solo i fondi per il funzionamento.

Vorrei sottolineare al Governo e ai colleghi commissari che attualmente, a mio parere, non c'è tanto bisogno di risorse nel comparto del trasporto aereo. O meglio, c'è bisogno di risorse, ma soprattutto di progettualità. Pertanto, preannuncio la presentazione di un emendamento per chiedere che un importo tra i 5 e i 10 milioni di euro venga assegnato all'ENAC per progetti di adeguamento del sistema aeroportuale italiano, particolarmente laddove la liberalizzazione ha comportato incrementi del trasporto e del traffico aereo *low cost*, affinchè l'onere della progettualità non sia lasciato soltanto ai gestori aeroportuali dove c'è il pericolo che non vada nella direzione del pubblico interesse.

Un'ultima considerazione sulle disposizioni in materia di portualità: diamo atto che la finanziaria sostanzialmente si muove nella direzione del disegno di legge Grillo e delle altre iniziative del centro-destra che avevamo supportato nella scorsa legislatura. Sarebbe opportuno, poichè ci si muove verso una liberalizzazione delle attività portuali, o meglio, si genera competizione all'interno del sistema, che si proceda quanto prima (possibilmente nel giro di poche settimane) alla revisione del sistema di nomina delle Autorità portuali, con particolare riguardo ai porti di valore interregionale o addirittura internazionale.

BALDINI (FI). Signora Presidente, vorrei limitarmi ad alcune considerazioni sul settore specifico delle comunicazioni. I colleghi del mio Gruppo hanno già espresso chiaramente un giudizio negativo sulla legge finanziaria, sia per quanto riguarda la sostanza, che per quanto riguarda la metodologia.

Per quanto riguarda la sostanza, il Governo attuale non sta mettendo in atto una serie di iniziative che per noi rivestivano un'importanza molto

rilevante, non soltanto ai fini dello sviluppo economico dell'Italia, ma per rendere il nostro Paese - come abbiamo detto più volte - più moderno, efficiente e competitivo.

Secondo l'impostazione del Governo attuale (radicalmente diversa da quella del Governo Berlusconi) tutto deve essere bloccato, nulla deve andare avanti e, così facendo, si arretra e si mette in ginocchio il Paese sotto il profilo dello sviluppo economico e del cambiamento. Ne prendiamo atto, come fanno del resto i nostri concittadini, i quali si rendono conto dell'oggettiva pericolosità di un Governo non all'altezza delle emergenze e delle necessità del Paese.

Le grandi infrastrutture che volevamo realizzare rispondevano a un'esigenza - ripeto - non soltanto di sviluppo economico, ma di ammodernamento e cambiamento. Eravamo consapevoli, come abbiamo più volte sottolineato, di ciò che è avvenuto in passato quando l'Italia era un Paese a economia prevalentemente agricola e si trasformò in un Paese a economia industriale: i Governi di allora assegnarono alle grandi opere pubbliche e infrastrutturali il compito specifico di costituire un volano insostituibile, non soltanto per cambiare il Paese, ma per consentire un'effettiva ripresa economica e dare maggiori possibilità all'Italia di accrescere la sua occupazione e la sua ricchezza.

Quindi, non può che preoccuparci questo ritorno indietro del Governo rispetto alle linee che noi ci eravamo prefissati, rispetto al fatto che talune grandi opere pubbliche vengano definitivamente affondate. Questo Governo ha un'impostazione oggettivamente ideologica, settaria, di parte: non è un Governo che si vuole porre nella condizione di rappresentare tutte le istanze economiche, politiche, istituzionali, culturali della società italiana. È un Governo che indubbiamente mette in campo una parte contro un'altra parte: bisogna colpire coloro che non si rappresentano nella maggioranza di centro-sinistra, bisogna piegare e mettere in ginocchio i soggetti economici che non sono funzionali agli interessi politici ed elettorali della maggioranza. Quindi, disgraziatamente, di questa impostazione profondamente ideologica, settaria e di parte risponderà in termini oggettivamente negativi il nostro Paese; un Paese che da voi viene rappresentato come diviso in due parti, i ricchi e i poveri, in modo molto semplicistico, secondo schemi che ormai appartengono alla storia comunista ottocentesca. Capisco che siate infastiditi da queste argomentazioni, però la realtà è questa. Abbiamo visto come avete classificato gli italiani: il 50 per cento del popolo italiano è ricco e il 50 per cento è povero. Non vi siete resi conto che in realtà, con le vostre martellate, avete messo in ginocchio tutto il popolo italiano, salvo qualcuno che poi naturalmente si mette sempre e costantemente al riparo da queste botte che avete dato senza criterio, senza il senso di responsabilità che invece dovrebbe avere un Governo che vuole garantire sviluppo a tutti i cittadini, che vuole creare benessere ed occupazione e che non vuole invece fare, come voi state facendo, una guerra di religione, di una parte contro l'altra. Abbiamo visto i manifesti di esponenti di questa maggioranza dove si afferma che finalmente anche i ricchi piangono, mettendo in bella evidenza un panfilo

e non comprendendo evidentemente che l'economia di questo Paese si basa anche sulla costruzione di panfili e di *yacht*, che dà occupazione a tanti nostri cittadini: chi vi parla lo dice a ragion veduta, perchè proviene da aree fortemente interessate da questo tipo di economia, dove la costruzione e la realizzazione di grosse imbarcazioni consentono ad un numero abbastanza consistente di cittadini di vivere in condizioni molto migliori rispetto ad altre aree dove invece non sono presenti queste realtà che una parte consistente, ripeto, della maggioranza vorrebbe affondare.

Anche il Ministero delle comunicazioni, con il ministro Gentiloni, in sostanza è ricaduto sulle stesse posizioni politiche che caratterizzano in generale l'azione del Governo. Al di là di quelle che sono le enunciazioni inserite in questa finanziaria, i buoni propositi sulla banda larga e sulle nuove tecnologie, tutte vecchie storie che conosciamo ampiamente, si dovrebbe a mio avviso fare una valutazione sulle prime mosse del Governo in questa materia e soprattutto sulle iniziative legislative assunte dal ministro Gentiloni, che ci sembra non abbia potuto o saputo affrontare quelli che sono i reali problemi del settore. Il Ministro, stranamente, invece di guardare avanti ha guardato indietro, a dieci anni fa, quando questa Commissione esaminò l'opportunità di arrivare ad una nuova legge del sistema radiotelevisivo; si è ricollocato pari pari, con una leggina che credo si commenti da sè, sulle posizioni ideologiche, settarie e di parte di circa dieci anni fa. La posizione settaria era quella volta ad affondare il gruppo Mediaset-Berlusconi: bisognava affondare queste televisioni, si dovevano affondare, necessariamente, delle voci libere nel settore dell'informazione e della comunicazione. Niente di meglio, dunque, che tornare alla proposta di legge presentata dal Governo di centro-sinistra addirittura nel 1996 (sono passati più di dieci anni); e qual era il *leitmotiv*? Per collassare il nemico da battere bisognava ridurre il tetto pubblicitario e diminuire il numero dei canali. Era un buon sistema per distruggere un nemico politico e per affondare, tra l'altro, un soggetto economicamente forte. Per fare ciò si è fatto ricorso da parte del Ministro ad una legge che è una cosa ridicola: il Ministro dovrebbe vergognarsi per quello che ha scritto e fatto, io mi vergognerei a fare una legge del genere. Fossi il Ministro, mi vergognerei di riprendere una posizione ideologica di dieci anni fa. Per affondare un soggetto economico imprenditoriale come Mediaset che cosa possiamo fare? Per azzopparlo veramente dobbiamo ridurre del 30 per cento il suo fatturato: ci sono tre reti, una prima la volevano mandare sul satellite, poi è intervenuta la sentenza della Corte costituzionale che prevedeva, bontà sua, che con due reti la posizione di mercato era accettabile; con tre reti a testa, si passava ad una posizione dominante, anche qui non sappiamo in base a quali criteri. Bisognerebbe capire come queste grandi menti della Corte costituzionale possono arrivare a dire che due reti costituiscono una condizione normale e tre invece una posizione dominante, mi piacerebbe veramente capire i meccanismi logici, politici, razionali, che inducono un soggetto, sia pure collegiale, a dire che tre reti sono troppe e due sono accettabili.

Tornando comunque al discorso originario, niente di meglio per affondare un avversario politico che ridurre le reti e la pubblicità, sapendo che ridurre la pubblicità significa dargli una bella mazzolata e imporgli di mettere una rete su un altro sistema significa dargliene un'altra.

Allora, quando parliamo del sistema Paese, dell'esigenza di sviluppare le aziende che abbiamo, di fare sistema, di mettere insieme le sinergie, le nuove tecnologie, i grandi sforzi e così via, dobbiamo dire che in realtà siamo rimasti con questo Governo indietro di cinquanta anni, questa è la triste realtà che abbiamo di fronte. Invece di guardare avanti noi guardiamo all'esistente e vogliamo normare l'esistente in termini di arretratezza rispetto alle esigenze di sviluppo che ha il nostro Paese. Questa è la realtà. E allora, ci si arrampica sugli specchi perchè nel frattempo, rispetto a quando è uscita la sentenza della Corte costituzionale che parlava dell'esigenza di mettere in campo due reti invece di tre limitando a questo numero la possibilità per i titolari di concessioni radiotelevisive, vi è stata l'introduzione del digitale terrestre. Si è detto allora: siccome non possiamo più mandare una rete sul satellite, mandiamone due sul digitale terrestre. Anche qui vorrei capire: vedo che si sorride, mi fa piacere che il Governo si diverta quando si parla di queste cose, sono abituato a veder sorridere il Governo rispetto a queste situazioni.

È anche vero che non è giustificata la volontà di inviare una rete Mediaset e una RAI sul digitale terrestre. Che scopo ha indebolire Mediaset e, specularmente, anche la RAI? Si rischia il collasso di un altro importante soggetto radiotelevisivo come quello pubblico solo per un'esigenza di specularità: per far finta che le misure vengano adottate in maniera uniforme, allora si dà una botta a Mediaset e un'altra alla RAI.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Avete deciso voi, con la vostra legge, di mandare tutte le reti entro il 2006 sul digitale terrestre. L'avete votata voi la legge che prevede tale obbligo.

BALDINI (*FI*). Cosa significa? Rovescio il ragionamento. Ma è una cosa ridicola. E comunque, a maggior ragione, nel momento in cui il Governo attuale riconosce che si deve rimandare l'attuazione della legge al 2012, non si spiega perchè le due reti citate già funzionino sul digitale a partire dal 2006, senza tenere conto delle suddette osservazioni della maggioranza sull'esigenza di rinviare al 2012 l'introduzione del digitale terrestre come condizione normale. Qual è il motivo, se non uno ideologico e partigiano? La responsabilità che vi assumete è di una gravità assoluta, perchè nel collassare un'azienda date un colpo mortale all'economia e al sistema Paese. Fate finta di non capirlo, perchè di fronte alle ragioni dello sviluppo e alle responsabilità, preferite l'attacco politico, la posizione ideologica e settaria. Volete affondare l'avversario politico, questa è la verità.

Vorrei fare un altro esempio sul tema delle posizioni dominanti: la FIAT è la casa automobilistica che vende il maggiore numero di autovetture nel nostro Paese. Si può ipotizzare e prevedere, dal momento che ha

una posizione dominante e vende - cito un dato a caso - un milione di automobili l'anno, che ne venda un terzo in meno? Oppure che giornali come il «Corriere della Sera» e «la Repubblica», che vendono un tot di copie l'anno e detengono una posizione dominante, riducano di un terzo le loro vendite? È un sistema che può funzionare in un Paese libero e democratico dove i Governi dovrebbero incentivare le imprese? Si possono porre dei freni alle aziende in modo così soggettivo? È una domanda alla quale il Governo deve rispondere e non può limitarsi a dire che il 30 per cento di produzione in meno va bene. Sono affermazioni che fanno rabbri-vidire. Si tiene in piedi un sistema dove tutto è ricondotto a una visione che è funzionale agli interessi politici e elettorali della maggioranza; ma è tutto da dimostrare che sia ancora maggioranza o che lo sia stata davvero.

A tale riguardo è chiaro che non possiamo avere un atteggiamento di disponibilità e apertura, perchè non credo sia possibile giungere a un accordo. Il ministro Gentiloni deve necessariamente cambiare registro se vuole un dialogo con le opposizioni, tenendo conto della situazione della maggioranza non tanto alla Camera dei deputati, quanto al Senato della Repubblica, dove i rapporti con l'opposizione dovrebbero consigliare un atteggiamento meno settario, più responsabile e aperto a un confronto utile a individuare le soluzioni migliori.

Nella relazione del Ministero delle comunicazioni si parla anche di eventuali interventi di riforma dell'assetto societario della RAI. Non sappiamo se l'esigenza di modificare quanto prima il CdA della RAI sia finalizzata a un controllo pressochè totale anche di tale soggetto o quanto piuttosto a trovare le soluzioni più idonee per rilanciare complessivamente la RAI come soggetto di servizio pubblico. Su questo tema, il buon ministro Gentiloni, che ha grandi capacità sul piano delle iniziative, ci sembra estremamente vago, quasi reticente e assolutamente inconcludente. Infatti, nella sua relazione non c'è il minimo accenno a cosa intenda fare su questo argomento di grandissima rilevanza.

Il nostro giudizio - mi ricollego alle argomentazioni dei miei colleghi - è estremamente negativo anche sui problemi che riguardano le grandi opere infrastrutturali. Sul tema specifico delle comunicazioni, credo di aver chiarito a sufficienza quali siano le motivazioni che ci inducono a esprimere un giudizio assolutamente sfavorevole.

PRESIDENTE. Grazie senatore Baldini anche per avere anticipato un tema che spero la nostra Commissione discuterà a lungo nei prossimi anni.

GRILLO (FI). Signora Presidente, utilizzerò il tempo a mia disposizione per motivare un giudizio critico sulla finanziaria al nostro esame, tentando di analizzare l'impostazione della legge in sè, per poi soffermarmi sulla realtà dei singoli Ministeri che ci compete esaminare.

Noi vi è dubbio che negli ultimi mesi, da ottobre ormai, stiamo assistendo a numerosi confronti giornalistici sul tema: pur essendo abituato a leggere molti quotidiani, mi pare di non avere colto giudizi positivi da

parte di alcun economista di rango del nostro Paese. A mio parere, gli economisti hanno compreso il motivo per cui la finanziaria è una manovra strutturalmente sbagliata di cui non ha bisogno l'Italia. È una legge fondamentalmente ingannevole.

Infatti, prescindendo dall'esame degli oltre 8.000 capitoli del bilancio dello Stato, qual è la proposta del Governo Prodi? Ridotta in sintesi consiste in un aumento generalizzato della pressione fiscale per avere più risorse e favorire lo sviluppo. Prodi continua a sostenerlo in televisione, aiutato da un Ministro dell'economia che è una vera e propria delusione. Capirei se lo affiancasse un Ministro incompetente in materia, politicamente impegnato a difendere l'indifendibile, ma un tecnico di nome Tommaso Padoa-Schioppa, già presidente della CONSOB, direttore centrale della Banca d'Italia e vice presidente della BCE, che si presta ad avallare considerazioni di questo tipo, è veramente quanto di peggio ci si poteva aspettare. Il Ministro dell'economia ha cominciato nel mese di giugno a denunciare una condizione di conti pubblici allo sfascio. È arrivato addirittura a dichiarare in un'intervista al «Corriere della Sera»: siamo tornati all'inizio degli anni Novanta. Purtroppo, sono affermazioni che fanno male al Paese. Un uomo come il dottor Padoa-Schioppa non doveva permettersi queste dichiarazioni: sarebbe bastato che avesse ricordato che nel 1992 la Banca d'Italia, presso cui lavorava, si era rifiutata di fare anticipazioni di cassa allo Stato italiano. Dal 1948 a oggi è successo solo una volta, perchè la Banca d'Italia ha preso atto che lo Stato non era in condizioni di solvenza tale da rispettare gli impegni che si stava prendendo: era il 30 ottobre del 1992.

Quindi, il paragone con la condizione dei conti pubblici di adesso fatto da Padoa-Schioppa la dice lunga sulla sua malafede, sulla sua strutturale ignoranza o malafede, scelga lui come preferisce essere definito, un grande ignorante o una persona in grande malafede. Ciò detto, non c'è dubbio che non vi è economista che possa sostenere la tesi secondo la quale nell'Italia del 2006 per favorire lo sviluppo occorre un aumento generalizzato della pressione fiscale, uno Stato che intermedia nell'economia più di quanto abbia fatto nel passato, un aumento della spesa pubblica. Perchè, e lo dico affinché si sappia, l'accordo sul pubblico impiego non prevede un'incidenza di quattro miliardi, e quattro miliardi sono solo per il prossimo anno, nel 2008 e 2009 il rinnovo del contratto pubblico ci costerà molto di più.

Quindi, è la formula che è sballata, è l'idea, l'impostazione, che ci divide da questa finanziaria a cui la sinistra fa tante cerimonie e che a nostro avviso non sta in piedi. Ma non sta in piedi perchè? Perchè lo diciamo noi che siamo controparte, minoranza, in questo Parlamento? No: lo dice la storia di questo Paese. Si vorrebbe che ci dimenticassimo cosa è accaduto nel nostro Paese dall'inizio degli anni Novanta ad oggi e probabilmente c'è un difetto di ricostruzione storica e di analisi dei comportamenti economici dal 1990 ad oggi. Nel settembre 1992, quando ci fu il trauma della svalutazione della lira (svalutammo di più del 30 per cento), ciò avvenne perchè, come alcuni lucidi analisti ebbero a dichiarare,

il Paese si era scoperto in queste condizioni: producevamo come si produceva nell'Unione Sovietica e consumavamo come si consumava negli Stati Uniti. Era evidentemente una condizione insopportabile, non potevamo andare avanti in quel modo, per cui in quel momento si avviò una politica di rigore. Però perchè oggi noi scontiamo una condizione un po' particolare? Perchè probabilmente la politica di rigore che noi avviammo a partire dal 1992 ha scontato il fatto che il riequilibrio dei conti pubblici, dove per lo squilibrio che si era determinato avevamo creato un debito pubblico rilevantissimo (e poi abbiamo sofferto molto ad entrare nell'economia dell'euro), lo avevamo realizzato soprattutto giocando molto sull'aumento della pressione fiscale e tale aumento, probabilmente già dall'inizio degli anni Novanta, aveva creato quelle condizioni di oggettiva difficoltà che ancora oggi pesano e condizionano la ripresa nel nostro Paese. Vero è che all'inizio degli anni 2000, soprattutto per merito del Governo Berlusconi, la pressione fiscale è stata stabilizzata e ha raggiunto i livelli medi degli altri Paesi europei; ma nel nostro Paese, come mi è capitato spesso di osservare, ci sono due fattori che incidono negativamente. Il primo è il nostro assetto produttivo, che è frammentato. Lo dico sempre: l'Italia è un Paese diverso dal resto d'Europa perchè nel resto d'Europa (mi riferisco a Germania, Francia, Inghilterra) esiste la realtà della grande impresa. Il tessuto produttivo del nostro sistema è invece formato essenzialmente da piccole e medie imprese, le quali faticano a fare ricerca e faticano ancora di più a reggere una pressione più elevata rispetto a quella che possono sopportare le grandi imprese. Inoltre, il carico fiscale, che - ripeto - nel nostro Paese è mediamente identificabile a quello che grava sulla media delle realtà europee, da noi ha un'incidenza diversa per via dell'economia sommersa, per cui sull'economia regolare del nostro Paese si determina una pressione maggiore di quella che vi è in altri Paesi.

Per questi motivi secondo me noi non abbiamo tratto beneficio dalla forte espansione economica che c'è stata dal 1992 fino alla fine degli anni Novanta. Sul commercio internazionale non solo siamo cresciuti molto meno rispetto ad anni passati, ma abbiamo registrato un forte contenimento delle quote di mercato che il nostro Paese aveva sui mercati mondiali.

In buona sostanza, ciò che mi preme argomentare (ed è il cuore del problema, e se non riconduciamo le nostre riflessioni a questa considerazione credo che non ci capiamo) è che nell'economia della lira l'Italia ha fatto ciò che nessun altro Paese al mondo è stato capace di fare. Le *performances* dell'Italia realizzate dal 1948 all'inizio degli anni Novanta nessun Paese le ha fatte: usciti distrutti dal secondo conflitto mondiale, senza risorse minerarie, senza petrolio, siamo diventati il settimo o ottavo Paese del mondo. I nostri problemi iniziano quando, abbandonata la flessibilità del cambio della lira, entriamo nel cambio rigido dell'euro: nell'economia dell'euro sono i fattori reali della produzione che danno l'indice della competitività. A quel punto i fattori reali della produzione per il nostro Paese hanno giocato in maniera negativa, perchè il costo per unità di prodotto in Italia purtroppo è sempre aumentato anzichè ridursi.

Quindi, noi scontiamo un duplice condizionamento negativo: non siamo competitivi nei confronti dei Paesi emergenti, che hanno costi per unità di lavoro assai più ridotti del nostro; non siamo competitivi con i Paesi tecnologicamente più maturi di noi, più competitivi, perchè dispongono di tecnologie che non abbiamo. E non possiamo fare ricerca, perchè (anche qui, quante sciocchezze si sono dette in quest'ultima settimana) nel nostro Paese la ricerca pubblica si fa in quantità paragonabile a quello che si fa negli altri Paesi; chi non fa ricerca in Italia sono le imprese private: ma non possono farla, perchè non hanno margini. Finchè il tessuto economico delle piccole e medie imprese si collocherà su livelli compresi tra 1 e 2, talvolta 3 milioni di euro, non vi saranno margini per fare ricerca. Una grande riforma che si dovrebbe fare nel nostro Paese (e nessuno l'ha mai nè pensata nè progettata nè tanto meno realizzata) sarebbe quella volta ad aumentare la soglia delle piccole e medie imprese, cioè trasformare questo milione di partite IVA (Commenti del senatore Mazzarello). Lo abbiamo già fatto in Italia: nel settore del credito questo miracolo l'abbiamo già fatto. Io sostengo la tesi che le piccole e medie imprese, che furono un fattore di traino, di ricchezza, di originalità che il mondo ci invidiava, oggi, nell'economia dell'euro, sono soccombenti. Siccome non c'è l'equivalente di un Governatore della Banca d'Italia che faccia quello che ha fatto Fazio, quando da 3.500 banche si sono ridotte a 1.000, per cui favorendo l'aggregazione delle banche oggi abbiamo un settore bancario competitivo, forte, patrimonializzato, che regge la concorrenza mondiale, le piccole e medie imprese continuano ad andare ciascuna per conto proprio. E poichè non vi è nessuno in grado di organizzare questo coordinamento, si pensa di rifugiarsi nell'economia del «gratta e fuggi», che però non paga più in una logica di sistema. Quindi, in questo senso, siamo soccombenti.

In questo contesto, la manovra finanziaria del Governo è a dir poco fallimentare perchè il rigore che propongono Prodi e Padoa-Schioppa è finalizzato a se stesso, con un equivoco che grida vendetta. È con insistenza che si sostiene la manovra correttiva per adeguare l'Italia ai parametri di Maastricht. Non me ne vogliano i colleghi, l'ho già sentito ripetere molte volte, ma lo voglio ricordare: il 7 febbraio 1992 Guido Carli e Giulio Andreotti firmarono il Trattato di Maastricht. Nel Patto è scritto che gli Stati membri devono adottare politiche convergenti verso il contenimento del debito pubblico, dell'inflazione e del rapporto deficit-PIL.

L'inflazione non esiste più da quando siamo entrati nell'euro, è un parametro scomparso. Per quanto riguarda il debito pubblico nel nostro Paese, lasciamo dirlo ai giornalisti improvvisati e incolti che è un problema. Non lo è, perchè la ricchezza in Italia è ben superiore all'indice del debito pubblico: continuiamo a essere il Paese più risparmiatore al mondo, con *asset* patrimoniali più forti di Inghilterra e Francia, perchè abbiamo vissuto quarant'anni in regime socialcomunista. Cosa intendo per socialcomunismo? Il PCI non era al Governo, ma la cultura di chi governava era tale che si immaginava uno Stato sempre più invasivo.

Le partecipazioni statali, introdotte dal Governo di centro-sinistra nel 1956, furono istituite per sopperire ai mancati interventi di privati nell'economia; al di là di alcuni risultati fantastici (il «piano Sinigallia» sulla siderurgia, la politica estera dell'ENI), le partecipazioni statali finirono per produrre panettoni e lavatrici. La Motta, l'Alemagna e la San Giorgio erano di proprietà dell'IRI. Cos'era questo se non uno Stato socialista che immaginava di far tutto con gli apparati pubblici? Così facendo, abbiamo caricato lo Stato di una proprietà immensa. Il patrimonio immobiliare dell'IRI allora e della FINTECNICA oggi è enorme. Quando parliamo del ponte sullo Stretto di Messina, sono tutti soldi che lo Stato dà ai siciliani e ai calabresi per farli contenti.

PISTORIO (*DC-PRI-IND-MPA*). Ai napoletani e ai siciliani? Comunque, ho apprezzato la sua lezione di analisi economica.

GRILLO (*FI*). Intendo dire che le partecipazioni statali furono uno strumento eccezionale, ma l'equivoco fu sull'articolo 3 della legge istitutiva del Ministero delle partecipazioni statali. (*Commenti del senatore Pistorio*). Sono orgoglioso di essere stato democristiano.

PISTORIO (*DC-PRI-IND-MPA*). Anch'io.

GRILLO (*FI*). Anzi, nell'intimo lo sono ancora adesso. Il problema è che c'era nella legge n. 1589 del 1956 una norma all'articolo 3 che ora vorrei spiegarvi.

PISTORIO (*DC-PRI-IND-MPA*). Siete tutti democristiani.

GRILLO (*FI*). La legge istitutiva delle Partecipazioni statali del 1956 prevedeva che gli interventi delle aziende dovessero rispondere a criteri di economicità. I sostenitori di allora e successivamente la cultura dominante, alla quale potremmo iscrivere anche gli intellettuali di sinistra, spiegarono che l'economicità non era rapportabile al bilancio, cioè a dati ragionieristici, ma, ad esempio, anche ai dati dell'occupazione. Quindi, intervenire per salvare un'azienda decotta significava rispondere all'articolo 3 della legge istitutiva, perchè l'economicità consisteva nel dare occupazione, indipendentemente dal fatto che a pagare fosse lo Stato con il suo bilancio, dal momento che l'azienda era in perdita; i bilanci ricadevano sull'IRI che, a sua volta, chiedeva soldi allo Stato. In questo modo, abbiamo scassato il bilancio e il debito pubblico è cresciuto a dismisura.

Tornando più specificamente alla legge finanziaria, non c'è dubbio che un vero risanamento possiamo ottenerlo soltanto con una crescita garantita. Questa finanziaria deprimerà la nostra economia, perchè è una manovra quantitativamente assai più imponente del necessario, perchè all'inizio i conti erano allo sfascio.

Pertanto, secondo il rapporto deficit-PIL, dal momento che l'inflazione non esiste più e il debito pubblico non è un problema, dobbiamo garantire l'avanzo primario. Ho sentito in televisione tanti colleghi del centro-sinistra e il Ministro competente per l'attuazione del programma dire di avere garantito un avanzo primario. Ma vi si è riusciti con l'aumento della pressione fiscale. Sono tutti capaci a garantire maggiori entrate aumentando la leva fiscale. Non è un risultato duraturo e strutturale, è una ricetta fallimentare.

La finanziaria è molto più pesante del necessario, perchè all'inizio i conti erano allo sfascio, mentre oggi emerge che la manovra correttiva dovrebbe essere di 15 miliardi di euro. Io sono ragioniere e penso siano troppi. Vi spiego perchè: la commissione Pains ha denunciato un tendenziale del 4,6 per cento su base annua; successivamente l'ISTAT al 30 giugno ha certificato che il tendenziale su base semestrale fosse al 2,9 per cento; oggi il ministro Padoa-Schioppa ammette che il tendenziale su base annua è del 3,6 per cento. Se un punto percentuale di PIL corrisponde a 15 miliardi di euro, allora lo 0,6 per cento è meno di 10 miliardi di euro. Perchè il Ministro continua a dire che la manovra correttiva dovrebbe essere di 15 miliardi di euro? Se deve incidere per lo 0,6 per cento e un punto percentuale è pari a 15 miliardi di euro, allora la manovra correttiva per riportare i conti in ordine dovrebbe essere inferiore ai 10 miliardi di euro. Al contrario si insiste a parlare di 15 miliardi di euro. Questa manovra è tutta aumento di entrate. La commissione Pains istituita dal presidente Prodi ha valutato nello scorso mese di giugno che il tendenziale sarebbe arrivato al 4,6 per cento. Poi c'è stato il *boom* delle entrate. E apro e chiudo una parentesi. Sul *boom* delle entrate abbiamo assistito su alcuni giornali sprovveduti al «balletto» Tremonti-Visco: Visco sosteneva che il *boom* fosse merito suo, perchè i cittadini si erano accorti che c'erano persone serie al Governo. Tremonti ribatteva che il merito invece era suo. Secondo noi il *boom* è soprattutto riconducibile - faccio un po' di propaganda alla categoria - a noi commercialisti, perchè è successo qualcosa di molto semplice che non sta nelle norme: quando Tremonti ha concesso i condoni tombali, gli imprenditori di casa nostra che avevano agito scorrettamente, sono stati sensibilizzati dai singoli commercialisti: dal momento che erano tornati vergini perchè avevano beneficiato del condono, furono mossi a dichiarare un certo numero di entrate in più. Hanno dichiarato tutti di più. Ne consegue che l'aumento delle entrate fiscali è strutturale.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Perchè è stato detto che non ci saranno più condoni.

GRILLO (*FI*). I condoni li abbiamo già fatti, quindi è ovvio che non ve ne saranno più. Abbiamo condonato tutto.

PISTORIO (*DC-PRI-IND-MPA*). Il condono riguardava gli anni fino al 2001, periodo in cui ha governato il centro-sinistra. Noi abbiamo già recuperato l'evasione fiscale.

GRILLO (*FI*). Secondo la mia opinione, la manovra finanziaria deprimerà lo sviluppo. In questi mesi abbiamo già registrato un differenziale di crescita rispetto agli altri Paesi europei. C'è la ripresa in Europa, seppure timida: Francia e Germania ancora una volta sono davanti a noi.

Questa manovra inciderà negativamente sulle possibilità di ripresa della nostra economia, sia sul fronte della domanda sia su quello dell'offerta. Sul fronte della domanda, perchè l'aumento generalizzato dalla pressione fiscale non può che generare comportamenti conseguenti; sicuramente lo vedremo già nelle prossime vacanze natalizie: ci sarà da mettere in conto una contrazione dei consumi. La gente in questo momento ha paura, perchè percepisce che bisogna prepararsi a pagare più tasse nei prossimi mesi. Sul versante dell'offerta perchè, considerando che i cosiddetti tagli di questa finanziaria non ci sono (i tagli agli enti locali sono virtuali, così come quelli alla sanità: anzi, si mettono i Comuni in condizione di aumentare le sovrattasse e alla sanità di recuperare con i *ticket*), dobbiamo immaginare (lo dicono tutti, non lo dico solo io) che la pressione fiscale dal 40,6 attuale crescerà di un punto nel 2007 e di due punti nel 2008.

Quindi, dobbiamo mettere in conto questo tipo di scenario, nel quale si inseriscono le proposte del Governo per quanto riguarda il Ministero di nostra competenza.

Per quanto riguarda le proposte del Governo, certo, c'è una distribuzione di risorse in più, ci mancherebbe altro: c'è un drenaggio fiscale di 30 milioni di euro che vengono tolti alle tasche degli italiani. Ma per fare che cosa? Per attuare una politica (credo che non ci sia nulla di offensivo, non me ne vogliano i colleghi) cara alla sinistra. La sinistra ha sempre fatto queste politiche sul versante economico: più pressione fiscale, più spesa pubblica. Peccato che la spesa pubblica non sia per investimenti: vale la pena di ricordare ancora una volta questa storia del rinnovo dei contratti pubblici, che incideranno per molte migliaia di miliardi, e poi le minute spese che sono contenute negli 8.000 capitoli del provvedimento al nostro esame.

Nell'avviarmi alla conclusione, vorrei fare ancora quattro osservazioni mirate. La prima è sulla questione del Ministero delle infrastrutture. Mi sembra che non sia presente il rappresentante del Governo (il vice ministro De Piccoli rappresenta il Ministero dei trasporti), ma questa divisione del Ministero, mi pare che ormai lo abbiamo capito tutti, è stata una scelta scellerata. Mi risulta che, siccome non c'è ancora l'accordo neppure sulla revisione dei capitoli, di fatto oggi c'è la paralisi in molti comparti del Ministero; da giugno ad oggi investimenti nell'ordinarietà non se ne sono fatti più. Sarebbe curioso che il ministro Di Pietro, che un giorno sì e uno no va in televisione, è sempre lì a spiegare, venisse anche qui in Parlamento a spiegare se è cosciente o no che c'è la paralisi

nel suo Ministero, che i capi di gabinetto litigano fra loro e non producono nessuna scelta, neppure in ordine ai capitoli di spesa cui fanno riferimento.

Una seconda osservazione (procedo sinteticamente, perchè già sono intervenuti diversi colleghi sull'argomento): Di Pietro ha fatto il giro d'Italia, è venuto qui e ha detto che Berlusconi ha illuso gli italiani perchè ha promesso un mare di opere pubbliche e invece alla fine sono poche. E poi, non ci sono i soldi, questa mania della mancanza dei soldi: il ministro Di Pietro, che sicuramente ha fatto studi elevati ma a cui le problematiche di natura finanziaria sono di certo ignote, è venuto qui e ha detto che non ci sono i soldi. Ebbene, vorrei chiedere al Ministro, che ha contestato il piano del Governo Berlusconi: lei è alla guida del Dicastero da sei mesi circa. Nel 2001 il Governo Berlusconi nei primi sei mesi aveva fatto due cose: aveva dato vita ad una nuova normativa conosciuta come legge obiettivo; aveva prodotto, obbedendo al precedente piano dei trasporti redatto dal ministro Amato, la famosa delibera concertata con tutte le Regioni per individuare le opere strategiche. Allora, ministro Di Pietro, qual è l'atto significativo che lei ha prodotto e che dà il senso di un cambiamento? Qual è l'atto che ha compiuto questo Governo finora? Avete fatto tre riunioni del CIPE: cosa avete deciso? Ve lo dico io: nulla. Resta il fatto che il Ministro va come tutti i tribuni alle televisioni a rilasciare dichiarazioni, però nei primi cinque mesi di Governo noi abbiamo fatto quelle cose mentre qui si fanno solo dei discorsi e finora cose concrete non risulta che siano state fatte.

Non solo: ma c'è una cosa ancora più inquietante, e lo dico sperando che il Vice Ministro lo riferisca. Perchè siamo preoccupati di quello che sta facendo Di Pietro? Siamo preoccupati non tanto di quello che non sta facendo (nel senso che non dà il la a nessuna azione pianificatoria, non dice concretamente cosa vuole salvare delle opere strategiche che noi abbiamo immaginato nel 2001 e cosa vuole invece negare, salva la cancellazione del ponte sullo Stretto di Messina), ma di quello che fa, che è terribilmente preoccupante. Parliamo ad esempio di quello che ha fatto oggi: parliamo della Asti-Cuneo, un'infrastruttura per la quale è stata indetta una gara europea. A questa gara hanno partecipato in molti, un imprenditore italiano ha vinto la gara; nel bando c'era scritto che doveva essere socio dell'ANAS per il 30 per cento ed egli ha fatto società con l'ANAS per iniziare i lavori. Ebbene, oggi il ministro Di Pietro, accompagnato dal direttore generale dell'ANAS, ha convocato questo imprenditore e gli ha detto: caro signore, o prendi questo oppure non se ne fa niente perchè io revoco tutto. Può un Ministro fare questi atti arbitrari? Perchè secondo me siamo in presenza di atti arbitrari. Si dica al ministro Di Pietro che il ministro Lunardi per molto meno (è stato deciso dalla Corte dei conti) dovrà rispondere di due milioni e mezzo di risarcimento, e ciò perchè ha dato una liquidazione esagerata al precedente direttore generale. Non noi, ma altri, trascineranno il ministro Di Pietro davanti ad un giudice per dirgli: con quale titolo lei aveva la possibilità di delegare queste cose? Sono atti ufficiali, gare europee, e si buttano all'aria perchè (con l'arroganza che gli è tipica dal 1992) si immagina che il Paese sia in mano

alle procure anzichè ad un Parlamento libero e democratico? Ma non scherziamo. Questa cosa non è l'indice di un elemento di pericolosità: è l'indice di una convinzione che lui ha, perchè in tutti gli atti che ha prodotto finora è così. Nel 2002 noi abbiamo modificato la legge Merloni e avviato le norme sul *project financing*, che stabiliscono il coinvolgimento dei privati nella realizzazione e nella gestione di opere pubbliche.

Ma facciamo un secondo esempio di un altro atto arbitrario del ministro Di Pietro. È stato istituito, quando le autostrade erano pubbliche, un Fondo di garanzia, che veniva alimentato con quote del pedaggio autostradale. Il Fondo di garanzia è una società con un consiglio formato da rappresentanti dell'ABI, del Ministero dell'economia e finanze e dell'AI-SCAT e in questo momento dispone di centinaia di milioni di euro. Ebbene, il ministro Di Pietro in questa finanziaria, con atto arbitrario e, secondo me, incostituzionale, prende questi fondi e decide di collocarli sulla Salerno-Reggio Calabria: in base a quale autorità e con quale legittimità? Come minimo, avrebbe dovuto convocare il consiglio di amministrazione della società proprietaria di quei fondi: non lo fa perchè lui è il Ministro, è inattaccabile, viene dalla procura di Milano, non si può discutere. Non è possibile, signor Vice Ministro, non è possibile; il Parlamento non potrà mai tollerare questi atti arbitrari e illegittimi.

Tutte queste cose denotano il ritorno ad una mentalità statalista, che combatteremo fino in fondo. La Salerno-Reggio Calabria: sono dodici mesi che sono state messe sul tavolo proposte per realizzarla, con il contributo di risorse private, e lui le ignora, ignora le proposte di privati che hanno già ottenuto il riconoscimento del ruolo di promotori sulla Venezia-Orte-Civitavecchia; ignora che sulla Grosseto-Fano ci siano delle proposte, le cancella tutte e viene qui assieme al direttore dell'ANAS e dice: noi immaginiamo un grande ruolo dell'ANAS.

Quindi, torniamo all'economia assistita dallo Stato, se è questo che volete. Per carità, siete assolutamente liberi di farlo, ma continuando per questa strada impatterete su una mancanza di risorse pubbliche evidente. Nel 2001 ci è parso chiaro che lo Stato italiano non aveva le risorse pubbliche per rispondere al *gap* infrastrutturale del Paese. Non le abbiamo perchè il nostro bilancio è monitorato dall'Europa e non possiamo spendere un euro in più dell'anno scorso. Le risorse in più le hanno le banche nelle loro casseforti: sono i finanziamenti dei privati.

Dobbiamo fare esattamente il contrario di quanto abbiamo fatto nel primo cinquantennio di storia repubblicana, quando abbiamo scaricato sullo Stato i nostri privilegi, le nostre pigrizie e le nostre ambizioni, costruendo il debito pubblico. Ora dobbiamo chiedere ai privati di fare ciò che non può fare lo Stato: è molto semplice. Non dobbiamo chiedere aiuto nè all'America, nè agli inglesi, nè ai cinesi; abbiamo le risorse in casa. È solo un problema culturale. La linea del ministro Di Pietro va contro questa filosofia, perchè vuole far rivivere l'economia pubblica statalista e compiere un salto indietro di quindici anni.

Vorrei ora aggiungere alcune considerazioni sul tema dei trasporti e delle telecomunicazioni che riprenderò in Aula in sede di votazione del

disegno di legge. Sul versante dei trasporti, do atto al Governo che è stato fatto un buon lavoro, anche se – non me ne vorrà il vice ministro De Piccoli – nella passata legislatura abbiamo dibattuto due anni sulla medesima problematica.

Sono curioso di esaminare la norma relativa ai dragaggi. Speriamo che la presidente Donati stavolta esprima un parere favorevole e non ci succeda nuovamente di assistere a quanto accaduto durante l'assemblea di Assoporti, quando il Presidente del Consiglio ha annunciato la presentazione della norma. In quella sede, il ministro Di Pietro ha detto di esserne stato l'ideatore e lo stesso ha dichiarato il ministro Bianchi; la senatrice Donati ha negato che fosse così e non si è fatto più niente. Il merito – in Aula non l'ho ricordato – è della senatrice Donati, che in quell'occasione ha dimostrato di essere più brava, più capace e più forte di Prodi, Di Pietro e altri.

Sulla problematica delle Ferrovie dello Stato hanno già parlato i colleghi Viceconte e Cicolani.

Per quanto riguarda il tema della telecomunicazioni, al di là di quanto detto nello specifico dal collega Baldini, vorrei sottoporre una riflessione al sottosegretario Vimercati: indubbiamente, la legge Gasparri è stata la prima legge di sistema che il Parlamento abbia realizzato in materia, perchè non avevano tale ambizione la legge Mammì e neppure l'emendamento Maccanico. Al di là degli strumenti individuati dal provvedimento, mi preme riaffermare un concetto su cui insistevano sia la sentenza della Corte costituzionale, sia il messaggio del Presidente della Repubblica: nel nostro Paese occorre aumentare il pluralismo dell'informazione radiotelevisiva. A nostro avviso, per aumentare il pluralismo, la strada da seguire è quella di consentire ad altri di intervenire nel settore. Stabiliamo come riuscirevi; se non dovessero rivelarsi efficaci le norme della legge Gasparri, troviamone delle altre. Ma la strada indicata dai colleghi dell'opposizione – mi pare riproposta nella legge Gentiloni – quando discutemmo il provvedimento Gasparri è volta a mutilare le aziende esistenti per pianificare un pluralismo diverso dall'attuale. Noi abbiamo proposto invece di aprire le porte dell'informazione per consentire a chiunque d'intervenire. D'altro canto, le norme della legge Gasparri obbediscono a tale concetto, perchè prevedono la possibilità di affittare le reti. Infatti, da quando è stata approvata la legge, altri importanti operatori sono intervenuti nel settore.

Allora, perchè recuperare una condizione ideologica che non ha senso nella dinamica del libero mercato, ma solo all'interno di quella pregiudiziale secondo cui, dal momento che siete voi a comandare, è logico tornare indietro? Ne discuteremo quando la proposta di legge Gentiloni approderà in Aula, ma la nostra prospettiva è creare le basi per un maggior pluralismo dell'informazione radiotelevisiva, nello sforzo di guardare avanti e non indietro.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Signora Presidente, non posso esimermi dal constatare che l'intervento del senatore Grillo avrebbe meritato un altro tipo di arena e un altro genere di competizione, Infatti, noi stiamo cor-

rendo a piedi, mentre lui ha messo in campo una «Formula Uno», ma potrebbe rischiare di correre da solo.

Pertanto, non svolgerò una serie di considerazioni sugli interventi che mi hanno preceduto - anche se stimolanti - perchè la sua affermazione che il debito pubblico non esiste o, se esiste, non è pericoloso, mi ha rammentato alcune ardite tesi di Adriano Sofri: egli sosteneva, ad esempio, al tempo della difesa strenua della scala mobile, quando vi era un elevato tasso di inflazione e un consistente debito pubblico (anche se inferiore ad oggi) e non si riusciva a individuare un calmiera, che non c'era bisogno di preoccuparsi, perchè era tutta economia di carta, cioè fittizia. Non è così, anche se tale affermazione meriterebbe una riflessione. Infatti, la solidità patrimoniale dello Stato certamente garantisce il debito, ma è necessario ottenere il riconoscimento dei mercati. Non basta esibire, come al Monte di Pietà, il debito da un lato e - per usare una metafora - la catenina d'oro dall'altro, per dimostrare la propria solvibilità.

GRILLO (*FI*). La riconoscono già.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). No, bisogna che la riconosca il mercato. Talvolta, lo fa, altre volte no. Comunque, la decisione del mercato è determinata dal livello dei tassi di interesse. Se operiamo in maniera tale da deludere il mercato internazionale dei capitali, possiamo ottenere un aumento, sia pur piccolo, del servizio del debito che, data la sua enormità, produce immediatamente, nell'anno in cui si determina, uno squilibrio (non del debito, ma dei conti del disavanzo maturato in quell'anno).

Ricordo, tra le mie letture giovanili, un testo di grandissimo interesse (che consiglierei a tutti) di uno psicoterapeuta di nome Ronald Laing, dal titolo «L'io diviso», in cui si dimostrava che il motore dell'individuo è nella contraddizione che reca dentro di sé: non tra inconscio e super-io, ma all'interno del proprio vissuto. Secondo tale tesi, nel vissuto di una persona vi è un motore costituito dalla contraddizione insita nella sua esperienza che, se dominata, costituisce anche il motore del suo progresso; altrimenti, tale contraddizione fa precipitare l'individuo nella schizofrenia.

In alcuni argomenti del senatore Grillo ho sentito affiorare una siffatta problematica: ad esempio, egli ha rivendicato con toni forti ed enfatici l'esperienza di intervento pubblico in economia, qualificandolo come momento elevato delle scelte e delle capacità politiche della Democrazia Cristiana; successivamente, parlando dello stesso argomento, si è lamentato che a quell'epoca vi fosse una mentalità socialcomunista. Si è espresso come fa oggi l'onorevole Berlusconi riferendosi a quell'epoca, quando dice che siamo vissuti finora nella società comunista, quella costruita dal senatore Grillo quando era democristiano. È evidente la contraddizione. Se il senatore Grillo è in grado di dominarla, dal suo ragionamento potrebbero emergere elementi importanti. In ogni caso, si tratta di temi veri; forse non è questa la sede per poterli affrontare fino in fondo, però meriterebbero un ragionamento approfondito.

Venendo ad argomenti più concreti: questa guerra sulle cifre, penso sia davvero opportuno terminarla. La verità è che, se si gira l'Italia, si incontrano pochissimi cantieri e moltissima congestione. È tutto fermo, quasi dappertutto, ci sono continuamente code, non si passa.

CICOLANI (FI). Non è che abbiamo già fatto le opere: a Terni ad esempio il lavoro è avviato ma c'è ancora una strada vecchia; la linea C della metropolitana a Roma ancora non è fatta.

BRUTTI Paolo (Ulivo). Verissimo. Per parlare di qualcosa che conosco, del complesso delle opere dell'Umbria (la nuova autostrada della Roma, il quadrilatero di penetrazione Umbria-Marche, la risoluzione del nodo di Perugia, il raddoppio della tratta ferroviaria Roma-Ancona), non c'è un metro quadrato di cemento steso tranne che per la Terni-Rieti. Francamente, Rieti è una magnifica città, Terni è splendida, ma la Terni-Rieti è un'opera di portata minore anche rispetto all'Umbria che è già piccolina, figuriamoci rispetto al resto.

CICOLANI (FI). Sulla Orte-Falconara c'è il miliardo di euro già previsto.

BRUTTI Paolo (Ulivo). Non sto dicendo che non è stato fatto niente: sto dicendo che è stato fatto molto poco in termini di cantieri avviati; non ci sono, non è una questione che mi sto inventando io. Ora, il ministro Di Pietro ci ha mandato questo documento sulle priorità infrastrutturali, che è la ricognizione, lo stato dell'arte, dopo gli incontri con le Regioni, di quello che il Ministro delle infrastrutture (non ancora il Governo) ritiene, insieme ai Presidenti delle Giunte regionali, si debba fare assolutamente nei prossimi anni. Scorrendo questo documento, ripeto, ricognitivo, c'è tutto quello che bisogna fare e quello che intanto è stato avviato: ebbene, si legge di chilometri e chilometri di autostrade e di rete ferroviaria senza incontrare la frase famosa: qui c'è un cantiere che funziona. Si trovano invece molte volte frasi del tipo: questo è stato approvato dal CIPE; questo è stato approvato in linea tecnica; molto spesso si dice che le risorse non ci sono. Per cui, la situazione concreta è questa. Non ci sono cantieri e opere avviate, meno ancora opere realizzate (ma questo nessuno lo pretende), quindi siamo in una situazione di grandissima difficoltà in atto e in prospettiva. Se prendete il quotidiano «Il Sole 24 Ore» di sabato scorso, 25 novembre, in un articolo è scritto che a luglio il DPEF, sulla base dei dati della struttura tecnica di immissione del Ministero delle infrastrutture, indicava un costo totale delle opere approvate dal CIPE per 88,9 miliardi, di cui 61 disponibili e 26 da reperire.

CICOLANI (FI). Oggi sono 90,8.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Dopodichè, hanno rifatto i conti e hanno trovato che il CIPE ha approvato opere per 90,8 miliardi e che, a fronte di ciò, ha disposto risorse certe per 36,608 miliardi più 8,92.

VICECONTE (*FI*). Per cui sono i 43 miliardi di cui si diceva.

CICOLANI (*FI*). La differenza, l'ho detto, sono il ponte sullo Stretto e i valichi.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Dopo facciamo anche il ragionamento sul ponte. Per cui il CIPE avrebbe detto: io approvo opere per quasi 100 miliardi e trovo denaro per 36, più 8 da confermare. Debbo dirvi che molte opere sono approvate sul piano tecnico: lo sapete meglio di me, un bicchiere di vino e i gradi da caporale non si negano a nessuno, a chiunque si è presentato hanno fatto un'approvazione in fase tecnica. La questione però è: questa è la massa delle opere che il CIPE avrebbe individuato, quella è la massa delle risorse che sono state realmente messe in campo, quindi, a valere su denaro già in bilancio almeno nei bilanci di competenza, bisogna trovare altri 45 miliardi e rotti, sottolineo, a moneta di oggi. Siccome la grande maggioranza di queste opere è a livello di progetto preliminare, man mano che andranno avanti i costi sono destinati a lievitare, così come sono già lievitati a partire dalla legge obiettivo; avete sentito il dato per cui il fabbisogno finanziario di quel progetto è destinato a crescere enormemente. Poi, certo, se adesso mi chiedete se quello che la legge finanziaria ha destinato per la legge obiettivo è coerente con tutto questo, la risposta è: assolutamente no, perchè non fu coerente il punto di partenza. Ma questo è un problema mica da ridere. Nessuno deve cantare vittoria per avere fatto 100 miliardi di promesse quando in concreto ha previsto soltanto 37 miliardi di moneta che poi non si sa se ci sono. Se noi ci comportassimo alla stessa maniera il 100 diventerebbe 200, i miliardi sarebbero altri 37 e gli italiani del prossimo quinquennio si ritroverebbero con 200 miliardi di promesse e 60 miliardi di denaro reperito, quindi con 140 miliardi di speranze sulla schiena. Non si può più procedere in questo modo, bisogna fare una conversione in senso realistico. In questo senso, mi azzardo a dire che il piano che ha presentato Di Pietro è ancora troppo grande.

IZZO (*FI*). Bravo, mi complimento per la sua correttezza.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Questo piano è una spremitura della famosa delibera CIPE del ministro Lunardi, ma è ancora molto grande, perchè c'è ancora uno squilibrio eccessivo tra quello che si promette di fare e le risorse che si possono mettere in campo. Naturalmente, bisogna vedere se si riuscirà ad attivare tutta una serie di energie che attengono soprattutto alla partecipazione di capitali privati, che purtroppo, collega Martinat, al tempo del vostro Governo non vi hanno assistito, perchè i capitali privati non sono sempre lì pronti a scendere in campo.

MARTINAT (AN). Il miliardo sulla Asti-Cuneo vedrete come andrà a finire, con una bella causa!

BRUTTI Paolo (Ulivo). Ma il ponte sullo Stretto non aveva neanche un soldo dei privati, perchè veniva pagato da FINTECNA, ANAS e Ferrovie dello Stato.

GRILLO (FI). Però c'è la tariffa; la tariffa è privata.

PRESIDENTE. Ma non pagava il ponte.

BRUTTI Paolo (Ulivo). Non è così, almeno sulla base dei dati in nostro possesso. Sul *database* potremmo metterci d'accordo, ognuno potrebbe usare, per così dire, il proprio *software*; ma il ponte funziona così.

Il dottor Ciucci, al tempo amministratore delegato della società Stretto di Messina, aveva montato un piano finanziario che con l'intera concessione - intendiamoci bene - finanziava solo la metà del costo del ponte. Questo non se lo ricorda nessuno: era scritto che a metà del finanziamento il ponte veniva rivenduto allo Stato che lo pagava il 50 per cento.

CICOLANI (FI). Sostanzialmente, è stata la prima applicazione del FROP.

BRUTTI Paolo (Ulivo). È un procedimento abbastanza complicato che non si è più seguito da nessuna parte. Si prevedeva che le risorse per realizzare il ponte sullo Stretto venissero reperite per la società Stretto di Messina da FINTECNA, ANAS e Ferrovie dello Stato. Successivamente, questi soggetti avrebbero recuperato la capitalizzazione iniziale attraverso i pedaggi sul ponte; le Ferrovie dello Stato cartolarizzando i pedaggi futuri in termini di investimento immediato e l'ANAS mediante la tariffe autostradali. Quindi, vi avrebbero dovuto contribuire in parte i cittadini, in parte le povere Ferrovie dello Stato, le quali si sarebbero poi dovute rivalere con le tariffe su merci e passeggeri: ma è ben noto che queste coprono solo il 30 per cento dei costi, quindi non ci saremmo arrivati mai.

Questa è la situazione del ponte sullo Stretto: non vi sono risorse private, tant'è vero che il ponte può essere destinato alla Sicilia e alla Calabria. Se i soldi fossero stati dei privati, non sarebbe stato possibile chiedere loro di consegnarli alle infrastrutture siciliane e calabresi, perchè non avrebbero acconsentito.

I privati hanno partecipato solo marginalmente all'esperienza di infrastrutturazione che avete avviato con il progetto Lunardi e - come sapete - tra questi ci sono anche i concessionari autostradali. Non dimenticherò mai l'amministratore delegato dell'allora società Autostrade (poi Autostrade per l'Italia) partecipare a tutti i convegni, compresi quelli del nostro partito, per dire che la sua azienda era impegnata nel più grande e colos-

sale sforzo d'investimento privato che si fosse mai visto, perchè avrebbe dovuto realizzare entro cinque anni opere per 11,5 miliardi di euro. È certo che, se nel conto si includevano anche quelle opere, 11,5 miliardi di euro non erano uno scherzo, ma un terzo di quanto è al nostro esame. In realtà, avevano realizzato meno del 25 per cento.

A questo punto, se il decreto-legge appena approvato – e non più il ministro Di Pietro – stabilisce che bisogna dare un giro di vite ai concessionari per costringerli a un rispetto maggiore degli impegni presi contrattualmente, non è insensato, perchè non mi sembra che i concessionari siano stati vessati.

Senatore Grillo, dal suo discorso sembra che ci troviamo davanti allo sceriffo di Nottingham, teso a strappare le ultime patate ai poveri abitanti della foresta di Sherwood, costringendoli alla povertà con il prelievo forzoso della loro ultima ricchezza. Non è così. Si cerca solo di fare in modo che questi signori rispettino gli accordi. Se poi – rispondo al senatore Martinat sulla Asti-Cuneo – rifiutandosi di accettare le modifiche e le riconduzioni all'ordine, questi soggetti non sottoscrivono il rinnovo o la nuova concessione e rispondono con lo sciopero degli investimenti, è chiaro che il Ministro potrà decidere di non dare il proprio avallo. È un problema, ed è vero che si può arrivare ad uno scontro di questo tipo: credo che non ci guadagnerebbero nè le concessionarie nè le infrastrutture. Occorrerà ragionarvi.

Se non ricorda male, senatore Martinat, nella fase finale della discussione del suddetto provvedimento al Senato, abbiamo previsto che, se possibile nella legge finanziaria, altrimenti con interventi successivi, la conclusione dell'itinerario negoziale tra l'ANAS e le società concessionarie per la revisione delle convenzioni dovesse terminare con una sorta di arbitrato da parte di un soggetto terzo e non – come dice il decreto-legge – con una decisione draconiana. Aspettiamo che il Governo emani questa disposizione o nella legge finanziaria o in provvedimenti futuri. Questo è il meccanismo di correzione cui ragionevolmente si è pensato di ricorrere per evitare bracci di ferro che non portano a niente.

In conclusione, non capisco cosa c'entrino tutti i precedenti richiami al disegno di legge Gentiloni con ciò di cui stiamo discutendo. La riforma del sistema radiotelevisivo o la riforma della riforma è un provvedimento a sè stante che esamineremo nella debita sede. Per ciò che concerne le attuali previsioni della legge finanziaria, trovo che si tenti di mettere a disposizione le risorse necessarie per avviare lo *switch off* al digitale. Forse non è uno sforzo sufficiente, ma, a differenza del passato, sono individuate risorse per le nuove tecnologie sia con riferimento alla capacità trasmissiva – che è importantissima (la RAI ha riconosciuto la sua difficoltà a reperire risorse) – che alla capacità di ricezione.

Per quanto riguarda quest'ultima – come sapete bene – il segnale del digitale terrestre si riceve mediante uno strumento particolare che si chiama *decoder*. Mi sembra di avere capito che nella presente disposizione si incentiva l'utilizzo non dei *decoder* in quanto tali, ma di televisori che hanno incorporato il sistema, cosicchè i cittadini che acquistano il televi-

sore non saranno costretti anche a comprare i *decoder*, ma avranno a disposizione *decoder* interattivi. Il digitale, infatti, è uno strumento serio solo se è interattivo; altrimenti, vedere con un sistema di trasmissione digitale le stesse cose che con un sistema analogico non è molto innovativo. È interessante invece l'interattività. Mi pare che si stia facendo uno sforzo in questa direzione.

Obiettate che non sia sufficiente? Lo posso ammettere. D'altra parte, bisognava recuperare i famosi 12 o 14 miliardi e andavano indirizzate risorse anche in questa direzione. Forse lo si sarebbe potuto fare in diciotto mesi, anziché in dodici, ma avendo scelto la strada di portare al 2,9 per cento per cento il rapporto deficit-PIL, una quantità di risorse andava subito impiegata. Cosa sarebbe successo se il commissario europeo Almunia, anziché esprimersi come ha fatto sulla nostra legge finanziaria (così come aveva fatto anche per la manovra di Tremonti), avesse detto che non era sufficiente e che l'Italia aveva barato al gioco? Oggi avremmo avuto un balzo dei tassi di interesse e un'altra quota di disavanzo del bilancio del 2007 che si sarebbe dovuta sanare con un'operazione sulla legge finanziaria.

Da ultimo, senatore Grillo, può darsi che il Natale alle porte non vedrà i negozi pieni di gente, ma non è il primo, perchè anche i Natali degli anni scorsi sono stati così. Se ricordate, anni fa le società di distribuzione promuovevano pubblicità in cui si vedeva un signore con un borsa della spesa uscire da un negozio e i passanti andargli incontro per ringraziarlo più e più volte, perchè si diceva che c'era stata una caduta estremamente preoccupante dei consumi popolari. È vero che nelle nostre botteghe è utilizzato di nuovo il libretto dei crediti, ma ciò non è avvenuto dopo lo scorso 10 aprile. Non è un cataclisma seguito alle ultime elezioni.

PISTORIO (*DC-PRI-IND-MPA*). Signora Presidente, non ho voluto interrompere il senatore Brutti, ma vorrei fare una precisazione perchè è stato incompleto. Io stimo molto il collega, ho apprezzato la sua lezione di economia, ma egli non ha raccontato tutta la vicenda del ponte sullo Stretto. C'è una parte sul finanziamento privato che ha omesso.

BUTTI (*AN*). Signora Presidente, vorrei fare un intervento abbastanza mirato, anche perchè vedo il Sottosegretario per le comunicazioni sostanzialmente disoccupato oggi e mi dispiace, conoscendo la sua competenza, per cui volevo sollecitarlo su alcune questioni.

Fermo restando che comunque il giudizio negativo che noi rivolgiamo a questa finanziaria è chiaro, ed è stato già espresso dal collega Martinat (credo che anche il senatore Pontone poi interverrà per approfondire ulteriormente il concetto), devo dire, visto che non mi piacciono i faziosi, che, per quanto riguarda le tabelle che concernono il Ministero delle comunicazioni, qualche aspetto positivo c'è. Però bisogna fare un patto, un *do ut des*: io riconosco gli aspetti positivi per quanto riguarda le tabelle del Ministero delle comunicazioni, a patto che il Ministro o il Sottosegretario riconoscano quello che è stato fatto e che non ha precedenti nei cin-

que anni di Governo di centro-destra. Certo è che l'aspetto politico verte anche sulle parole del relatore, e se dovessimo valutare solo ed esclusivamente la relazione il nostro dovrebbe essere un parere schiettamente negativo laddove si parla della necessità di rivedere la normativa sul sistema radiotelevisivo, quindi la legge n. 112 del 2004, laddove si parla degli eventuali interventi di riforma dell'assetto societario della RAI: probabilmente il relatore interveniva senza sapere che qualche giorno dopo, ai microfoni di Radio 24, il ministro Padoa-Schioppa (sto parlando dell'intervento di ieri) avrebbe gelato quelle che erano le ambizioni del ministro Gentiloni in ordine alla questione del riordino dell'assetto, del *management*, della *governance* della RAI.

Comunque, la televisione è in magmatica evoluzione e sono convinto che ci sia qualcosa da innovare anche relativamente alla legge n. 112, che è una legge recente, però forse rivederla così radicalmente è un eccesso. C'è da diffondere con più concretezza la banda larga e non mi sembra che vi sia uno sforzo particolare da parte del Governo e del Ministro in tal senso. C'è anche, di fatto, un'ammissione disarmante da parte del relatore perchè parla di cifre molto contenute per questo fine.

Il problema è evidentemente il *digital divide*, ma attenzione (lo dico all'amico e collega relatore), non considerate esclusivamente l'area del Mezzogiorno, perchè ci sono migliaia di Comuni che non sono minimamente coperti dalla banda larga.

Trovo anche pochissimo relativamente alla sensibilizzazione della popolazione per quanto riguarda l'approccio ad una nuova tecnica, ad una nuova tecnologia: anche questo è un fatto abbastanza grave.

Si arriva poi all'articolo 18 per quanto riguarda la società dell'informazione. Noi siamo abituati in questa Commissione a sentir parlare di miliardi di euro, di piloni, di pilastri di cemento, di ponte sullo Stretto; i colleghi Cicolani, Viceconte, Grillo, Brutti, tutti con assoluta competenza, intervengono su queste materie; poi però andiamo a constatare (ci sono degli studi interessantissimi che lo affermano) che il bene immateriale più importante è proprio la conoscenza, l'informazione, e il problema è come trasmettere la conoscenza e l'informazione. Qui ci rendiamo conto di quanto sia strategico il Ministero delle comunicazioni, soprattutto in questa fase storica. Credo, onorevole Sottosegretario, che il centro-destra abbia dato nei cinque anni dal 2001 al 2006 un grande impulso ai progetti, ad esempio, della società dell'informazione, istituendo tra l'altro una figura che prima non esisteva, quella del Ministro dell'innovazione tecnologica. Ha lavorato in modo unanimemente apprezzato dalla pubblica amministrazione a favore della stessa: ricordiamo interventi a *spot*, ma comunque importanti, come quello dei *personal computer* per gli studenti, per i docenti, per le famiglie; come pure il fatto che 35 milioni di documenti sono stati sottoscritti utilizzando la firma digitale nel solo 2005 e diventeranno 40 milioni nel 2006. Ora, nei documenti al nostro esame in effetti troviamo la prosecuzione di talune iniziative che ai tempi, sto parlando del quinquennio 2001-2006, erano state criticate da alcuni esponenti dell'allora opposizione, oggi maggioranza, ma che vedo oggi invece sostanzial-

mente condivise. Forse con l'assunzione di qualche responsabilità di Governo si rinsavisce, si diventa un po' più saggi anche rispetto all'evoluzione in corso.

Lo sviluppo della banda larga, dicevo, deve essere considerato prioritario per il sistema Paese e non solo per il Mezzogiorno, ma certamente anche per il Mezzogiorno; da questo punto di vista lo stanziamento di 10 milioni di euro per quell'area è importante, ma non risolve il problema. Quando prima parlavo di migliaia di Comuni esclusi mi riferivo ai 3.500 Comuni che non hanno conosciuto, non conoscono e con ogni probabilità non conosceranno la banda larga. Questo perchè in quei 3.500 Comuni, pari al 44 per cento del totale, vive solo il 14 per cento della popolazione e questo statisticamente è un elemento sostanzialmente irrilevante. Ebbene, si tratta di un approccio pericolosissimo, perchè in questo modo stiamo tagliando fuori da un'eventuale connessione il 44 per cento dei Comuni italiani. Quindi, mi auguro che ci sia lo spirito giusto per proseguire con quanto varato con le famose linee-guida del piano nazionale per la diffusione e lo sviluppo della banda larga (sto parlando del documento del novembre 2005); ma qui si apre un altro problema, quello relativo al braccio operativo, tecnico, del Ministero delle comunicazioni, cioè la Infratel Italia, che dovrebbe affrontare il problema del *digital divide*. Già il fatto che sia stato confermato un patto dell'allora ministro Gasparri, che all'epoca venne contestato, riafferma quanto dicevo poco fa. In teoria, però, onorevole Sottosegretario, questa Infratel dovrebbe gestire 440 milioni di euro all'incirca così suddivisi: circa 270 milioni da attribuire a finanziamenti e delibere CIPE del passato, circa 90 milioni delle Regioni e un'ottantina che, così riportano i giornali, dovrebbero essere in questa finanziaria ma che io, che sono un eterno disattento, non ho trovato, magari poi il relatore o anche il Sottosegretario mi spiegheranno dove sono finiti. Sta di fatto che questi fondi non sono disponibili, perchè il Tesoro non li ha ancora trasferiti al Ministero delle comunicazioni. Io ho la certezza che sia così, ma in ogni caso vorrei chiedere una conferma all'onorevole Sottosegretario.

Procedo e arrivo alla questione della transizione alla televisione digitale. Non voglio essere polemico con il senatore Montino, però vorrei fosse chiara una questione. Al di là del fatto che la legge n. 66 del 2001 era quella che definiva lo *switch off* (l'abbiamo ripreso, aggiornato e prorogato, quindi non è questo l'elemento della polemica), il problema è che non può sfuggire quale sia la differenza tra una transizione globale ed organica dall'analogico al digitale e quella che invece è una transizione parziale che porta al digitale esclusivamente due reti. Non può sfuggire perchè è di un'evidenza solare. Lo dicono i tecnici e i consiglieri di amministrazione RAI, compresi i quattro noni che non rispondono al centro-destra; lo sostiene, ovviamente, Mediaset. Quindi, senatore Montino, non torniamo più sul punto, perchè è solare la differenza. Il problema è un altro: dobbiamo incamminarci tutti verso la transizione digitale.

A tale proposito, voglio chiarire alcune vicende del passato, non per difendere il Governo del centro-destra e i ministri Gasparri e Landolfi, ma

perchè è opportuno essere razionali e veritieri anche in questa analisi. Noi abbiamo gestito dal 2001 al 2006 una violentissima trasformazione che prima era stata ignorata; non è un atto di accusa nei confronti di chi ha preceduto il Governo di centro-destra, ma la trasformazione era stata gestita con superficialità e si era arrivati addirittura a banalizzare i cambiamenti in atto.

È vero che la televisione commerciale inizia a trasmettere intorno agli anni Quaranta negli Stati Uniti e per i successivi sessant'anni non subisce alcuna grande trasformazione, ad eccezione del colore che, evidentemente, non ha rappresentato un'innovazione significativa dal punto di vista tecnologico; se dico che la televisione non subisce trasformazioni fino al 1995, mentre nei successivi dieci anni è soggetta a un'evoluzione incredibile, non affermo il falso. È una verità testimoniata dai libri che ha fatto cronaca. A metà degli anni Novanta, la televisione esplose, ma nessuno se ne accorge, soprattutto in Italia. Se ne accorge solamente un signore di nome Silvio Berlusconi e nessun altro: un uomo che, iniziando da Telepiù, passando per Stream e Sky, opera sul satellite. Se ne accorge un imprenditore che operava sul cavo.

È una trasformazione incredibile che era stata ignorata. Erano a disposizione tante reti: come si poteva disporre di tante reti senza un contenuto? Vi sono state trasformazioni commerciali: la Sony ha comprato la Columbia Pictures, America On Line la Time Warner, la NBC, la Universal Studios e la News Corporation la Fox.

La televisione – mi piace dirlo – esce dal televisore e approda su altre piattaforme distributive: l'UMTS, il *broadband* sul doppino telefonico, un'infinita serie di possibilità. Il televisore diventa il terminale di una vasta gamma di servizi che non sono televisivi. Tutta la serie dei «T», dal *T-banking*, al *T-government* al *T-learning*. Tale trasformazione è stata – che vi piaccia o no – gestita dal Governo di centro-destra con tutti i problemi che ne sono conseguiti, anche con la legge n. 112 del 2004.

Riconosco quanto di positivo sta facendo il Governo attuale in materia di comunicazioni e telecomunicazioni, ma non è sufficiente; dal mio punto di vista non è nemmeno paragonabile a quanto di importante è stato fatto prima. Cessiamo le polemiche nei confronti del precedente Governo, perchè l'eredità era veramente disastrosa.

Onorevole Sottosegretario, l'incentivo per l'acquisto di apparecchi televisivi dotati dei sintonizzatori digitali integrati è insufficiente, dal momento che la detrazione IRPEF mi sembra che abbia un massimale di 200 euro. È un intervento debole, ma nessuno di noi si è mai abbassato all'infimo livello di fare illazioni sulle ditte che producono questi televisori. In passato, però, sulla questione del *decoder*, questo è stato fatto dal centro-sinistra. Se pensate veramente di gestire la transizione al digitale con un provvedimento all'acqua di rose, lo spegnimento dell'analogico avverrà non prima del 2020.

Vorrei ora parlare di un'altra vicenda e credo lo farò in dissenso dal mio Gruppo: mi riferisco, onorevole Sottosegretario, al Centro di produzione S.p.A, la società proprietaria di Radio radicale. La legge n. 223

del 1990, la cosiddetta Mammi, prevedeva chiaramente che una quarta rete radiofonica si occupasse esclusivamente dei dibattiti parlamentari. È noto che la disposizione rimase inascoltata e inattuata fino al 1997, quando fu approvato il contratto di servizio che prevedeva una quarta rete RAI.

Per questa ragione, nel 1993, a fronte di un ordine del giorno presentato alla Camera dei deputati, il Ministro stipulò una convenzione triennale con un soggetto concessionario: il Centro di produzione S.p.A, società cui faceva capo Radio radicale. Il significato di quell'ordine del giorno era chiaro: affidiamo a una concessionaria un compito che al momento non può assolvere la RAI. La sintesi era: quando potrà farlo la RAI, sparirà la concessionaria. Eppure, il periodo transitorio è durato fino ai giorni nostri, nonostante dal 1998 sia operativa la quarta rete radio RAI.

Ho letto sulla tabella relativa al Ministero delle comunicazioni che Radio radicale si appresta a intascare 10 milioni di euro all'anno per tre anni. È pur vero che nella finanziaria del 2004 c'erano analoghe disposizioni. Infatti, come ho detto prima, non sono d'accordo oggi e non lo ero allora. Dal mio punto di vista, si tratta di un finanziamento surrettizio - alcuni dei colleghi sanno quanto ciò mi infastidisca - di un organo di informazione di partito. È vero che sono trasmesse le dirette dal Parlamento e dalle Commissioni, ma è altrettanto vero che gran parte del palinsesto di Radio radicale è impostato esclusivamente sulla vocazione ideologica e culturale del partito radicale che - fino a prova contraria - non rispecchia quella dell'altro 98 per cento del Paese. Anche su questo doppione dovremmo interrogarci. Al momento degli sprechi, cerchiamo di capire se questi 30 milioni di euro potrebbero essere utilizzati diversamente, anziché essere spesi per consentire all'amico Pannella di parlare ore e ore in radio.

Da ultimo, vorrei rendere il giusto merito al ministro Gentiloni e a lei, onorevole Sottosegretario, perché in questa legge finanziaria vi è la prosecuzione di ciò che, ancora una volta, è stato iniziato dal Governo di centro-destra: mi riferisco al finanziamento dell'emittenza locale che - devo riconoscerlo - è stato anche notevolmente incrementato. Ciò significa che abbiamo appreso quale ne sia l'importanza, anche in relazione al servizio pubblico. Già con la legge n. 112 del 2004 si attestò che l'emittenza locale fornisse un servizio pubblico e si rese quindi necessario garantire una distribuzione capillare dell'emittenza televisiva e radiofonica locale su tutto il territorio.

Vi è un problema, senatore Brutti, che avevo già sollevato in occasione della presentazione del decreto-legge fiscale collegato alla finanziaria: mi riferisco alla questione della mancata applicazione della decuplicazione delle sanzioni, ivi contenute, alle radio nazionali e locali e alle TV locali, che fanno di tutta l'erba un fascio e mettono le grandi società di telecomunicazioni accanto alle emittenti locali. Non è possibile, perché le sanzioni sono comminate in funzione del peso economico delle grandi società di telecomunicazioni.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Mi pare avessimo raccolto questa critica nell'espressione del parere.

BUTTI (*AN*). La ringrazio, ma non è successo nulla. Sono al corrente del fatto che l'avvocato Scino, capo ufficio legislativo del Ministero delle comunicazioni, sta tentando di formulare un emendamento in questo senso, ma l'esperienza mi insegna che, probabilmente, sarà giudicato inammissibile perchè non conforme per materia. Si tratta però di un aspetto determinante, sul quale mi piacerebbe ottenere una risposta.

FANTOLA (*UDC*). Signor Presidente, in qualità di esponente di un piccolo movimento regionale, credo sia doveroso da parte mia, essendo la prima volta che partecipo alla sessione di bilancio, illustrare alcuni problemi emergenti relativi ai trasporti interni alla mia Regione e a quelli che collegano la mia Regione con il resto d'Italia.

Mi rendo conto e faccio appello alla vostra pazienza giacchè parlo di un argomento circoscritto, ma penso di poter contraccambiare con la brevità del mio intervento. Con questa finanziaria, infatti, se verrà approvata così com'è, sul sistema dei trasporti sardi (il riferimento è ai trasporti locali interni, così come a quelli marittimi e aerei, sia merci che passeggeri) sta per cadere una vera e propria mannaia. Per questo, sull'argomento specifico, ho presentato degli emendamenti in Commissione bilancio. Per entrare nel merito dell'argomento, devo chiedervi ancora un po' di attenzione perchè devo fare riferimento ai commi 437, 438, 439, 440 e 441 che, in realtà, modificano l'articolo 18 dello Statuto speciale della Sardegna. Si tratta di una questione complessa, e le eventuali modifiche allo Statuto dovrebbero essere introdotte, sentito il Consiglio regionale che, a tutt'oggi, non lo è stato. Ma questo è un altro problema, da discutere eventualmente in altra sede.

Apparentemente, con la modifica di questi commi, in particolare con il comma 437, si viene incontro ad un'esigenza, anzi, a quella che è stata una rivendicazione fortissima della Regione, portata avanti in negli ultimi anni da tutti i Governi, di centro-destra o di centro-sinistra, e volta a conseguire in sostanza due obiettivi: il primo, di ottenere il saldo del debito pregresso in termini di IVA (pari a circa 2.600 milioni di euro) non corrisposto alla Sardegna benchè previsto dal nostro Statuto; il secondo, di trovare un nuovo accordo tra la Regione e lo Stato in virtù del quale le entrate IVA siano calcolate in base ai nove decimi e non più ai sette decimi e corrisposte in base al consumo e non già in base alla produzione.

Cosa fa la finanziaria rispetto a questi due obiettivi? Per quanto riguarda il primo, assegna 500 milioni invece dei 2.600 (per carità, è già qualcosa, visto che non abbiamo avuto niente!); però si danno a rate, in vent'anni. Peraltro, non si comprende come si arrivi proprio a tale cifra! Per quanto riguarda, invece, il secondo problema, la finanziaria prevede un accordo «transattivo» per il triennio 2007, 2008 e 2009 fissato tra i 225 ed i 340 milioni per anno); e poi, a regime, porta l'IVA ai nove decimi calcolati su tutta l'IVA al consumo, seguendo quelle che erano le

aspirazioni e la vertenza portate avanti dalla Regione. Inoltre, vengono fissate a sette decimi tutte le altre entrate erariali. A fronte di tutto ciò, con il comma 439 arriva il «rovescio dalla medaglia», laddove si afferma più o meno il seguente schema: lo Stato riconosce tutto ciò alla Sardegna, ma quest'ultima deve farsi carico delle spese relative al fabbisogno del Servizio sanitario nazionale, completamente a carico della Regione e non più dello Stato. E tutto questo a partire da subito: dal 2007, e non dal 2010. Inoltre, il successivo comma 440, che sembra «nascere» per caso, sancisce che saranno trasferite alla Regione le funzioni relative alla continuità territoriale e ai servizi locali, senza che lo Stato ci metta più un soldo. Quindi, senza soffermarmi naturalmente su tutto il problema della sanità (l'ho già fatto nella Commissione competente, presentando degli emendamenti), il vero problema riguarda il fatto che le nuove entrate previste non coprono nemmeno le future spese sanitarie se si tiene conto di un minimo adeguamento del tasso d'inflazione programmatico e in questo si ignorano gli incrementi di oltre 5 milioni che vengono stanziati per il Servizio sanitario nazionale. Se dovessi fare sulla sanità uno *spot*, potrei dire che mentre la Sicilia riscuote il 100 per cento dell'IVA e paga il 50 per cento della sanità, la Sardegna riscuote i nove decimi dell'IVA e paga il 100 per cento della sanità! Non solo: venendo alla parte che attiene alle competenze della Commissione, vengono trasferite alla Regione, senza copertura finanziaria, tutte le attribuzioni e tutte le funzioni riguardanti i trasporti locali interni e quelli con il continente. Per tirare le somme del mio ragionamento, se mi è concesso, sulla situazione dei nostri trasporti – che peraltro il Sottosegretario o Vice Ministro conoscerà benissimo – noi partiamo da uno stato di perfetta «fatiscenza»; per non parlare del trasporto ferroviario, su cui le promesse, nel corso degli ultimi decenni, si sono sprecate! Noi abbiamo una ferrovia che sostanzialmente è basata su due direttrici, Cagliari-Sassari e Cagliari-Olbia. Per arrivare a Sassari dal capoluogo (sono 190 chilometri) ci vogliono tre ore e quaranta minuti: lo dico per far capire il livello delle ferrovie in Sardegna. Oggi si sta solamente provvedendo al raddoppio del tratto metropolitano e del nuovo andamento planoaltimetrico del tratto metropolitano vicino a Cagliari: quindi, tutto il trasporto pubblico è basato sul trasporto gommato. Non mi dilungo nel descrivervi la situazione della rete stradale sarda, se non per rappresentare solo una delle sue criticità, quali l'estrema radezza, in particolare nelle aree più lontane. Con questa manovra, non ci saranno più i finanziamenti alle ferrovie della Sardegna, a quelli che sono i pochi sistemi di trasporto, di servizio pubblico nelle aree più marginali e, se mi consentite, più emarginate del nostro territorio; dove la domanda è ancora più bassa, dove il reddito è ancora minore, dove la densità di popolazione è la più scarsa, dove non esiste nessun rapporto che possa equilibrare i costi con i ricavi. Si va, in sostanza, ad incidere profondamente su una parte del nostro territorio che, al contrario, ha un imponente bisogno di investimenti sul versante della mobilità.

Se poi ci soffermiamo un attimo sul trasporto aereo da e per la Sardegna, mi sembra sia sotto gli occhi di tutti (se mi consentite una nota

polemica, fatta eccezione per il nostro Presidente) che la continuità territoriale basata sull'imposizione degli oneri di servizio è un fallimento. Siamo di fronte ad un sistema basato sul monopolio, in cui due compagnie aeree reggono da sole tutto il sistema dei trasporti da e per la Sardegna. La convenzione stipulata, a suo tempo, tra il Presidente della Regione, l'allora Ministro dei trasporti e l'ENAC è risultata fallimentare, e questo è pacifico, perchè le due compagnie in questione (Meridiana ed Air One) non riescono a soddisfare la richiesta di mobilità da e per la Sardegna e, per abbattere i costi, diminuiscono i voli, aumentano i coefficienti di occupazione, non riescono a servire i 3.500.000 passeggeri che annualmente vengono in Sardegna, dei quali il 60 per cento, lo sottolineo, è residente nell'isola. Parliamo, quindi, di una mobilità di residenti.

Si tratta di un *handicap* enorme per il turismo con danni esiziali. Si sta pensando di adottare il sistema degli oneri sociali (già usato in parte anche in Corsica) che prevede un contributo pubblico per passeggero trasportato, attraverso una gara internazionale che lascia aperta la possibilità di collegamento a tutti i vettori. Si passa cioè dal monopolio alla libera concorrenza. È necessario per questo ottenere contributi, ma in base alla legge finanziaria al nostro esame questi graverebbero tutti sulla Regione, senza alcuna compartecipazione da parte dello Stato. A me sembra che le casse delle Regioni non siano in grado di sopportare un tale esborso di risorse che non è stato neanche quantificato in maniera precisa. Da una relazione presentata in Consiglio regionale è emerso che le risorse per gli ordini di applicazione degli oneri sociali ammonterebbero tra i 70 ed i 100 milioni di euro all'anno. Questi graverebbero tutti sulle casse della Regione.

Un ultimo problema, anche se un po' più complesso, riguarda il trasporto marittimo. La Sardegna è un'isola ed il 97 per cento delle merci arriva via mare. Vi è un movimento passeggeri con il resto del territorio pari a 13 milioni di viaggiatori complessivi che rappresenta circa il 18 per cento del cabotaggio passeggeri internazionale. In questo quadro è utile ricordare che la popolazione della Sardegna corrisponde a meno del due per cento della popolazione nazionale. Quindi, la nostra economia si basa in gran parte sul trasporto marittimo.

Nell'agenda politica è all'ordine del giorno - ignoro quale sarà l'epilogo - il tema del rinnovo della convenzione tra lo Stato e la Tirrenia. Francamente, credo sia un problema di cui dovremmo occuparci. In questo momento, non voglio entrare nel merito della decisione che sarà presa, cioè se prorogare o no la convenzione, con tutti i problemi conseguenti in sede europea. Mi preme soltanto sottolineare che l'eventuale cessazione della concessione tra lo Stato e la Tirrenia comporterebbe la fine di un'epoca (che dura da cinquant'anni) in cui la compagnia di navigazione ha svolto un servizio continuo e regolare (sia pure, ancora oggi, con pessimi livelli di servizio su alcune linee) ma ha consentito, soprattutto nei decenni passati, di mantenere un collegamento tra la Sardegna e il resto del Paese.

Oggi, alcune rotte - le più frequentate - sono aperte al libero mercato, mentre altre (gestite dalla Tirrenia nel Sud dell'isola) non reggono senza un contributo pubblico. Mi riferisco alla Cagliari-Livorno, alla Cagliari-Napoli, alla Cagliari-Civitavecchia e alla Cagliari-Palermo che, senza concorrenza, chiaramente non esisterebbero. L'eventuale cessazione del servizio della Tirrenia comporterebbe la necessità di proteggerle. Si dovrebbe ipotizzare - sempre tramite gara pubblica - un contributo di risorse pubbliche al loro esercizio. Se la continuità territoriale passa in capo alla Sardegna, sarà la Regione a dover reperire le nuove risorse.

Mi soffermo brevemente sul tema del trasporto merci che credo interessi anche la nostra Presidente. Si è consolidata ormai in Sardegna la seguente situazione: il trasporto merci dal Nord d'Italia si incentra sul porto di Olbia e su Porto Torres. Solamente la Tirrenia e una compagnia privata, una volta la settimana, collegano Genova con Cagliari, dal momento che sono linee non remunerative. Succede quindi che il trasporto, diretto nella stragrande maggioranza al Sud della Sardegna, dove vi è la maggior parte degli insediamenti residenziali e produttivi, prosegue il viaggio dai porti del nord sino a Cagliari tramite gommato, su un'unica infrastruttura che è la statale n. 131 (per chi la conosce, la «Carlo Felice»), di per sé in condizione di congestione in alcuni tratti e comunque di non sicurezza per il suo andamento planoaltimetrico. È evidente che ciò comporta costi maggiori per le merci in entrata e in uscita, di congestione sulle assi viarie, di costi di sicurezza e di impatto ambientale (migliaia di mezzi pesanti percorrono la «Carlo Felice»). Senza l'inserimento delle reti stradali sarde nelle «autostrade del mare» (dall'interrogazione al Ministro non è emersa tale intenzione), dovrebbe essere la Regione stessa a mettere in campo un ecobonus in grado di permettere agli autotrasportatori che vogliono partire dal sud della Sardegna di non intasare l'intero sistema autostradale interno.

L'ultimo punto concerne i collegamenti con le isole minori. Si tratta di un tema rilevante, perchè è una mobilità che riguarda circa 6 milioni di viaggiatori: nei periodi invernali e soprattutto nelle ore notturne tali collegamenti hanno bisogno di un sostegno. È un servizio che senza un contributo pubblico non può reggere. È per questo che la Regione ha già legiferato in proposito. Ma oggi - ripeto - il servizio è in gran parte in mano alla Tirrenia. La sua interruzione comporterebbe ulteriori spese a carico della Regione sarda: è un problema aperto che va al di là della mera proroga della concessione alla Tirrenia.

Onorevoli colleghi, per carattere non sono capace di accalorarmi e mi manca l'enfasi nell'intervento, ma la legge finanziaria al nostro esame trasferisce funzioni e competenze alla Sardegna senza farsi carico dei costi conseguenti, mina cinquant'anni di storia autonomistica della Sardegna e - ne sono convinto - cancella uno dei pilastri della solidarietà nazionale e delle intese intercorse negli ultimi decenni tra Stato e Regione. In estrema sintesi: lo Stato fugge da una precisa responsabilità che ad esso compete.

A mio avviso, ciò significa mettere in dubbio un principio sacrosanto cui abbiamo sempre fatto riferimento nella politica regionale e che ci è stato riconosciuto dallo Stato nazionale e dall'Europa: «l'insularità». Essa è diventata anacronisticamente un elemento di ulteriore marginalizzazione e penalizzazione della Sardegna. Questo non è più accettabile e su questo la classe politica dovrà riflettere.

IZZO (FI). Per la verità, potrei richiamarmi alle considerazioni testè svolte dai miei colleghi. Potrei dire che sottoscrivo quanto è stato detto e non aggiungere altro. Resta il fatto che ci siamo resi conto, per l'andamento della finanziaria, già durante la discussione alla Camera dei deputati, che è una legge in continua evoluzione: la manovra è aumentata da quando è all'esame del Senato. Non è ancora partita e non sappiamo dove arriverà.

Il dramma vero è che, pur aumentando in maniera esponenziale la vessazione che determinerà nei confronti dei cittadini e dei contribuenti, riteniamo che la spesa prevista non sia finalizzata a determinare una reale ripresa economica del nostro Paese.

Finalmente, usciti dal tunnel che ci ha afflitto nella scorsa legislatura (per la verità queste sono considerazioni che non svolgo solo io in veste di opposizione rispetto a questa maggioranza: l'OCSE stamattina ci comunicava questo dato che è veramente allarmante perchè conferma i nostri dubbi, le nostre perplessità, le nostre preoccupazioni), parliamo di interventi, di suggerimenti. Probabilmente chi vi parla non può determinare dei ricatti nei confronti della maggioranza così come è già avvenuto (vedi ad esempio l'aumento degli importi per gli italiani all'estero), però dopo non ci si accorge di dove si vanno a prendere i fondi. Per esempio, il collega Brutti faceva riferimento alla Sicilia e alla Calabria, ai 350 milioni che diamo alla Sicilia e ai 150 milioni che diamo alla Calabria a compensazione della mancata realizzazione del ponte sullo Stretto: ebbene, da dove vengono attinti questi fondi? Dal FAS, dal Fondo per le aree sottoutilizzate. Quindi, è una partita di giro, o per meglio dire una presa in giro. Mi ricorda molto, lo dico per rasserenare gli animi e fare una battuta, quell'episodio in cui re Ferdinando di Borbone, facendo il bagno in un fiume, stava affogando; arrivò un contadinotto delle mie parti e lo portò a riva. Il re chiamò il suo scudiero e gli disse: «Questo signore mi ha salvato la vita, diamogli quello che vuole. Come ti chiami, figlio mio?». «Pasquale», rispose il contadino. E Pasquale, nella sua grande bonomia da sannita e avendo fatto un gesto istintivo, non certo finalizzato ad avere una ricompensa, disse: «Maestà, vorrei essere chiamato Don Pasquale». A questo punto il re sorridendo disse allo scudiero: «Rafae', chiama Don Pasquale questo grande stupido». Ebbene, più o meno questo è ciò che sta accadendo, perchè le risorse per le infrastrutture nel Mezzogiorno le andiamo a prendere sui FAS: che sforzo produce questo Governo?

Le stesse considerazioni valgono quando si immagina la realizzazione del raddoppio della ferrovia Napoli-Bari per ridurre distanze e tempi: vor-

rei dire a questo riguardo al collega della Sardegna che siete in buona compagnia, da Bari a Napoli ci vogliono sei ore. Il raddoppio della ferrovia dovrebbe finire nel 2020: ebbene, i fondi dove li andiamo a pescare? Nel FAS, nei fondi già destinati alle aree sottoutilizzate. È ridicolo, è una grande presa in giro: andiamo a realizzare un'opera con i fondi già destinati alle aree sottosviluppate, ma intanto ci proponiamo, con l'ottimo Presidente della mia Regione, di realizzare questa infrastruttura indispensabile e valida che dovrebbe soprattutto avvicinare la Regione Puglia alla Regione Campania e con essa al centro del Paese e all'Europa. Intanto però tagliamo i treni e quindi riduciamo quelle che sono le capacità attuali. Tutto ciò è anche oggetto di una mia interrogazione rivolta al Ministero per sapere che cosa accadrà nell'immediato. Allora, questo è il dato vero.

Anche per quanto riguarda i porti, si è immaginato di puntare sugli *hub* portuali: intanto abbiamo previsto le addizionali, ma abbiamo detto che sui porti diamo cento milioni, a partire dal 2008. Quindi, aspettiamo prima che i buoi scappino e poi mettiamo le porte. Se davvero vogliamo potenziare Gioia Tauro, come è giusto che sia, e su questo probabilmente c'è stata anche una distrazione, chiamiamola così, del Governo Berlusconi, della mia maggioranza, perchè non fare ammenda di impostazioni ideologiche? Questa è la mia paura, anche per quanto attiene alla vostra finanziaria: che vi sia una impostazione altrettanto ideologica, che si parli solo in termini di dichiarazione generica della necessità di potenziare Gioia Tauro. Io ho avuto la ventura di essere dal 1995 al 1999 assessore ai trasporti della Regione Campania, quando dicevamo di potenziare Gioia Tauro con l'allora ministro Burlando: era giusto ed è giusto oggi, ma una piattaforma, un *hub*, per essere tale deve avere le strutture di supporto. Ora, che noi andiamo a determinare una maggiore capacità ricettiva di Gioia Tauro senza promuovere l'interscambio, cioè il trasporto terra-mare, terra-ferro o mare-mare, che senso ha? Se noi l'alta capacità la avremo probabilmente nel 2020 a Bari e l'alta velocità la fermiamo a Napoli (nel 1996, quando mi imposi per la sottoscrizione di un accordo quadro con il Governo, determinammo di arrivare con l'alta velocità almeno fino a Battipaglia), se non andiamo giù fino a Gioia Tauro, come possiamo veicolare le merci e farle arrivare al Nord? Sarà sempre più conveniente arrivare dall'altra parte. Probabilmente quello che dico non è condiviso dal relatore, ma la cosa non ci preoccupa più di tanto, tanto siamo assolutamente convinti che quello che diciamo resterà solo per noi, siamo convinti che non cambierà niente. Per esempio, il comma 209 dell'articolo 18 ha una dotazione in termini di sola cassa di 420 milioni; poi invece sbandieriamo che nel triennio, con la legge obiettivo, abbiamo una disponibilità di 60 milioni per il 2007 (ovviamente per 15 anni), di 40 milioni per il 2008 e di 30 milioni per il 2009. Quindi, avremmo in effetti 1.270 milioni di euro per tre anni, pari a circa 3.900 milioni di lire. Questo è quanto si dichiara ma in effetti non è così, perchè se facciamo esattamente le moltiplicazioni e non modifichiamo questo comma 209, che prevede una disponibilità di cassa soltanto di 420 milioni, non so come arriveremo

a finanziare tutte quelle opere che abbiamo immaginato di realizzare. In effetti quando si accusa il Governo di centro-destra di avere avviato delle opere senza una copertura adeguata di fondi, i dati sono veri, ma sono delle opere approvate dal CIPE perchè dopo i due anni necessari ad avviare la legge obiettivo i vari enti si sono precipitati ad ottenere un'approvazione in linea tecnica o comunque l'approvazione di un progetto che poi doveva essere finanziato. È chiaro che non può essere finanziato tutto, e credo che il Governo Berlusconi, il ministro Lunardi in particolare, non abbia creato una graduatoria in riferimento a quello che era un riequilibrio strutturale, una necessità di creare precondizioni di sviluppo su tutto il territorio nazionale privilegiando una parte del Paese rispetto all'altra e dimenticando quello che è stato il contributo di ciascuna realtà territoriale. Però non mi pare che ci sia stata una inversione di tendenza per cui abbiamo maggiore tranquillità e maggiore serenità per quello che potrebbe essere una dotazione infrastrutturale equilibrata sul territorio e capace di determinare le condizioni di uno sviluppo armonico del Paese. Quindi, permangono quegli errori che probabilmente ha fatto anche il Governo di centro-destra, dovuti anche alla ristrettezza e alla mancanza di disponibilità in quanto si è trovato a governare il Paese in una fase particolare dell'economia mondiale. Ora c'è una ripresa, ma non mi pare di vedere affermarsi la tendenza ad un riequilibrio.

Ancora una considerazione. Mi sento offeso come campano nel momento in cui, con questa finanziaria, si immagina di intervenire a sostegno del famoso terremoto del 1980, quando il 23 novembre scorso ne abbiamo celebrato il ventiseiesimo anniversario. Però mettere due milioni di euro, sia pure in conto contributi, per il 2007, essendo stato io Capogruppo in Commissione bilancio nella scorsa legislatura, quando abbiamo previsto 15 milioni di euro per il triennio, mi sembra davvero una presa in giro. Ferme restando le difficoltà che hanno anche altre realtà territoriali, per il Belice mettiamo 20, 30 e 50 milioni, per Catania mettiamo altrettanto, per il terremoto del Molise e di Foggia 85, 85 e 35 milioni: credo ci sia una sperequazione. Lo dico con tristezza. Probabilmente, avrei preferito - lo dico anche ai colleghi dell'attuale maggioranza - che si cancellasse del tutto dal panorama degli interventi il terremoto della Campania, dal momento che è morto ogni impegno. Ma è una grande emergenza. Quindi, mi auguro che l'attuale maggioranza e il Governo riservino nuovamente una particolare attenzione alle zone colpite dal terremoto del 1980 (che ha provocato circa 5.000 morti), in cui gli interventi di recupero, ancora oggi, non riescono a essere portati a termine.

Nella scorsa legislatura, con la maggioranza di centro-destra, riuscivamo sempre ad ottenere gli stanziamenti e a far rivivere le operazioni che nel 2000 erano state interrotte. Accenno a questo tema per sottolineare che vi è una serie di interventi che merita veramente di essere rivista; è necessario anche adottare un atteggiamento diverso rispetto al problema delle necessità infrastrutturali del nostro Paese.

Da ultimo, vorrei fare una considerazione brevissima sull'imposta di scopo: in Italia chi è proprietario di una casa - l'81 per cento degli italiani

– è ormai colui che deve provvedere a pagare tutte le imposte. Con la manovra al nostro esame, introduciamo l'imposta di scopo, consentendo ai Comuni di istituirla e di intervenire sull'ICI. Qualche collega prima di me ha evidenziato come già si preveda l'aumento indiscriminato di tutte le tasse. Non faccio polemiche di tipo partitico, ricordando le 69 nuove tasse, ma se si modifica la base imponibile dell'ICI, chiaramente vi è già un primo aumento. Se aumentiamo l'aliquota dello 0,5 per mille, interveniamo nuovamente sull'ICI per finanziare quelli che erano i proventi del 5 per mille. Ne consegue che un povero cittadino si trova, con il proprio bene immobile, a sostenere l'economia di un Paese. È una manovra finanziaria che si avvia a raggiungere i 37 miliardi di euro, finalizzata non già alla riduzione, ma all'aumento della spesa, e destinata a non creare le condizioni necessarie per uno sviluppo e una ripresa economica reali.

Sono veramente preoccupato dall'atteggiamento di questo Governo – che pure non mi aspettavo seguisse questa strada – che non ha tradito solo me che faccio parte dell'opposta coalizione politica, ma i suoi stessi elettori, dal momento che genera le condizioni dell'affossamento del Paese, come hanno rilevato i maggiori critici e osservatori economici – non soltanto del nostro Paese e della nostra parte politica, ma dell'Europa – allertando i governanti italiani.

Mi auguro che abbiano luogo alcuni ripensamenti. Credo che ciò sia piuttosto semplice, dato che la legge finanziaria è già cambiata molte volte. Ogni membro del Governo interviene, esprime un punto di vista, poi c'è un altro Ministro che lo riprende. Prodi bacchetta da destra e da sinistra. Non sappiamo dove ci porterà, ma ci auguriamo che sia ancora possibile un cambiamento nella corsa all'approvazione del provvedimento. Vedremo cosa succederà alla Camera dei deputati, ma sono convinto che la legge tornerà nuovamente all'esame del Senato: quindi sarebbe opportuno approvarla (ma noi senz'altro non lo faremo) nel più breve tempo possibile, per consentirci di portare a conclusione, prima di Natale, un eventuale quarto passaggio, perchè vi è all'orizzonte il pericolo dell'esercizio provvisorio. È un'eventualità che, per la verità, rifugio, sia in quanto oppositore dell'attuale maggioranza, ma anche in quanto convinto sostenitore della necessità che un Paese abbia un Governo che governi, che lo faccia bene e che abbia la capacità giuridica di esprimersi e legiferare.

Noi lotteremo affinché la finanziaria per il 2007 sia ulteriormente modificata e migliorata e che siano evitate certe prese in giro – come ho cercato di sottolineare – per consentire un effettivo riequilibrio territoriale per la dotazione infrastrutturale di cui questo Paese ha ancora bisogno.

FILIPPI (*Ulivo*). Il mio Gruppo politico – come è ovvio – non può che esprimere apprezzamento per questa finanziaria, se non altro per debito d'ufficio e per contratto. Debbo aggiungere che, da un certo punto di vista, guardando i temi di competenza della nostra Commissione, non ci risulta nemmeno troppo difficile: basta osservare gli incrementi delle tabelle a confronto con i precedenti bilanci. Ciò non ci esime dallo svol-

gere alcune riflessioni di carattere più generale, nel tentativo di essere quanto più possibile obiettivi rispetto alle luci e alle ombre che avvertiamo.

In tutti i provvedimenti ci sono luci e ombre e, nella manovra finanziaria al nostro esame, maggiori sono le luci. È una finanziaria - come è stato detto - necessariamente pesante, probabilmente seconda, per quanto attiene all'entità della manovra, solo a quella del 1992 presentata dal Governo Amato che tutti gli italiani ricordano; ma allora la situazione era ben diversa. Tuttavia, come risulta dai rapporti - a mio avviso obiettivi - prodotti direttamente dal Ministro dell'economia, anche la situazione economica che il Paese avverte e manifesta (non solo nei saldi) è estremamente critica.

È una manovra sicuramente pesante nell'entità ma anche nell'articolato normativo e, quindi, di non facile lettura e digeribilità. Sono due aspetti che ci stimolano, anche in quanto membri della coalizione di maggioranza, alla revisione della procedura della sessione di bilancio: tale stimolo è stato manifestato a tutti i livelli. È un appello che non deve cadere nel vuoto. L'impegno in tal senso, recentemente richiamato anche dal Presidente della Commissione bilancio al Senato, deve essere sostenuto collegialmente.

La pesantezza dell'entità della manovra e del fabbisogno stimati devono essere in parte riconosciuti. Sicuramente, sono dovuti anche all'eredità ricevuta, in termini di saldi generali di bilancio, ma anche - come abbiamo avvertito in questi mesi - di profondo *deficit* in termini di trasferimenti, sia per quanto riguarda le infrastrutture che il settore dei trasporti: questo *deficit* ha pesato molto sulla manovra, per via della necessità, appunto, di reperire risorse per riequilibrare una situazione piuttosto dissestata.

Premesso ciò, non possiamo non manifestare, come del resto hanno fatto in questi ultimi tempi autorevoli esponenti politici (anche della nostra parte), che vi è stato e vi è un difetto di comunicazione nella rappresentazione degli obiettivi e, più in generale, della missione della legge finanziaria. A mio avviso, è un aspetto che comprendo poco: al momento della stesura e approvazione del Documento di programmazione economico-finanziaria, definito da noi stessi uno degli atti più importanti della presente legislatura, ci siamo posti delle sfide in termini di coerenza nell'azione di Governo e di conseguimento degli obiettivi indicati. Nel Paese e all'interno delle forze economiche e sociali abbiamo raccolto consenso rispetto al DPEF e vi sono state manifestazioni unanimi di apprezzamento; dire «unanimi» forse è un po' eccessivo, ma indubbiamente di apprezzamento.

Avverto una sostanziale corrispondenza della manovra finanziaria, anche in relazione alle correzioni apportate, al Documento di programmazione economico-finanziaria, ma sembra che si sia fatta completamente un'altra cosa. Lo segnalo perchè ciò è dovuto probabilmente a un nostro limite, avvertibile non solo nei difetti della comunicazione quotidiana (per via di elementi di sovrapposizione e, talvolta, di contraddizione) ma an-

che, più in generale, nella vera e propria assenza di una regolare comunicazione.

Avverto un vuoto che si è registrato nel Paese nel momento in cui, o per la pausa estiva, o per l'affaticamento dovuto a una serie di campagne elettorali e referendarie, vi è stato un difetto di comunicazione di quei pilastri e obiettivi che, a mio avviso, erano ben chiari nel Documento di programmazione economico-finanziaria e che sono stati poi coerentemente traslati nella manovra finanziaria.

Alcuni colleghi intervenuti prima di me, segnatamente il senatore Butti, hanno invitato i colleghi a cessare le polemiche, per dare spazio a una maggiore oggettività. Ritengo che ciò sia possibile solo in parte: mi riferisco non tanto alle polemiche strumentali, ma quanto alle rappresentazioni di punti di vista oggettivamente differenti o opposti su cui ci siamo spesi, in maniera coerente, in una delle più lunghe e aspre campagne elettorali della storia del Paese.

Quindi, una visione ed un'impostazione sicuramente differenti, su cui probabilmente qualcosa non ha funzionato al nostro interno nel dare un messaggio diretto e coerente, nei rapporti con il Paese, specie quando si viene accusati di non avere abbassato le tasse. Voglio però ricordare che da questo punto di vista non c'è stata una campagna elettorale nostra relativa alla riduzione della pressione fiscale, ben sapendo che il livello dei conti pubblici che ereditavamo e la situazione del Paese richiedevano ben altro, cioè quello che poi è stato coerentemente detto: mi riferisco alla necessità di un rigore maggiore nei conti pubblici e a quella di dare una forse scossa allo sviluppo, perchè è ben evidente che il mercato e la situazione attuale del Paese di per sè questa scossa non la producono.

Questo è stato il senso del DPEF e di questa finanziaria, che rappresenta soltanto un primo impulso rispetto ad una azione di Governo che chiaramente ha ben altri tempi e ben altri obiettivi: rigore nei conti, correzione di rotta sui saldi e sull'andamento delle spese, scossa allo sviluppo.

Il cuneo fiscale dilazionato in due anni rappresenta anch'esso un elemento di rilancio forte dell'economia del Paese. Quanto poi al limite che si avverte in termini di innovazione e di ricerca, anch'io mi aspettavo qualcosa di più e le sofferenze rappresentate dallo stesso Ministro dell'università e della ricerca probabilmente hanno un qualche elemento in più.

Mi ha sorpreso l'intervento del senatore Grillo sul dimensionamento delle imprese, perchè è stato uno degli elementi che maggiormente abbiamo rappresentato nei cinque anni precedenti, nel senso che probabilmente è mancata un'operazione di stimolo, di aiuto alla crescita dimensionale delle imprese e soprattutto un elemento importante dell'innovazione e della ricerca da questo punto di vista.

Infine, l'equità sociale rappresenta un po' un elemento trasversale rispetto ai due fattori che ho ricordato (risanamento e rigore finalizzato allo sviluppo), perchè altrimenti la crescita possibile è comunque assorbita dal debito. Non si può guardare al risanamento e alla crescita se non si persegue nel contempo un'opera di perequazione sociale che in questi anni è

sicuramente venuta meno; prova ne sia che i differenziali di crescita negli strati sociali della popolazione si sono maggiormente acuiti e non ridotti.

Detto questo, credo vi siano anche alcuni aspetti, alcuni temi, su cui avverto indubbiamente uno sforzo in senso in qualche modo migliorativo rispetto alle nostre discussioni di avvio legislatura, su alcuni temi avverto un cambiamento e quindi mi piace in qualche modo segnalarlo. Credo che il lavoro specifico di questa Commissione sul tema delle infrastrutture possa consentire non tanto un approccio *bipartisan* (anche questo è un gergo inflazionato, abusato), quanto la possibilità di guardare ad una dimensione oggettiva delle cose che è difficilmente tragiudicabile solo in un arco di legislatura. E allora, probabilmente, sia per le risorse limitate a disposizione, che sicuramente non possono considerarsi esaustive delle necessità, sia per una necessaria selezione delle priorità, occorre una programmazione condivisa, in ragione anche del fatto che non si può guardare all'infrastrutturazione pensando al Paese come a sè stante, ma collocandola in un'ottica di grandi corridoi europei. Penso anche, ovviamente, alla definizione dei tempi di realizzazione, quindi da un lato a procedure più rapide, dall'altro ad una programmazione condivisa che metta in salvo l'interesse generale del Paese rispetto alla contesa politica.

Per tutti questi elementi, credo che anche nel prosieguo della discussione, dal punto di vista della finanziaria, si possa oggettivamente condividere almeno una parte del percorso, almeno un minimo comune denominatore. Su questi aspetti credo si possa uscire dalla polemica e riuscire a capire anche il fatto che si guardi ai limiti ed alle insufficienze del passato, non tanto per il gusto della polemica quanto per affinare l'analisi e guardare in positivo agli elementi essenziali.

In quest'ottica, i limiti evidenti che ci sono stati sulla legge obiettivo a mio avviso sono essenzialmente due: una rapidità di procedure che non ha riscontrato gli obiettivi attesi ed un limite in termini di indicazione di priorità che ha dato luogo ad un grande calderone di opere magari necessarie, ma che chiaramente non sono state indicate in termini di priorità, cosa che invece credo sia un elemento importante di cui dovremmo avvertire il bisogno.

Avviandomi a concludere per quanto riguarda le materie di competenza di questa Commissione, non mi è difficile segnalare gli aspetti a mio avviso di grande positività contenuti nella manovra finanziaria. Voglio partire da un tema generale in relazione al quale ho apprezzato sia il taglio che l'entità delle risorse stanziare e su cui voglio sottolineare anche un'ulteriore attenzione da parte del Vice Ministro perchè credo vada nella direzione giusta. Mi riferisco al tema della sicurezza nei trasporti, sia perchè è un tema ovviamente toccato a tutto campo, sia perchè in qualche modo coglie gli obiettivi della revisione del Piano nazionale della sicurezza, ivi compresa la necessità di una maggiore attenzione in termini di prevenzione e di maggiori controlli. Credo che sia la strada giusta anche alla luce dell'obiettivo (abbastanza inflazionato, abusato) di una tolleranza zero specialmente sulla strada, con la precisazione che quest'ultima

ha senso nel momento in cui la prevenzione diventa pari a cento, altrimenti è solo una misura repressiva e a volte anche poco compresa. Probabilmente quelle risorse hanno un senso se, unitamente ad una campagna di sensibilizzazione, di attenzione, rivolta alle scuole e ai giovani, viene innalzato il livello di controllo e di repressione, in modo da rendere evidente il senso delle due cose.

Un altro elemento cui guardo con particolare attenzione ed interesse è quello dei porti, che probabilmente nel programma elettorale è stato anche il segnale di maggiore novità e forza rispetto al passato e che questa prima finanziaria traduce con assoluta coerenza. In particolare, credo siano veramente significativi, da un lato, l'abolizione del tetto del 2 per cento per quanto riguarda le infrastrutture, dall'altro, soprattutto, i primi passi importanti in materia di autonomia finanziaria delle autorità portuali: credo sia importante sottolineare le risorse destinate, la ripresa di imputazione di capitoli, di finanziamenti, sulle leggi di settore.

In questo passaggio al Senato è atteso anche un altro aspetto che guarda all'operatività dei porti: mi riferisco alla materia, abbastanza delicata, dei dragaggi, perchè ovviamente, oltre alla necessaria promozione dell'operatività dei porti, vi è anche un aspetto legato alle questioni ambientali che nessuno vuole sottovalutare.

Vi è poi la questione della logistica legata ai porti, più in generale la cosiddetta questione dell'ultimo miglio; anche su questo richiamo l'attenzione del Vice Ministro. Probabilmente qualche elemento è saltato nel passaggio alla Camera, perchè è certo un aspetto importante sia in termini di risorse sia, soprattutto, in termini di priorità delle infrastrutture che guardano al collegamento tra i porti e gli interporti come elemento di slancio rispetto all'intercettazione e lavorazione delle merci, un elemento che sicuramente è venuto meno e che sarebbe auspicabile recuperare in questa fase.

Analogamente, voglio segnalare le mie preoccupazioni per la probabile insufficienza delle risorse da destinare al rinnovo del contratto del trasporto pubblico locale. Probabilmente, qualche stanziamento è stato recuperato all'ultimo momento, ma le risorse sono sicuramente insufficienti; come per tutti i contratti, credo che sia importante onorare la nostra parte, ben sapendo che dovremmo chiedere molto, anche in termini di razionalizzazione e maggiore efficienza, per un servizio così importante per la collettività.

Vorrei concludere segnalando un altro aspetto – da me mai affrontato – sul tema delle comunicazioni: il segnale lanciato è importante, registra saldi positivi e credo sia doveroso apprezzare lo sforzo profuso. Non ho elementi di competenza per valutare la congruità delle risorse aggiuntive stanziate ma credo che l'aspetto positivo, rispetto al passato, stia nel fatto che vi sia stata, accanto a un incremento delle risorse, una differenziazione del campo. Non si è trattato soltanto di fornire dotazioni strumentali per il passaggio al digitale terrestre e il superamento del *digital divide*, ma anche di intervenire in termini di contenuti della nuova tecnologia, ambito in cui si innesta la vera sfida per una comunicazione di qualità.

Inoltre, vorrei segnalare l'importanza dei finanziamenti alle emittenti locali, non come fenomeno di distribuzione a pioggia, ma di valorizzazione di una rete di emittenti locali che negli ultimi anni ha qualificato il proprio palinsesto. Al di là delle polemiche più o meno sterili, saranno i fatti a dare ragione all'azione di Governo, di cui la finanziaria al nostro esame rappresenta un primo importante impulso, rispetto alla strategia delineata dal Documento di programmazione economico-finanziaria.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vorrei fare alcune osservazioni, partendo da una rapida considerazione. Questa è una finanziaria che, in ordine a investimenti, ANAS, Ferrovie dello Stato, settore della portualità e fondo di mobilità sostenibile, introdotto dalla Camera dei deputati, fornisce risposte, non certo esaustive, ma sicuramente molto rilevanti.

Vi sono però altre questioni specifiche che vorrei segnalare ai relatori, al Governo e alla Commissione, che meriterebbero di essere soggette a un'ulteriore valutazione, se non addirittura a vere e proprie modifiche. Mi riferisco in primo luogo al trasporto pubblico locale. Mi pare che le risorse destinate al rinnovo del contratto e alla legge n. 211 del 1992, siano decisamente insufficienti rispetto agli obiettivi evocati. Mi auguro che si trovino soluzioni a problemi aperti da tempo, ai quali anche noi dovremmo fornire un maggiore contributo.

In secondo luogo, la legge finanziaria al nostro esame, unita al decreto-legge in materia fiscale, destina consistenti risorse all'autotrasporto, ma nemmeno un euro al trasporto intermodale, in particolare al finanziamento dei commi 5 e 6 dell'articolo 38 della legge n. 166 del 2002, cioè all'intermodalità e alla logistica. Essendo un tema di grande rilevanza politico-programmatica dell'Unione (presenterò anche emendamenti in tal senso, ma vorrei dividerli con la Commissione), è opportuno che siano date risposte più equilibrate, perchè stiamo parlando di incentivi già autorizzati da Bruxelles che rischiano in futuro, se non rifinanziati, di dover sottostare nuovamente all'*iter* di autorizzazione. Si perderebbe così molto tempo.

In terzo luogo, vi è la questione dell'ANAS. Il testo al nostro esame contiene cospicui investimenti, sotto varie forme (pedaggi, fondi di garanzia e risorse), da destinare all'ANAS. Vorrei però spostare l'accento su una previsione della legge che affronta le questioni più strategiche dell'azienda, in particolare il comma 574 dell'articolo 18, in cui si chiede all'ANAS di presentare un piano economico e finanziario e un elenco di nuove opere infrastrutturali, in base al quale il Ministro delle infrastrutture assumerà le proprie decisioni.

Segnalo un problema irrisolto da qualche mese che temo – se non ci chiariamo bene – diventerà una questione politica molto rilevante: essendo il Piano generale dei trasporti e della logistica attribuito, seppure di concerto, al Ministro dei trasporti, non possiamo escludere da tale intesa tutte le decisioni che riguardano, ad esempio, le scelte dell'ANAS; infatti, esse costituiranno una parte molto importante delle politiche e della lista delle infrastrutture all'interno del suddetto Piano generale dei trasporti e della

logistica, dal momento che non potrà esservi un piano dell'ANAS e un piano dei trasporti che abbiano contenuti diversi.

Ritengo che la previsione normativa inserita nel comma 574 dell'articolo 18 debba essere corretta, così attribuendo al concerto tra il Ministro delle infrastrutture e il Ministro dei trasporti, sentite le competenti Commissioni parlamentari, l'*iter* di approvazione del Piano generale dei trasporti e della logistica, nella sua versione aggiornata annunciata dal ministro Bianchi.

Desidero spendere soltanto qualche parola sulla questione del piano per la definizione delle opere pubbliche proposto dal ministro Di Pietro. Sono tra coloro che hanno pubblicamente segnalato il problema: il ministro Di Pietro ha presentato la sua proposta, quindi, credo che vada apprezzato il suo sforzo ricognitivo che opera una selezione nella sterminata lista di opere previste dalla legge-obiettivo. Tuttavia, la procedura per una piena e positiva attuazione del piano deve prevedere un adeguato concerto - lo ribadisco - con il Ministro dei trasporti e, in prima istanza, l'approvazione da parte del CIPE, non soltanto perchè lo prevedono le norme vigenti, ma anche perchè credo che la selezione debba essere fatta sulla base delle risorse stimate effettivamente disponibili. Altrimenti, discutiamo nuovamente di promesse, senza calarle in un ordine di grandezza di risorse effettivamente distribuibili nell'arco dei cinque anni in cui questo Governo intende guidare il Paese.

Pertanto, è positivo che la nostra Commissione sia stata coinvolta con l'invio del documento, ma non possiamo discutere di un piano che non ha ancora quelle caratteristiche di concertazione che la norma prevede e quella calibratura sulle risorse effettivamente disponibili tali da rendere credibile e realistico che le selezioni operate stiano all'interno di un processo molto accurato. In questo senso, è positivo il primo passo compiuto dal ministro Di Pietro, ma facciamo ulteriori passi in avanti e coinvolgiamo ampiamente - come auspichiamo - le Commissioni in questo processo di selezione.

Vi segnalo un'altra questione molto rilevante (mi spiace parlarne ora, ma non vorrei portare via altro tempo in futuro): il comma 545 dell'articolo 18, oltre a destinare risorse alle infrastrutture della Lombardia, prospetta una soluzione nella costituzione di una società tra ANAS e Regione Lombardia (non se se con la partecipazione delle concessionarie esistenti) con compiti - come prevede la norma - più di concessionario. In realtà, mi sembra che vi sia stata negli ultimi giorni un'evoluzione nel dibattito e che la Regione Lombardia abbia rivendicato con molta forza la necessità o il desiderio di essere un soggetto concedente.

La nostra Commissione dovrebbe discutere di ciò in maniera molto approfondita e dovrebbe farlo subito, perchè vi è un precedente molto rilevante: in Veneto, il presidente Galan ha già avanzato la medesima richiesta e sarebbe logico, a cascata, se si concedono determinati poteri a una Regione, assicurarli, per equità, a tutte le Regioni che si candidano a fare lo stesso.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). All'ANAS hanno trovato delle risorse.

PRESIDENTE. Quindi, credo che il tema abbia una grande rilevanza e dico subito come la penso: non sono favorevole a trasferire poteri di concedente dall'ANAS alle Regioni. Ricordo che già adesso le Regioni Veneto e Lombardia si sono dotate di una legge con cui si prevedono dei poteri concessori in ordine alle infrastrutture di livello regionale, e già si discute sull'interpretazione di questa norma, perchè poi si scopre che le infrastrutture che si fanno, diciamo così, per parti separate in questa sede, i grandi itinerari, rientrano ufficialmente all'interno di poteri concessori della Regione. Sto parlando per esempio delle due gare per la Mantova-Cremona-Nogara e per la Nogara mare: una è già fatta e una si intende fare, ma in questo senso la norma c'è già e il dibattito è già sul suo campo di applicazione. Non sarei favorevole poi all'attribuzione da parte dell'ANAS di poteri di concedente ad un soggetto regionale su infrastrutture di primaria importanza a livello nazionale, come quelle di cui parliamo nel comma 545.

Quindi, la norma, così come è scritta, si presta a grandi ambiguità e credo debba essere riscritta. Sono, infatti, i poteri concessori specifici, e su questo potremmo avviare una discussione; faccio presente peraltro che lì vi sono delle concessioni in essere che hanno dei loro diritti, come al solito, che invece paradossalmente in questo caso non vengono molto difesi, ma in ogni caso vorrei che escludessimo con molta forza i poteri di soggetto concedente attribuiti a questa società mista.

Naturalmente, sia chiaro, è possibile portare avanti un ragionamento nei termini di cui si è detto, ma deve esserne chiara la portata, la valenza, nell'ambito di una discussione di livello sul ruolo ed il futuro dell'ANAS; certamente non si può fare con un semplice emendamento, senza valutarne l'impatto sul complesso delle Regioni e del nostro sistema normativo. Lo dico per chiarire la mia posizione: non è che non sia favorevole a discuterne, lo sono, ma non con i modi ed i tempi che ci vengono proposti.

Ancora: in questo testo si danno alcune risposte significative all'E-NAC, sicuramente non esaustive, ma comunque si danno. Non si dà invece alcuna risposta all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, che ha problemi analoghi di organico, per far funzionare tutto il sistema di prevenzione e di sicurezza in ordine ai regolamenti.

Un'ultima questione che voglio segnalare riguarda il comma 573, che concerne la direttiva Eurovignette, la tariffazione del traffico pesante, di cui viene con questa disposizione anticipata l'applicazione nelle more del recepimento previsto nella legge comunitaria. Segnalo un problema che molto probabilmente, anzi ne sono sicura, è dovuto soltanto ad un mancato coordinamento: si attribuisce al Ministro delle infrastrutture la prerogativa di assumere tutte le decisioni sull'individuazione delle tratte; il Ministro delle infrastrutture fa una proposta, insieme al Ministro dell'economia. Ovviamente si tratta di soggetti ampiamente legittimati, però, se riprendiamo in mano la direttiva Eurovignette vediamo che è una direttiva di tariffazione del traffico pesante, per rendere i trasporti più sostenibili,

che può anche finanziare infrastrutture (vedi ferrovie) e quindi è un tipico strumento di politica dei trasporti e non solo di finanziamento. Mi piacerebbe allora - e lo segnalo - che la norma venisse corretta prevedendo anche la partecipazione del Ministro dei trasporti, perchè non è indifferente individuare e tariffare le strade, il traffico pesante, in ordine alle strategie generali del Piano generale dei trasporti e della logistica. Vorrei inoltre che fosse ben chiaro che queste risorse devono andare anche a sistemi di trasporto come le ferrovie che hanno bisogno di adeguati finanziamenti non facili da reperire; non vorrei (anzi, lo vorrei escludere) che fosse un modo non scritto per cui, anche con questo sistema di tariffazione, si finanziano ANAS e Autostrade. È una cosa che non potremmo accettare, neanche nelle more del recepimento organico, perchè la norma nasce esattamente per l'obiettivo opposto, vale a dire per scoraggiare un sistema di traffico su strada crescente, per definire dei corridoi sensibili su cui effettuare queste tassazioni (penso ad esempio al corridoio del Brennero) per sostenere finanziamenti alternativi. Tra l'altro, è la stessa direttiva che prevede che si possano tariffare in ambito urbano i sistemi di accesso, di regolazione o di transito dei veicoli (vedi ad esempio il dibattito sul *ticket* urbano e su Milano). Quindi, è uno strumento con una valenza trasportistica straordinaria che ovviamente deve includere anche il Ministro delle infrastrutture ma non può essere lasciata esclusivamente a lui; credo perciò che la norma debba essere integrata prevedendo l'obiettivo di questa tassazione e la concertazione con il Ministro dei trasporti.

Queste erano le osservazioni che volevo fare, a fini di esclusivo miglioramento del testo. Ritengo che la questione più rilevante, anche sul piano economico, sia quella del contratto del trasporto pubblico locale, che invece necessita di risposte vere da parte del Governo anche in termini di risorse, per potere fornire quelle garanzie che da più parti ci vengono chieste.

Dichiaro chiusa la discussione.

DE PICCOLI, *vice ministro dei trasporti*. Signora Presidente, onorevoli senatori, mi atterrò nella maniera più rigorosa possibile alle questioni che investono le competenze del Ministero dei trasporti che qui rappresento, avendo presente la discussione che si è svolta, a partire dalla relazione del senatore Mazzarello, in cui mi ritrovo per le parti in cui ha espresso giudizi positivi sulla manovra di bilancio. Ho cercato di considerare quelli che erano i punti ancora aperti o che saranno oggetto di iniziativa da parte della Commissione, su cui il Governo poi si esprimerà; quindi eviterò di ritornare sul testo per metterne in evidenza tutte le parti positive. Faccio solo un riferimento al dibattito: senza entrare nel merito, vi è stata una serie di interventi, senza citarne nessuno in particolare, molto importanti sul complesso della manovra finanziaria per i quali certamente vi saranno altre sedi di replica da parte del Governo, e penso alla Commissione bilancio, se non all'Aula. In questa sede, quindi, mi atterrò abbastanza rigorosamente alle questioni specifiche che sono state poste.

Vorrei partire da una questione che sarà probabilmente oggetto, se ho capito bene, di iniziative emendative, che è emersa nella discussione e che sottende in qualche modo una riflessione da parte dei Ministeri interessati. Mi riferisco allo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali, cui siamo chiamati sia come Ministero delle infrastrutture sia come Ministero dei trasporti. Chiarisco subito, da questo punto di vista, non essendoci in questo momento il rappresentante del Ministero delle infrastrutture, che, quando parliamo di infrastrutture, utilizzo anch'io il concerto, quindi interveggo su alcuni di questi punti per concerto, non per titolarità.

Rispetto allo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali, convegno con la necessità di fare il punto in maniera più obiettiva possibile. È un elemento di chiarezza che dobbiamo fornire al Parlamento per permettergli di costruire i suoi programmi, effettuare le sue valutazioni e le sue critiche. Intendo dire che non si può sostenere più di tanto un balletto sulle cifre. Credo che la Presidente ne sia al corrente: nell'ultima riunione del CIPE è stata presentata dal Sottosegretario al Comitato, il professor Gobbo, una relazione sullo stato di avanzamento al 30 ottobre 2006, nella quale sono state riportate anche delle cifre (90,8 miliardi di impegni complessivi, di cui finanziati risultano essere circa 43 miliardi). Sul documento c'è anche un dettaglio delle singole opere e vengono fornite basi abbastanza oggettive - su cui poi è possibile fondare i giudizi politici del caso - da cui partire per sapere quanto rimanga da finanziare e soprattutto, sulla base di un altro elenco, quale sia la strategia per l'individuazione delle priorità.

Sicuramente, è il momento di segnare bene una linea di demarcazione. Questo ci aiuta anche in riferimento a un altro aspetto richiamato dalla Presidente e ripreso in più interventi: il documento presentato al CIPE dal ministro Di Pietro definisce un utilissimo strumento di ricognizione per quanto riguarda tutte le grandi opere infrastrutturali e, alla luce delle consultazioni fatte dal Ministro, sono state effettuate alcune prime selezioni. A conclusione della discussione in sede CIPE, secondo quanto risulta dal verbale, si rinvia alla presentazione di un documento da parte del Ministero delle infrastrutture, di concerto con il Ministero dei trasporti, che sarà sottoposto al parere delle Commissioni parlamentari competenti e alla Conferenza delle Regioni. Da tale *iter* dovrebbe risultare il piano strategico delle opere infrastrutturali.

Venendo poi a questioni ancora più specifiche che qui sono state poste, ad esempio, al finanziamento del rinnovo del contratto degli autoferrottranvieri e degli addetti al trasporto pubblico locale, sono state avviate da parte del Ministero e del Governo iniziative idonee. Auspichiamo che si riesca a trovare una base di convergenza anche con la Commissione per trovare le risorse finanziarie e rinnovare il biennio di contratto scaduto.

Per quanto riguarda il comparto dell'autotrasporto e della logistica, su cui ci sono stati più interventi, soprattutto in riferimento alla legge n. 166 del 2002, devo riconoscere che, in effetti, le proposte del Governo e le decisioni risultanti dal testo trasmessoci dalla Camera dei deputati lasciano

un po' scoperto soprattutto il fronte della logistica e andrebbero corrette, anche se dobbiamo riconoscere che siamo un po' vincolati. Bisogna sapere qual è la situazione. Ad esempio, le risorse finanziarie impiegate nel settore dell'autotrasporto derivano dall'accordo fatto a Palazzo Chigi tra il Governo e tutte le categorie dell'autotrasporto che hanno imposto alcuni vincoli. Quanto margine vi è? Credo che sarebbe bene, appunto, garantire le poste di bilancio proprio per non incorrere nelle contraddizioni che qui venivano richiamate, prima ancora di definire l'ammontare della cifra.

Per quanto riguarda l'Agenzia per la sicurezza nazionale del volo, vorrei che estendessimo ad essa le misure già previste in favore dell'E-NAC e vorrei che comprendessimo nell'iniziativa anche le capitanerie di porto, soprattutto per le spese di funzionamento. Per vari motivi, infatti, è stata compresa solo la parte degli interventi infrastrutturali e non le spese di funzionamento, ma credo sia opportuno considerarle.

Da ultimo, guardando all'insieme delle manovre, pur con i limiti e le compatibilità di cui ha dovuto tenere conto la legge finanziaria, vorrei sottolineare che si destinano poste di bilancio alle Ferrovie dello Stato, sia per la rete convenzionale (2 miliardi di euro), sia, a partire dal 2008, per l'alta velocità e l'alta capacità, nonché un fondo di ricapitalizzazione per Trenitalia (400 milioni di euro). Per quanto riguarda i finanziamenti all'ANAS e alle Ferrovie, dobbiamo tenere conto che già con il cosiddetto decreto Bersani-Visco dello scorso luglio sono stati stanziati 2 miliardi di euro (uno per ANAS e uno per Ferrovie) proprio per impedire il blocco dei cantieri. C'è una posta di bilancio - mi auguro che sia assicurata - che dovrebbe derivare dal Fondo per le infrastrutture per il fondo del TFR inoptato.

Gli stanziamenti in favore della portualità, previsti da ben tre commi della legge finanziaria, si aggiungono al superamento dei tetti di spesa e al finanziamento previsto dal decreto Bersani-Visco e ammontano a circa 1,9 miliardi di euro: è una quota significativa. È sufficiente? A tale proposito, si apre l'eterno dibattito sui 160 miliardi di euro individuati per le opere infrastrutturali del Paese. Sicuramente, invertiamo una tendenza. Infatti, obiettivamente, la finanziaria precedente su questo fronte aveva marcato alcune negatività. Quantomeno, si inverte la tendenza in una legge finanziaria che deve fare fronte ad altre importanti priorità.

Vi sono poi misure di riforma significative che riguardano il tema più delicato dell'ANAS. Sono d'accordo che sia necessario, anche a tal riguardo, tentare un approfondimento serio, perchè le modifiche introdotte alle modalità di gestione sono rilevanti: vengono corretti diversi aspetti nel rapporto tra le concessioni dello Stato e le concessionarie, nel ruolo dell'ANAS come concedente e come concessionario e, quindi, in tutto il sistema di vigilanza.

Signora Presidente, per quanto concerne l'elemento di ambiguità da lei individuato, nelle modalità di attuazione della pedemontana lombarda, devo precisare che non è solo la Regione Veneto che chiede di sostituirsi all'ANAS nel ruolo di concedente, ma è una richiesta inserita in un documento sottoscritto da tutte le Regioni del Nord.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Sono otto le Regioni che lo hanno sottoscritto.

DE PICCOLI, *vice ministro dei trasporti*. Tutte le Regioni del Nord.

Ormai è chiaro che si sta aprendo un dibattito rilevante sul rapporto tra Stato e sistema delle autonomie e delle Regioni - di cui all'articolo 117 della Costituzione - sulle materie concorrenti. Da questo punto di vista, convengo con lei che, nel momento in cui andiamo a modificare l'architettura dei rapporti di concessione, dobbiamo avere sempre chiaro che bisogna ritrovare un nuovo punto di equilibrio per evitare contraccolpi evidenti.

Questa è la preoccupazione che mi sento di condividere con lei. Mi auguro che, in sede di espressione del parere o attraverso altre iniziative nei confronti della Commissione bilancio, si possano trovare punti di convergenza su alcune delle modifiche di cui ci faremo portatori in qualità di rappresentanti del Ministero dei trasporti.

Per quanto concerne il comma 440, relativo al trasferimento alla Regione Sardegna di alcune funzioni in materia di trasporto pubblico locale, desidero informare il senatore Fantola che il Ministero presenterà un emendamento che cancella il riferimento alla continuità territoriale e, per quanto concerne la possibilità di utilizzare gli incentivi previsti dalla legge n. 265 del 2002 per gli autotrasportatori che utilizzeranno le autostrade del mare, è allo studio la possibilità di inserire la tratta Olbia-Cagliari tra quelle che potranno beneficiare degli incentivi.

VIMERCATI, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Ringrazio, innanzitutto, i senatori che hanno voluto fornire un contributo alla discussione sul settore specifico della comunicazioni, perchè è un tema di cruciale importanza per il Paese.

Vorrei dire subito che le questioni poste dal senatore Baldini, che attengono prevalentemente al nuovo disegno di legge presentato dal ministro Gentiloni, troveranno occasione di dibattito e di approfondimento quando il provvedimento approderà in Commissione. Oggi mi limiterei a osservazioni di carattere più generale legate al dibattito sulla legge finanziaria, ovviamente non esaustive di un tema che - ripeto - merita molti approfondimenti.

La connessione fondamentale tra il disegno di legge di riforma del sistema radiotelevisivo e il disegno di legge finanziaria sta nell'impegno indicato in quest'ultimo per le misure di sostegno al passaggio dalla televisione analogica a quella digitale terrestre.

Concordo con le osservazioni avanzate dal senatore Butti in ordine alla centralità della rivoluzione digitale - chiamiamola così - come elemento caratterizzante del nostro tempo (naturalmente non solo in Italia, ma nel mondo intero). In questo vi è un evidente elemento di continuità con l'operato del Governo precedente (nel senso che tale rivoluzione non è nè di destra nè di sinistra, ma sta sconvolgendo tutto il pianeta, poichè negli ultimi anni si è verificata una progressiva accelerazione in que-

sta direzione). È evidente, pertanto, che, come il Governo Berlusconi se n'è occupato, così anche il Governo Prodi dovrà continuare a farlo, pena l'esclusione del Paese da tale cambiamento epocale. Esso, infatti, non investe solo il settore delle comunicazioni, talmente rilevante nei sistemi Paese in generale, che tutto il sistema produttivo dipende dalla partecipazione o meno al forte elemento di modernità e innovazione rappresentato dalla rivoluzione digitale.

Da questo punto di vista, quindi, sono d'accordo sul fatto che vi sia un elemento di continuità con il passato; quanto abbiamo voluto indicare con il disegno di legge Gentiloni, però, è anche un elemento di discontinuità. L'elemento di continuità sta nel partecipare tutti alla rivoluzione digitale; quello di discontinuità, invece, nella necessità di introdurre cambiamenti – credo – significativi rispetto ai provvedimenti ed alle norme adottati in precedenza (come la legge Gasparri, di cui poi parlerò brevemente).

Ovviamente, una cosa non è identica all'altra. Dire che vogliamo stare alla guida del percorso che ci porterà verso il digitale, naturalmente, non equivale a dire che l'unico modo possibile sia quello indicato dalla legge Gasparri. Come centro-sinistra, infatti, l'abbiamo criticata – credo con qualche ragione – ma in parte l'abbiamo anche ripresa con grande nettezza, fornendo, però, date più credibili (posticipate al 2012, con un'anticipazione al 2009 per i tre *broadcaster* Telecom, RAI e Mediaset). Il 2012 non è una data scelta a caso, perchè vedrà la conclusione di tale percorso, complessivamente, a livello europeo. Abbiamo, pertanto, riprogrammato la tempistica sulla base di una certezza, per rispondere in particolare alla necessità delle imprese di investire nel settore, con la possibilità di definire i programmi di *business* aziendali con elementi di maggior sicurezza.

A mio avviso, non abbiamo varato una legge contro qualcuno (discorso che poi approfondiremo); anzi, per la verità, al momento non si tratta ancora di una legge, ma di un disegno di legge, che – non dimentichiamolo – ci è stato sollecitato da parte di due Autorità indipendenti.

La Commissione europea ha eccepito il fatto che uno specifico articolo della vecchia legge Gasparri (che disciplinava il passaggio dalla televisione analogica a quella digitale terrestre) contenesse un elemento di pregiudizio sfavorevole a nuovi possibili entranti e *players* del digitale terrestre, in quanto privilegiava chi aveva già una posizione rilevante in questo campo (quindi il cosiddetto duopolio RAI-Mediaset). Questo, non se lo è inventato il Ministro Gentiloni, nè tanto meno il sottoscritto: si tratta dell'avvio di una procedura di infrazione comunitaria, segnalato poco prima delle ferie estive, a cui abbiamo dovuto fare fronte. Al di là delle risposte date a Bruxelles, il disegno di legge Gentiloni ha l'obiettivo di consentire a tutti i fornitori di contenuti che lo desiderano di entrare nel mercato del digitale terrestre.

In questo senso, negli ultimi giorni è stata diramata una notizia importante: l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) ha deciso, con lo strumento del bando di gara, di mettere a disposizione dei fornitori di contenuti indipendenti il 40 per cento della capacità trasmissiva

dei grandi operatori in tecnica digitale. Tale percentuale - lo sottolineo - era indicata nella legge Gasparri (fatto che saluto positivamente, perchè rappresenta un elemento di continuità, se volete, tra vecchio e nuovo Governo; ed in questo senso riprendo il ragionamento effettuato dal senatore Butti), ma non è stata attivata con la medesima determinazione. È importante, dunque, che non siano i detentori della rete (Mediaset, RAI, o Telecom) a decidere a chi concedere uno spazio trasmissivo e a chi no, ma che sia l'Autorità ad emanare un bando pubblico per tutti coloro che decidono di parteciparvi.

Questo credo sia un passo in avanti importante: attiviamo un meccanismo previsto dalla vecchia legge Gasparri, che riteniamo importante, anche se insufficiente a consentire ad un numero crescente di fornitori di contenuti di essere presenti sul mercato. Se questi aumentano sul digitale terrestre, infatti, riceviamo un maggiore impulso affinché il passaggio a questo tipo di trasmissione diventi certezza.

Non vi è, quindi, alcun pregiudizio nei confronti di nessuno: la norma che riguarda il tetto pubblicitario è stata stimolata da un'altra autorità indipendente, questa volta quella nazionale per la garanzia delle comunicazioni, che, nell'analisi del cosiddetto mercato 18, ha rilevato la posizione dominante di RAI e Mediaset con l'intento di arginarla. Oltretutto, la posizione di Mediaset è dominante per il mercato specifico della televisione analogica; le due società Mediaset e RAI sono in qualche modo in equilibrio, però, se conteggiamo il canone RAI; al contrario, se lo escludiamo e, quindi, guardiamo solo al mercato pubblicitario nel senso proprio, le questioni sono particolarmente sbilanciate a vantaggio di Mediaset, con una posizione che rischia di penalizzare possibili concorrenti.

Non dobbiamo dimenticare, poi, che questa è un'anomalia esclusiva del nostro Paese: lo dico perchè, in questi giorni, è in corso un contrasto molto forte tra giornalisti ed editori per quanto riguarda la carta stampata. In Italia, infatti, abbiamo un rapporto squilibrato tra le risorse pubblicitarie destinate alla stampa e quelle destinate alla televisione. Mentre, grosso modo, in Europa il 50 per cento di tali risorse è indirizzato alla carta stampata ed il 30 per cento alle emittenti televisive, in Italia il rapporto è assolutamente rovesciato: questo penalizza fortemente i *media* diversi dalla televisione, in particolare i giornali. Lo dico in relazione alla lotta dei giornalisti, perchè è evidente che non è indifferente disporre di più o meno risorse per la carta stampata, innanzi tutto, per la permanenza in vita dei giornali (soprattutto di quelli che faticano ad essere distribuiti tutte le mattine in edicola), ma anche per avere elementi di elasticità nella conduzione a buon fine del contratto di lavoro dei giornalisti.

Quindi, è importante intervenire sul collo di bottiglia delle risorse pubblicitarie per provare a ritrovare un equilibrio. Naturalmente, non è con una legge che si può obbligare un privato a fare un investimento su una televisione locale o su un giornale, piuttosto che sulla RAI o su Mediaset; ma anche le norme servono per aiutare a raggiungere un miglior punto di equilibrio.

Sull'indicazione del tetto del 45 per cento - che sembra così penalizzante - devo dire che alcuni sostengono, al contrario, che rischia di confermare il duopolio esistente. Su questo argomento è in corso un dibattito.

Osservando le esperienze internazionali e, in particolare, un grande Paese come la Germania, possiamo rilevare che lì vi è, grosso modo, una distribuzione suddivisa in tre terzi. Quindi, il tetto del 45 per cento, forse, non è così penalizzante, tenuto conto che il percorso per arrivarvi sicuramente consente alle imprese di riposizionarsi; in ogni caso, il passaggio al digitale terrestre esclude che scatti tale meccanismo.

Per quanto riguarda la decisione di anticipare al 2009 il passaggio al digitale terrestre di due canali (una rete RAI e una Mediaset), francamente non capisco le polemiche per due ragioni: innanzitutto, originariamente, la tempistica prevedeva addirittura il 2006 e poi il 2008 per il passaggio. Quindi, non è così irrealistico immaginare il 2009 come anno in cui si anticipa parte del trasferimento. È evidente che non dobbiamo interpretare tale previsione come misura penalizzante e pensare che la decisione di inviare una rete sul satellite abbia intenti punitivi. Non equivale a trasferire un canale sul digitale satellitare: il paragone è sbagliato. Vorrei spiegare che cosa dice la finanziaria, perchè il passaggio del 2009 non sia interpretato come penalizzante: non si manda la rete sulla tecnologia digitale terrestre perchè la si vuole punire; al contrario, si vuole fare un passo in avanti, affinché tutti le reti possano poi passare, nei tempi previsti, cioè entro il 2012, al digitale terrestre.

Badate che il Paese si muove autonomamente. Non sono tutti bloccati. La Provincia autonoma di Bolzano - dove mi sono recato recentemente - e la Provincia di Trento, pur non essendo tra quelle individuate come *all digital* (cioè la Valle d'Aosta e la Regione Sardegna), hanno chiesto di poter passare rapidamente al digitale terrestre, molto prima del 2009, per la semplice ragione che in Austria, ad esempio, hanno già adottato la nuova tecnologia. Loro rischiano di essere penalizzati. Penso che un'analogia richiesta proverrà dal Friuli e, probabilmente, anche da alcune aree della Lombardia, perchè la stessa Svizzera è diventata *all digital*.

Quindi, il discorso non è così semplice. L'anticipo al 2009 non deve essere visto come una misura penalizzante. Non lo è per gli aspetti che riguardano più strettamente la finanziaria e mi pare che anche il senatore Butti abbia riconosciuto gli elementi positivi della manovra. Apprezzo questo modo costruttivo di fare opposizione, soprattutto in una Camera complessa come il Senato, in cui maggioranza e opposizione sono divisi da un margine molto esiguo di senatori.

In finanziaria, proprio per evitare che la proposta di legge del ministro Gentiloni potesse essere letta come un'iniziativa punitiva, abbiamo inserito almeno due importanti previsioni per agevolare il percorso al digitale terrestre: 40 milioni di euro (120 nel triennio 2007-2009) per misure a sostegno del passaggio al digitale terrestre e una particolare attenzione al tema dei contenuti. Infatti, un collega osservava come non basti vedere le stesse trasmissioni in tecnica analogica e digitale, altrimenti non si capisce

come faremo a convincere i nostri cittadini, pur costando poco il *decoder*, a passare alla nuova tecnologia. La questione fondamentale consta certamente nell'interattività, ma anche nella possibilità di avere più contenuti. Non dimentichiamo che il digitale terrestre fornisce la straordinaria opportunità di disporre di decine di nuovi canali: ciò è avvenuto, ad esempio, in altri Paesi come la Francia e l'Inghilterra. È anche quanto possiamo ottenere in Italia e questa è la direzione di marcia che stanno seguendo, con ritmo sostenuto, tutte le grandi televisioni e anche alcune televisioni locali. Abbiamo stanziato risorse importanti proprio per stimolare la produzione di contenuti nuovi: se sul digitale terrestre saranno diversi rispetto all'analogico, allora forse si sarà più stimolati al passaggio.

Forse non è stata menzionata dal senatore Brutti la questione legata all'emendamento presentato dal nostro Ministero per l'acquisto - che non è la rottamazione - di televisori predisposti al digitale terrestre: credo che sia uno strumento importante che dà il senso della politica del Ministero a sostegno della nuova tecnologia. Noi non vogliamo punire nessuno. Vogliamo fare rapidi passi in avanti per il passaggio al digitale terrestre, perchè è evidente che in questo modo le richieste di maggiore pluralismo e concorrenza potranno trovare accoglienza nell'ambito della nuova tecnologia. L'analogico ha limiti strutturali e tecnici; più di tanto non si può fare. Solo accelerando i tempi possiamo dare risposta alle richieste di maggiore pluralismo e concorrenza e, contemporaneamente, fugare i dubbi sul desiderio punitivo o ideologico di qualcuno. Infatti, nell'ambito del digitale terrestre si ha la possibilità di fruire di una moltiplicazione di canali; quindi, possedere tre reti non significherà più nulla.

È stato colto anche dal senatore Filippi come un segnale importante il contributo alle emittenti locali. Lo ribadisco: per noi le televisioni locali sono una parte importante del pluralismo, in questo caso territoriale. Non dimentichiamo poi che sono le imprese più in difficoltà nel fare investimenti per il passaggio al digitale, proprio per la loro ridotta dimensione.

È stato notato anche lo sforzo del Governo sulla banda larga. Se ne parla troppo poco, ma in una finanziaria segnata dal rigore e dai sacrifici, il semplice fatto di vedere un segno positivo è un fattore politico importante. Il segno positivo sulla banda larga caratterizza il nostro Governo, perchè individua tale tecnologia come un importante obiettivo di modernizzazione e innovazione del sistema Paese, con un'attenzione rivolta soprattutto alle imprese e alla pubblica amministrazione.

L'obiettivo è, appunto, abbattere il *digital divide*. Ne siamo consapevoli. Peraltro, sono stati proprio i parlamentari con la loro interpellanza a segnalare come il *digital divide* non sia solo un problema delle Regioni meridionali, ma anche di alcune aree del centro-nord. Siamo convinti che si debba procedere in tale direzione e sostenere il passaggio alla società dell'informazione.

Molti Comuni sono esclusi dal passaggio alla nuova tecnologia. A tale riguardo, non pensiamo che lo strumento Infratel sia l'unico a nostra disposizione. Qui è stato evocato anche il dubbio che non vi siano risorse

in finanziaria a sostegno della società Infratel. Sono invece convinto che tali risorse siano garantite, ma pensiamo che si debba fare di più (è un tema che non riguarda la finanziaria, ma lo anticipo, visto che è di pertinenza della Commissione) per consentire rapidamente l'assegnazione delle bande per il Wi-MAX. L'Italia rischia, anche in questa tecnologia, di essere indietro rispetto ad altri Paesi. Stiamo promuovendo un'accelerazione: l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni ha già fissato delle audizioni in materia.

Il ministro Gentiloni ha fornito assicurazioni che anche il dibattito in corso con il Ministero della difesa giungerà rapidamente a conclusione e che, nel giro di qualche mese, saremo in grado di pubblicare i bandi di carattere regionale e nazionale per l'assegnazione delle frequenze del Wi-MAX, altro contributo importante a sostegno della banda larga e per l'abbattimento del *digital divide*.

Un'ultima questione, sollevata dal senatore Butti, riguarda Radio radicale; in proposito, mi preme ricordare che la RAI ha una Radio Parlamento, ma non ha un obbligo di servizio per quanto riguarda le trasmissioni delle dirette parlamentari, quindi non è la stessa cosa. Oltretutto, qui abbiamo un elemento di continuità tra il vecchio ed il nuovo Governo che peraltro, come è stato ricordato dallo stesso senatore, risale a molto tempo addietro. Noi abbiamo previsto in finanziaria delle risorse per il rinnovo della convenzione con Radio radicale; se si vogliono cambiare le politiche nei confronti di Radio radicale, deve essere il Parlamento ad indicare percorsi diversi che poi naturalmente dovranno essere accolti dal Governo.

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

I lavori terminano alle ore 18,50.

