



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 3

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

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Lavori pubblici, comunicazioni)

**ESAME DEI DOCUMENTI DI BILANCIO IN SEDE CONSULTIVA**

39<sup>a</sup> seduta (prima antimeridiana): mercoledì 29 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 e conclusione dell'esame congiunto; rapporti alla 5<sup>a</sup> Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento: rapporto favorevole sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria; rapporto favorevole sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria; rapporto favorevole con osservazioni sulla tabelle 16, 16-bis e 16-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria)

PRESIDENTE . . . . . Pag. 3, 7, 8 e passim

BIANCHI, ministro dei trasporti . . . . . Pag. 6, 7, 8 e passim

BRUTTI PAOLO (Ulivo) . . . . . 9, 22, 29 e passim

\* BUTTI (AN) . . . . . 34

\* CAMBER (FI) . . . . . 13

CASILLO, sottosegretario di Stato per le infrastrutture . . . . . 23

FILIPPI (Ulivo) . . . . . 17

FUDA (Misto-PDM) . . . . . 23

GRILLO (FI) . . . . . 10, 17, 18 e passim

IZZO (FI) . . . . . 20

MARTINAT (AN) . . . . . 7, 9, 14 e passim

MAZZARELLO (Ulivo), relatore sulle tabelle 16, 16-bis e 16-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria . . . . . 3, 8, 11 e passim

MONTINO (Ulivo), relatore sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria . . . . . 8, 18, 20 e passim

PALERMO (RC-SE) . . . . . 22, 23

PAPANIA (Ulivo), elatore sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria . . . . . 32

PASETTO (Ulivo) . . . . . 8, 16, 17

PISTORIO (DC-PRI-IND-MPA) . . . . . 15, 20, 26

\* STIFFONI (LNP) . . . . . 8

ALLEGATO (contiene i testi di seduta) . . . . . 38

**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 Democraticicristiani 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 9,25.*

#### 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 e conclusione dell'esame congiunto; rapporti alla 5<sup>a</sup> Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento: rapporto favorevole sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria; rapporto favorevole sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria; rapporto favorevole con osservazioni sulla tabelle 16, 16-bis e 16-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5<sup>a</sup> 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 della tabella 16, sospeso nella seduta di ieri.

MAZZARELLO, *relatore sulle tabelle 16, 16-bis e 16-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Signora Presidente, la mia replica sarà piuttosto breve. Sulle considerazioni di ordine più generale, non voglio dire nulla: vi sarà occasione per riprendere il dibattito. Vorrei però rispondere alle obiezioni avanzate in questa sede sui contenuti di fondo della legge finanziaria, sul fatto che la manovra avrebbe potuto essere più contenuta e non essere tutta imposte.

Vi sono alcuni aspetti della legge che tendiamo a sottovalutare. Il provvedimento al nostro esame prevede, ad esempio, una significativa riduzione delle imposte relative al mercato del lavoro (il cosiddetto cuneo fiscale). Si risponde alla questione che il senatore Grillo e altri colleghi hanno evidenziato: se il nostro Paese registra una drammatica riduzione della propria competitività sul mercato internazionale (siamo passati da una quota del mercato mondiale pari al 4,5 per cento all'attuale 2 per cento circa), significa che non stiamo più vendendo nulla. Per tale ragione, dobbiamo cercare di affrontare alcune emergenze in termini brevi, altri-

menti il nostro Paese si impoverisce, dal momento che l'Italia – come abbiamo imparato sui libri di scuola – importa le materie prime, le trasforma e poi le rivende. Se non vende niente, non è più in grado di reggere uno sviluppo.

Alcune delle misure previste possono raccogliere risultati nell'immediato, come l'intervento sul cuneo fiscale, che restituisce competitività alle nostre imprese e al mondo del lavoro. Altre misure, certamente, producono effetti a più lunga scadenza, come quelle a sostegno dell'innovazione, della ricerca e della competitività del nostro Paese nel campo delle alte produzioni. Poiché non si può risolvere il problema nell'immediato, bisogna guardare in prospettiva. In termini generali, la legge finanziaria mira ad un riequilibrio e all'introduzione di nuovi elementi di giustizia. Si deve guardare al complesso delle iniziative. Non si può sostenere che ci si doveva limitare a sanare il debito pubblico, perché non avremmo risposto alle esigenze del Paese.

Gli interventi nel settore dei trasporti ci permettono di cogliere, anche in tempi brevi, alcune importanti opportunità per il nostro Paese: mi riferisco alle disposizioni in materia di portualità. La riduzione del cuneo fiscale mira a rendere l'Italia immediatamente più competitiva, nella prospettiva di accrescerne la forza anche nei settori alti della produzione. Le misure nel campo della portualità sono finalizzate a raccogliere le opportunità del Mediterraneo, come la presenza di una grande quantità di merci, per crescere nel campo e vincere la competizione internazionale; nel caso presente, più con i nostri *partner* europei. Mi sembra un disegno che si possa intravedere.

Entrando nel merito del comparto dei trasporti, sono state sollevate pochissime obiezioni all'impostazione della legge finanziaria. La discussione si è incentrata maggiormente sugli aspetti infrastrutturali e, talvolta, sul tema delle comunicazioni. Non vorrei essere accusato di strumentalizzazione, ma ho notato un certo apprezzamento da parte dei commissari (anche dell'opposizione) per come è stata impostata la questione dei trasporti, in particolare – come ho sottolineato nella mia relazione – sul versante della portualità in cui vi è una svolta significativa. Non si tratta di un progetto utopistico, perché siamo mossi dall'idea che questo è un campo – assieme alla necessità di competere immediatamente, con la nostra struttura produttiva, sul mercato internazionale – in cui possiamo immediatamente recuperare. Ciò è stato apprezzato da molti colleghi intervenuti. Nell'espressione del rapporto sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti, pur con alcune osservazioni, rimarcherò tali aspetti.

Come emerso in discussione generale, è necessario riconoscere centralità ai porti di *transshipment* e sostenere i porti finali. Purtroppo, pur guardando da anni all'Italia come a una base logistica nel Mediterraneo, con i nostri porti, per quanto riguarda le merci che arrivano, raggiungiamo solo in scarsissima parte il cuore dell'Europa. Anzi, vi è una quota elevatissima di merci che arriva nei porti del Nord e raggiunge il nostro Paese. Occorre innanzitutto far fronte a questo problema e dedicare un'attenzione particolare ai porti di *transshipment*, fra i quali Gioia Tauro. Non credo che

il porto di Gioia Tauro debba porsi come obiettivo principale – rispondo all'obiezione di un collega – quello di avere molti collegamenti di terra con l'Europa. Certamente, è necessario, perché non tutto si dovrà tradurre nel fideraggio, cioè nel trasbordo dalle navi grandi a quelle piccole (che trasportano i contenitori nei porti finali), ma è chiaro che questa è la principale missione di un porto di *transshipment*. Non mi riconosco neppure nell'obiezione di chi ha messo in discussione il nostro impegno a Gioia Tauro, per il fatto che il porto non riesce a spedire le merci via terra (non sarebbe neanche un bene per l'Italia, se tutte le merci percorressero il Paese con i camion e le ferrovie). Se così fosse, avremmo ottenuto un risultato contrario a quello previsto, cioè il riequilibrio modale del trasporto delle nostre merci.

Nel complesso, mi pare che le misure nel comparto della portualità siano state giudicate positivamente, così com'è stato apprezzato – perché rappresenta una svolta significativa – il processo di autonomia finanziaria. Vi faccio notare che abbiamo reso possibile lo sblocco dei finanziamenti ai porti italiani: ricordo che per cinque anni essi non hanno ricevuto alcuno stanziamento. Infatti, nel 2002, i porti ottennero un finanziamento piuttosto cospicuo (un miliardo di euro), ma l'anno successivo una norma della finanziaria prevedeva che anche le Autorità portuali italiane, per via del Patto di stabilità, non avrebbero potuto spendere più del due per cento di quanto speso precedentemente.

Siccome non avevano speso quasi nulla, a causa dei piani regolatori che non erano approvati, di fatto non era arrivato un euro. Ora la finanziaria sblocca questa parte e in più dà ai porti italiani risorse che derivano dal loro incassare direttamente due tasse. Inoltre, si apre un fronte più largo: i colleghi avranno notato che in finanziaria c'è una norma in virtù della quale entro sei mesi (ma vorrei che si accorciasse questo tempo) si dovrà formare un Comitato interministeriale per andare ulteriormente avanti e verificare quali altre tasse pagate nei porti vi debbano restare direttamente piuttosto che andare allo Stato centrale.

Quindi, è in atto un processo molto forte che riguarda non solo i porti ma anche (e vorrei che fosse apprezzato) un'idea di federalismo, di autonomia, nel governo e nella programmazione dei grandi sistemi.

Vi sono poi altri settori da considerare in quello più generale dei trasporti; un settore che in verità si trova in grande crisi. La portualità non cresce a fronte di una crescita del 10 per cento dei porti spagnoli; per le ferrovie si è parlato di portare i libri in tribunale; nel settore volo c'è la situazione di Alitalia. Vi è una serie di misure che non possono essere prese in finanziaria: penso al tentativo, che è in corso e che spero si concluda positivamente, di risolvere i problemi di Alitalia e degli aeroporti. Ma una parte di queste misure è in finanziaria. Vi sono dei tentativi di sostenere la situazione delle ferrovie, che noi vogliamo siano ulteriormente aumentati, e nel parere che vi proporrò cercherò di rimarcare l'opportunità di un arricchimento di queste misure. In particolare, cercherò di sottolineare l'opportunità che, al fine di continuare i lavori sulle linee di alta velocità e alta capacità iniziate, si dia la possibilità alle Ferrovie di

rivolgersi al mercato con quel meccanismo che qui in passato è stato proposto e che considero positivamente. Mi riferisco all'utilizzo dei pedaggi bloccati con il congelamento di ISPA, che potrebbero essere liberati come strumento per potere acquisire capitali sul mercato.

Avviandomi alla conclusione, intendo proporre alla Commissione di esprimere un giudizio complessivamente positivo sull'intervento nel settore dei trasporti e che credo davvero non sia forzato e strumentale. C'è stato in proposito un riconoscimento di tutti, anzi, in qualche momento mi sono trovato perfino in imbarazzo perché le sottolineature che ho fatto io erano addirittura più numerose di quelle che ho sentito dai colleghi dell'opposizione. In ogni caso le riprenderò nella proposta di parere, sperando che gli amici dell'opposizione non mi dicano che questo sembra chiedere troppo al Governo.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Signora Presidente, farò solo due brevissime precisazioni, una delle quali riguarda il trasporto pubblico locale: del complesso degli interventi che abbiamo messo in campo oramai alcuni mesi fa e che sono andati avanti fino ad oggi, infatti, proprio questo è ancora particolarmente tentennante ed è un punto di grande delicatezza. Non si tratta nemmeno di un problema di grandi strategie per il futuro del trasporto pubblico locale: più semplicemente, se non rimuoveremo l'ostacolo del rinnovo del contratto biennale, ci troveremo prima di tutto in una condizione di tensione immediata da parte del comparto e poi anche nell'impossibilità di aprire un discorso sulla ristrutturazione del settore, sulla riorganizzazione aziendale, sulle modalità con cui esperire le gare, sull'avvio di un vero processo di liberalizzazione anche in quel segmento del trasporto. L'emendamento che avevamo già presentato alla Camera era dell'ordine di 190 milioni di euro; oggi per la verità l'unica disponibilità che c'è è di circa 60 milioni di euro, peraltro tolti da un altro capitolo, quello delle ferrovie concesse. Ciò significa che non risolviamo il problema del trasporto pubblico locale e ne apriamo un altro con le ferrovie concesse. Quindi, mi permetterei di insistere, ove ne esistano ancora i margini, sull'opportunità di riportare almeno a 190 milioni di euro questo importo; abbiamo presentato un emendamento in questo senso, in modo che si possa intanto bloccare una situazione e poi riaprire il discorso successivamente.

Per il resto, so che il vice ministro De Piccoli ieri ha già riferito; vorrei solo portare alla vostra attenzione un aspetto che non riguarda direttamente la discussione di stamani, ma che mi ha particolarmente colpito. Ieri mi trovavo all'estero (sono rientrato per questa seduta), ma so che nel corso della giornata il Ministero delle infrastrutture ha presentato al Ministero dell'economia un emendamento in più parti, una delle quali riguardava il completo stravolgimento dell'articolo relativo agli *hub* portuali, proponendo tra l'altro l'abolizione del Comitato interministeriale di cui si è appena detto che dovrebbe avere il compito di coordinare alcune attività ed il trasferimento al Ministero delle infrastrutture delle competenze del Ministero dei trasporti in materia di fondo di rotazione. Il Ministero dell'economia ci ha dato assicurazioni che, visto che la proposta

riguarda due amministrazioni e non è venuta in maniera consensuale, non la presenterà, però vorrei sollevare un problema di metodo che ho già sollevato ai colleghi delle infrastrutture: mi sembra a dir poco singolare che un'amministrazione chieda di entrare sulle competenze che la finanziaria approvata dal Consiglio dei ministri e dalla Camera ha lasciato, come credo sia doveroso, nell'ambito del Ministero dei trasporti.

Da ultimo, un'osservazione marginale sulle ferrovie. Ieri ho partecipato a Mosca ad un seminario internazionale con Ferrovie: ebbene, in un contesto nel quale sappiamo che queste ultime hanno gravi problemi di carattere finanziario, ho trovato un'attenzione straordinaria per i livelli di avanzamento tecnologico che le nostre ferrovie hanno portato in questi anni soprattutto in materia di alta velocità, sicurezza e sistemi tecnologici avanzati, che ci viene chiesto di trasferire. Quello che voglio dire, quindi, è che abbiamo un capitale per le mani e dobbiamo metterlo in condizione di essere utilizzato al meglio, passando anche attraverso questa copertura degli oneri finanziari che le Ferrovie reclamano.

MARTINAT (AN). Signora Presidente, vorrei intervenire brevemente sulle dichiarazioni del ministro Bianchi.

Credo che la bella trasmissione che vedevamo anni fa, dal titolo «Dilettanti allo sbaraglio», non sia più trasmessa in televisione, ma rievochi la situazione del Governo. È incredibile ciò che ha appena detto il Ministro; anzi, non lo è, è la conferma di un Governo che va avanti *ad horas* e vede i propri Ministri intervenire l'uno contro l'altro, sovrapponendosi nelle rispettive aree di competenza. Ad esempio, la norma sul bollo auto ha già cambiato sette volte impostazione; non ci stupiamo solo dinanzi al ministro Di Pietro. Questa è la mia brevissima considerazione: il Paese è governato da «dilettanti allo sbaraglio».

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Anziché «dilettanti allo sbaraglio», direi professionisti troppo impegnati.

PRESIDENTE. Onorevoli senatori, non essendo stati presentati emendamenti alle tabelle 16, 16-bis e 16-ter, passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Illustrerò io stessa gli ordini del giorno (quattro in tutto) poiché sono tutti da me presentati.

Con l'ordine del giorno G/1183/2/8 si intende impegnare il Governo ad adottare opportune iniziative volte a rifinanziare adeguatamente le misure, di cui all'articolo 38, commi 5 e 6, della legge n. 166 del 2002, a sostegno del trasporto intermodale. Infatti, ritengo che non perseguire il sistema degli incentivi nel trasporto intermodale sia un errore e che vi si debba porre rimedio nel prosieguo del dibattito in questa sede, ma soprattutto in 5<sup>a</sup> Commissione.

L'ordine del giorno G/1183/3/8 si riferisce all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. È già emerso dalla relazione e da alcuni interventi, come la legge finanziaria, pur fornendo alcune risposte all'ENAC in or-

dine all'organico, non ha ancora individuato una soluzione per il superamento del blocco del personale all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

Con l'ordine del giorno G/1183/4/8, si intende impegnare il Governo a definire un'apposita previsione di spesa per la sperimentazione e l'incentivazione della defiscalizzazione dell'acquisto di abbonamenti annuali nominativi ai servizi di trasporto pubblico locale, da introdurre in modo progressivo e mirato, anche attraverso l'istituzione del cosiddetto *ticket* trasporto: l'equivalente, per intenderci, del *ticket restaurant*.

Infine, l'ordine del giorno G/1183/5/8 è volto ad assicurare finanziamenti adeguati e aggiuntivi (le risorse stanziare ora sono decisamente ridotte, se non addirittura simboliche) per la realizzazione delle reti per il trasporto rapido di massa, di cui alla legge n. 211 del 1992, in particolare, nelle città di media grandezza e nelle città metropolitane, dove sono in corso progetti di reti tranviarie che negli ultimi anni non hanno ottenuto un adeguato finanziamento e cui non pone rimedio la manovra finanziaria.

MAZZARELLO, *relatore sulle tabelle 16, 16-bis e 16-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole su tutti gli ordini del giorno.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore, pur facendo notare che, in relazione agli ordini del giorno G/1183/2/8 e G/1183/5/8 (il primo sul trasporto intermodale, oggetto inizialmente di un'iniziativa anche da parte nostra, l'altro sul trasporto rapido di massa), si pongono problemi di copertura finanziaria. Se la copertura fosse individuata, sarebbero ottime iniziative.

PASETTO (*Ulivo*). Vorrei avanzare solo una questione di forma in relazione all'ordine del giorno G/1183/4/8: suggerirei di individuare più puntualmente le categorie alle quali riconoscere i benefici di cui all'ordine del giorno citato: studenti, lavoratori, dipendenti o altri.

PRESIDENTE. Potremmo chiedere al relatore una più attenta specificazione delle categorie nel rapporto.

MONTINO, *relatore sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Signora Presidente, mi sembra che il relatore abbia fatto una battuta significativa: alcune parti o l'intero contenuto degli ordini del giorno illustrati saranno rinviati al rapporto da sottoporre alla Commissione. Mi domando allora a cosa serva procedere alla votazione degli ordini del giorno.

STIFFONI (*LNP*). Vorrei svolgere talune considerazioni sull'ordine del giorno G/1183/4/8, relativamente alla defiscalizzazione dell'acquisto degli abbonamenti annuali nominativi.



Signora Presidente, mi rivolgo a lei che ne è la firmataria: nel preambolo all'ordine del giorno si dice che il Governo, nella precedente legislatura, ha tagliato i finanziamenti agli enti locali; mi pare che la mannaia posta in essere dall'attuale Governo sia ancora più pesante. L'ordine del giorno sarebbe quindi da votare per parti separate. Infatti, a parte la sua considerazione iniziale (piuttosto da campagna elettorale), signora Presidente, anche lei sostiene che la manovra finanziaria non risolve completamente il problema dei trasporti. Subito dopo, il Ministro praticamente le ha fatto notare che non ci sono fondi disponibili, perché sono stati tutti tagliati. Defiscalizzare l'acquisto degli abbonamenti è una gran bella iniziativa, ma sono necessarie risorse enormi, considerata la platea alla quale l'ordine del giorno pare rivolgersi.

Potrei suggerire di modificare questo ordine del giorno nel senso di sollecitare le organizzazioni sindacali ad inserire (come già avviene per alcune categorie), in sede di rinnovo dei contratti, una parte che riguarda il trasporto locale. Un esempio per tutti: da decenni ormai nel contratto dei bancari è inserita una voce che va a monetizzare l'abbonamento ai mezzi di trasporto pubblici. Questa potrebbe essere una soluzione, senza andare a toccare il nostro già disastroso bilancio.

MARTINAT (AN). Vorrei fare una battuta, signora Presidente: è evidente che Cavour diceva che un sigaro o un titolo da cavaliere non si negano a nessuno e come lei sa gli ordini del giorno sono l'equivalente di un sigaro o di un titolo da cavaliere, poiché vengono regolarmente accolti dal Governo come raccomandazione. Mi ricordo negli anni trascorsi di alcuni ordini del giorno che venivano rimodulati negli anni successivi e regolarmente accolti perché si continuava a lavorare nell'attesa. Ora, uno in particolare di questi ordini del giorno è di supporto all'emendamento che il Ministro presenterà (contro o a favore del suo Governo, non ho capito bene) per avere i soldi che non ci sono. È un po' come la coperta, che si tira da una parte e si toglie dall'altra; quindi, l'ordine del giorno può essere certamente accolto dal Governo così come dal relatore, ma credo che, al di là di una qualche pubblicazione, lascerà il tempo che trova.

BRUTTI Paolo (Ulivo). Innanzi tutto, volevo dire che mi trovo d'accordo con gli ordini del giorno, in particolare con quello relativo al rifinanziamento della legge n. 211 per motivi che sono noti a tutti: il trasporto rapido di massa nelle zone di congestione è una delle soluzioni privilegiate, quindi se si riuscisse a fare questo spostamento sarebbe molto importante.

Per quanto riguarda invece quello che dicevano il senatore Martinat e il senatore Stiffoni, al di là di una correzione formale alla citazione di Martinat (la frase che ha citato è attribuita dagli storici a Vittorio Emanuele e non a Cavour; e non parla di cavalierati, perché non è vero che si danno a tutti, ma di gradi di caporale, che vengono dati con maggiore facilità), sulla questione delle risorse, certo, nelle proposte di emendamenti si tenterà di trovare una soluzione interna al bilancio in modo da non

avere eccessivi squilibri, però in effetti sarebbe tutto diverso se si riuscisse a violare il principio per cui ogni volta che si parla di microscopiche aliquote di carattere fiscale scoppia una rivoluzione. Basti pensare all'entità della manovra in gioco sui *ticket* o sugli abbonamenti: se si determinasse un microscopico aumento o un prelievo a carico, per esempio, delle tariffe autostradali, come si comincia a supporre che si possa fare in alcune situazioni, in maniera tale da finanziare, per le Regioni che lo fanno, questo tipo di interventi sul trasporto locale; oppure (è uno studio dell'associazione delle aziende di trasporto pubblico locale), se si destinasse a questo fine una minima percentuale dell'accisa sui prodotti petroliferi, ciò potrebbe determinare l'afflusso di importanti risorse e poi, alla fine, il risultato che si avrebbe sarebbe addirittura di vantaggio, perché più abbonamenti significa più gente che viaggia su questi mezzi, meno trasporto automobilistico e quindi meno consumo energetico e perciò un *trend* positivo. Purtroppo però tutte le volte che si accenna ad ipotesi del genere scoppia una mezza rivoluzione, quindi siamo bloccati in tal senso, ma se trovassimo un consenso tra tutte le forze della Commissione forse si potrebbe anche provare.

GRILLO (FI). Sull'ordine del giorno G/1183/2/8 ritengo di esprimere un voto di astensione. Il sostegno al trasporto intermodale ci interessa: è stato il Governo Berlusconi che per la prima volta nella storia del nostro Paese ha inserito risorse prevedendo uno stanziamento sulla legge n. 166 del 2002, di cui oggi si chiede il rifinanziamento.

Siamo d'accordo sull'ordine del giorno G/1183/3/8 perché anche a me pare che l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo debba essere messa sullo stesso piano delle altre istituzioni come ENAC e ENAV. Sulla questione della defiscalizzazione vorrei proporre alla Presidente, che è presentatrice dell'ordine del giorno, e agli altri colleghi un emendamento. Oggi sul quotidiano «Il Corriere della Sera» sono rimasto impressionato da una dichiarazione del senatore Morando, presidente della Commissione bilancio del Senato, il quale dichiara oggi quello che io mi sono permesso di dire ieri in Commissione nel mio lungo intervento, cioè che questa finanziaria che stiamo esaminando nel 2007 genererà, ove non si facciano modifiche, un aumento della pressione fiscale di 2,5 punti percentuali. Ciò vuol dire, dice il collega Morando, 20 miliardi di nuove entrate aggiuntive rispetto a quelle straordinariamente crescenti che stiamo registrando quest'anno. Quindi, scordiamoci la crescita e lo sviluppo perché con questi numeri si deprime ogni ipotesi di sviluppo. Allora, il collega Morando dice una cosa per la quale non è certo che nella maggioranza di centro-sinistra, per la nota presenza di Gruppi non disponibili, si dica: dobbiamo fare un atto di coraggio, dobbiamo inserire una «clausola paracadute». Ebbene, io la propongo già qui: si dica nell'ordine del giorno G/1183/4/8 che possibili defiscalizzazioni, che a me paiono interessanti, si possono introdurre non prima di avere inserito in finanziaria tale clausola. Ciò significa che ove il gettito sia superiore a quello che prevediamo, il di più lo si adopera per ridurre le tasse; mi pare molto semplice. Se la Com-

missione accetta di inserire in qualche punto dell'ordine del giorno questo codicillo di una riga, noi votiamo anche l'idea proposta dalla presidente Donati di operare incentivi nella direzione di una defiscalizzazione dell'acquisto di abbonamenti. Diversamente, ovviamente, siamo contrari, perché sarebbe un prendere in giro l'opinione pubblica.

Siamo contrari poi agli ordini del giorno concernenti la questione della legge n.211 del 1992, perché questi, senatore Brutti, sono gli ordini del giorno che stanno a cuore a Di Pietro, sono altri soldi pubblici, anche per costruire metropolitane. Non se ne può più. Del resto, è la differenza tra noi e voi: voi immaginate una invasività dello Stato e quindi un apporto di sempre maggiori risorse, d'altro canto state aumentando la pressione fiscale in modo esagerato (*Commenti del senatore Mazzarello*). Le metropolitane si fanno in *project financing*: purtroppo la vostra cultura non vi permette di arrivare a questo, ma noi la pensiamo diversamente.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda l'ordine del giorno G/1183/4/8, senatore Grillo, pur comprendendo la sua battaglia politica (immagino che sarà ampiamente riportata all'interno del rapporto del relatore alla Commissione bilancio), non intendo modificare il testo dell'ordine del giorno in questione, introducendo la clausola da lei indicata.

Passiamo alla votazione degli ordini del giorno.

*(La Presidente accerta al presenza del numero legale).*

*(Posti separatamente ai voti, sono approvati gli ordini del giorno G/1183/2/8, G/1183/3/8, G/1183/4/8 e G/1183/5/8).*

MAZZARELLO, *relatore sulle tabelle 16, 16-bis e 16-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Signora Presidente sottopongo all'esame della Commissione la seguente proposta di rapporto favorevole, con osservazioni, relativamente allo stato di previsione del Ministero dei trasporti e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria:

«La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 2007, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria,

– valutato favorevolmente il complessivo impegno nel dare risposte positive, di riforma e rilancio, per un riequilibrio modale dei diversi comparti del sistema dei trasporti del Paese, oggi in crisi e difficoltà:

– valutate positivamente le disposizioni riguardanti il settore portuale ed in particolare quelle relative all'autonomia finanziaria delle Autorità portuali che rappresentano una svolta positiva per il rilancio;

– considerate con favore le disposizioni in materia di demanio marittimo;

– espresso apprezzamento per la previsione di un trattamento di integrazione salariale straordinaria per i lavoratori portuali che prestano lavoro temporaneo nei porti;

- condivisi gli interventi finalizzati allo sviluppo del porto di Gioia Tauro, in quanto piattaforma logistica del Mediterraneo;
- visti positivamente gli interventi tesi al miglioramento del servizio per i pendolari con investimenti significativi;
- sottolineati gli interventi, previsti per la realizzazione di importanti assi ferroviari fatti che presuppongano la contestuale soluzione dei gravi problemi finanziari del gruppo Ferrovie dello Stato;
- giudicato positivo l'intervento verso ENAC e dunque per la sicurezza dei voli, esprime avviso favorevole osservando quanto segue:
  - sarebbe auspicabile e prioritario prevedere l'adozione di misure e risorse che consentano di pervenire ad una efficace soluzione del rinnovo del contratto collettivo dei lavoratori autoferrotranvieri;
  - in materia di sviluppo degli *Hub* portuali di interesse nazionale, sarebbe opportuno riferirsi piuttosto che a singoli *Hub*, alla definizione dei diversi sistemi portuali;
  - sempre con riguardo al tema della portualità, sarebbe auspicabile, ai fini di un pieno rilancio del settore portuale del nostro Paese, un'integrazione del disegno di legge finanziaria, nel senso di prevedere nuove norme per la realizzazione del dragaggio dei fondali;
  - sulle disposizioni relative al settore ferroviario sarebbe opportuno valutare l'opportunità di attribuire alla società Ferrovie dello Stato, ai fini di consentirle di recuperare capitali dal mercato, la disponibilità dei pedaggi derivanti dal congelamento di ISPA altorché maggiori risorse, in particolare destinate al trasporto locale;
  - ai fini dell'equilibrio modale, si dovrebbe rifinanziare la norma a sostegno dell'intermodalità e della logistica;
  - per quel che concerne il settore dell'autotrasporto dopo l'impegno finanziario contenuto nella legge sarebbe opportuno che in futuro venissero adottate ulteriori misure volte a restituire competitività a tale settore, attraverso una profonda riforma;
  - l'opportunità di modificare le norme che prevedano il passaggio al demanio statale delle aree di competenza delle società aeroportuali onde evitare una grave difficoltà degli scali italiani piccoli e medi in particolare;
  - risulta utile considerare un prolungamento, nel quadro delle norme europee, della concessione per la società Tirrenia;
  - nella prospettiva di un maggior equilibrio modale e del trasporto dei cittadini, sembra necessaria una crescita del finanziamento per il trasporto rapido di massa per introdurre misure a sostegno degli abbonamenti annuali per lavoratori, studenti e pensionati;
  - per la sicurezza del volo è necessario il superamento del blocco del personale, al pari di ENAC, per l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, così come è opportuno valutare la rivisitazione dei requisiti di sistema;

– è opportuno un arricchimento ulteriore della normativa oltre che del sostegno economico di già positivi impegni per la sicurezza stradale, a cominciare dalla sagomatura dei profili dei camion».

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

CAMBER (FI). Signora Presidente, vorrei rilevare l'importanza che il relatore ha voluto assegnare, nella sua proposta di rapporto, al tema delle portualità.

A tal riguardo, aggiungo alcune brevissime osservazioni sul tema dell'autonomia finanziaria che saranno meglio sviluppate, nella Commissione competente, dal senatore Grillo. Assistiamo a una situazione sostanzialmente falsata di autonomia finanziaria, se a queste forme di autonomia abbiniamo la piena applicazione della legge Bersani, e laddove, ad esempio, non diamo alle autorità portuali la possibilità di contrarre mutui e di emettere obbligazioni (che invece accordiamo a enti territoriali); ciò inficia largamente l'autonomia finanziaria, tematica che il Governo – ne va dato atto – ha affrontato ma, sostanzialmente, con risultati allo stato velleitari, quantomeno sotto i due profili già accennati.

Per quanto riguarda la nautica da diporto, ricordo che un decreto-legge del 1996 dell'allora ministro Burlando di Genova ottenne il risultato di far decollare, nel decennio successivo, circa cinquanta nuove strutture portuali legate alla nautica da diporto. Oggi, con l'aumento dei canoni correlati agli investimenti (che in tale settore si rendono necessari), si rischia di neutralizzare quel *gap* che l'Italia ha risalito grazie al cosiddetto decreto Burlando; un *gap* che consideri quale fosse allora la ricettività della nautica da diporto italiana e, in correlazione, l'incidenza economica di tale settore sull'economia italiana e come, dopo dieci anni dall'applicazione di tale decreto, con il decollo di nuove strutture portuali per la nautica da diporto, ciò abbia comportato, in termini oggettivamente molto migliorativi, una sorta di allineamento (non ancora però sufficiente) alle realtà europee. Portando i canoni attuali dei concessionari (non è chiaro se si intendono solo i futuri o anche gli attuali) a un moltiplicatore dalle quattro alle otto volte, a fronte di investimenti particolarmente ingenti che i privati ebbero a sostenere (pressoché da soli) nel periodo considerato, è chiaro che rischieremo di neutralizzare questa nicchia – se vogliamo chiamarla tale – peraltro di particolare rilevanza economica e strategica per l'Italia.

Infine, vorrei svolgere una precisazione in merito al riconoscimento di finanziamenti per il rilancio dell'*hub* portuale di Gioia Tauro: è un'operazione che – così come è presentata – rischia di configurare gli estremi di un aiuto di Stato, anche laddove si consideri che, soltanto a guardare l'ultimo bilancio, questo è largamente deficitario: circa il 14 per cento di *deficit standard*. Ci sfugge come si intenda affrontare questo tema in ambito europeo.

Ci si riserva quindi di proporre nella Commissione di merito una ripartizione, nel senso di piattaforme logistiche rivolte ai comparti del cen-

tro Mediterraneo, per il porto di Gioia Tauro, al comparto industriale del Nord-Ovest d'Italia, quindi al settore occidentale del Centro Europa, per lo scalo di Genova e invece, al Nord-Est, e quindi al settore orientale del Centro Europa, per lo scalo di Trieste. Una ripartizione di questo genere consentirebbe il sostanzarsi in termini strategici di un impegno del Governo, nonché, in ambito anche europeo, di una filosofia di poli logistico-portuali che non integrerebbe, quanto meno a questo riguardo, l'ipotesi di aiuti di Stato come sarebbe altrimenti configurabile.

In conclusione, dichiaro il mio voto contrario.

MARTINAT (AN). Signora Presidente, capisco lo sforzo fatto dal senatore Mazzarello per dare un parere favorevole, però basterebbe scorgerlo per vedere che si esprime parere favorevole, osservando che «sarebbe auspicabile», «sarebbe opportuno», e così via discorrendo. Ora, andando a vedere ciò che sarebbe opportuno, o comunque quello che in realtà chiede il senatore Mazzarello, si arriva a concludere che, se egli fosse coerente, dovrebbe proporre un parere negativo; ma ovviamente ognuno deve fare la sua parte e quindi il collega, giustamente, ha formulato una proposta di parere favorevole. Le mie sono critiche costruttive: si dice, ripeto, che sarebbe opportuno, ma questa è una mia considerazione.

Analogamente, sarebbe opportuno, dice il collega Mazzarello, sbloccare il congelamento dell'ISPA.

MAZZARELLO, relatore sulle tabelle 16, 16-bis e 16-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Non ho parlato di ISPA.

MARTINAT (AN). Lo ha scritto: ha parlato di blocco dei pedaggi derivanti dal congelamento di ISPA (naturalmente, sintetizzavo) per fare magari il terzo valico. Quest'ultimo sarebbe opportuno, perché i porti funzionano se c'è l'interporto, a Genova l'unico interporto che c'è è Alessandria e si può fare interporto ad Alessandria se si riesce a fare il terzo valico; altrimenti, la logistica dove la facciamo? Giustamente qualcuno ha detto: certamente non a Gioia Tauro. Si può fare nelle zone in cui c'è un sistema industriale che funziona e che quindi consente di realizzare un sistema logistico.

Tutto ciò premesso, sarebbe magari opportuno, come dice il collega, proseguire la Milano-Verona, alta velocità, e magari la Verona-Padova, e via discorrendo; credo che in questa finanziaria, al di là dalle tasse, ci siano tante opportunità, come quelle sottolineate dal senatore Mazzarello, che però non sono concretizzate nella realtà. Sarebbe opportuno, magari, che il ministro Bianchi emendasse se stesso, quindi il suo Governo, e sarebbe quindi necessario avere qualche finanziamento in più che forse non ci sarà, mettetevi d'accordo tra di voi; ma noi certamente non possiamo votare questa finanziaria e ciò che è previsto in questa tabella.

PISTORIO (DC-PRI-IND-MPA). Signora Presidente, ovviamente la mia è una dichiarazione di voto contrario, per una ragione che mi pare semplice: basterebbe guardare in ogni occasione pubblica lo sguardo confuso ed imbarazzato dei membri della maggioranza nel difendere questa manovra finanziaria per motivare una dichiarazione di voto contrario. Non ho l'autorevolezza e l'esperienza del senatore Grillo per ricostruire la storia economica degli ultimi cinquanta anni, ma alcune delle sue riflessioni di ieri sono state stimolanti anche per accentuare i dubbi sulla portata macroeconomica di questa manovra. Essa appare certamente sovradimensionata rispetto alle esigenze limitate di riequilibrio finanziario del *deficit* e quindi di rientro nei parametri previsti dal Trattato di Maastricht; non c'è dubbio, inoltre, che vi sia un intervento fortissimo di pressione fiscale dissimulato attraverso meccanismi diversi, con lo spostamento delle responsabilità a livello delle autonomie locali, con prelievi forzosi, diffusi, oltre che poi con un'operazione che vorrebbe essere di giustizia redistributiva sul terreno dell'IRPEF. Ma il problema vero è che questo impatto così consistente, così invasivo, non ha una *mission*: non si comprende quale sia il destino finale di un'operazione così importante dal punto di vista del prelievo e del finanziamento della spesa pubblica. Lo dico in quella che mi pare la Commissione più pertinente, che dovrebbe sovrintendere in termini di programmazione agli investimenti infrastrutturali di questo Paese: se potessimo individuare all'interno di questa manovra una filosofia dell'investimento pubblico in termini di infrastrutture, allora avrebbe un senso, si potrebbe capire. Certo, rientrerebbe in una logica un po' statalista, ma lo statalismo in questo Paese è patrimonio di tutti. Vorrei ricordare al senatore Grillo che l'intervento pubblico in economia non è né socialcomunista né esclusivamente democristiano, visto che comunque le partecipazioni statali nascono prima del centro-sinistra, che sono da reinserire nella cultura politica del cattolicesimo democratico, di Fanfani in modo particolare e in quella storia politica, ma è il fascismo che costruisce l'intervento pubblico in economia per una ragione che non è venuta meno: tutto nasce, infatti, dalla debolezza endemica del capitalismo italiano e dall'incapacità del nostro capitalismo di fronteggiare la sfida quando esce dalle mura di casa. Che la nostra economia sia debole e che preveda l'intervento dello Stato è un dato strutturale; l'IRI nasce con il fascismo e continua fino ai nostri giorni; devo dire con franchezza che il Presidente del Consiglio lo ha teorizzato, in modo anche abbastanza evidente, quasi ingenuo, nella vicenda Telecom facendo riferimento al controllo di settori, di *asset* strategici, all'interno del sistema pubblico. Solo che, per tornare indietro, tutto ciò andrebbe fatto in modo limpido, trasparente. Ieri è stato correttamente espresso il dubbio che il nostro sistema economico sia in grado di reggere questa competizione; è vero che anche l'intuizione del centro-destra di utilizzare il privato a sostegno dell'investimento nelle infrastrutture non è stato un successo.

Per quanto riguarda il ponte sullo Stretto, si tratta di un'operazione assolutamente audace e temeraria, di una sfida tecnologica di quelle che ogni tanto un Paese raccoglie.

In un'intervista al giornale della mia Provincia, Mario Monti, uomo apprezzato *bipartisan* (l'ha cercato il centro-destra, forse lo utilizzerà il centro-sinistra, ed è una cosiddetta riserva della Repubblica, ove mai dovesse servire), ha dichiarato che, a suo avviso, la realizzazione del ponte sullo Stretto è una di quelle sfide che un Paese compie quando ha voglia di futuro e non quando si «rattrappisce» nel presente.

Ebbene, quell'operazione andava dispiegata fino in fondo per verificare, ad esempio, se una parte del finanziamento - com'era previsto e che non è stato realizzato - da parte del *general contractor* dovesse rinvenire risorse finanziarie sui mercati internazionali, attraverso due *advisors*, perché si completasse l'edificazione. È chiaro che non poteva non esserci un consistente intervento di parte pubblica; immaginiamo se un'opera come quella potesse essere tutta finanziata dal privato, ma che i soggetti di parte pubblica fossero comunque fruitori dell'infrastruttura che oggi pagano un prezzo elevato alla mancanza di connessione.

Le Ferrovie dello Stato pagano un prezzo elevatissimo, sopportando un grave *deficit* per l'attraversamento dello Stretto. C'è un dato importante: senza il ponte sullo Stretto - non è una mia fissazione, ma una questione essenziale alla base di un grande progetto infrastrutturale - non ha alcun senso che estendiate le ferrovie fino a Reggio Calabria. Infatti, è coerente che spostiate la linea ad Alta velocità da Napoli a Bari, un'altra linea, perché il mercato calabrese (2 milioni di abitanti) non è redditizio per le Ferrovie. Se non aggregate l'area siciliana, non ha senso investire in linee ferroviarie da Napoli a Reggio Calabria. È un dato economico, non una provocazione.

Infatti, la macroarea siculo-calabra ha senso strategico solo se diventa la zona dell'intermodalità e dell'attracco dei porti (Gioia Tauro) e se viene realizzato un serio sistema di infrastrutture. Altrimenti, abbandonate la Sicilia al suo destino. Anche la Calabria la seguirà, perché da sola non regge. È chiaro che il nostro Paese si fermerà a Napoli e Bari. Non leggo in ciò scelte politiche di una bandiera o dell'altra; vi leggo un disinteresse per il Mezzogiorno. Per cui, voi investite solo su quanto, per varie ragioni, ritenete si possa salvare; per quanto riguarda il resto, lasciate pure che vada in rovina. Tanto un'isola è pur sempre un'isola.

Se un così grande prelievo forzoso di risorse e un intervento così invasivo in campo fiscale avessero avuto una *mission* nel campo delle infrastrutture o in un altro comparto, lo avrei accettato; ma non è così. Non so cosa vogliate fare delle enormi risorse che prelevate.

Il senatore Grillo sostiene che vogliate finanziare il pubblico impiego. È una scelta, anche se non la più moderna o la più razionale. Spero che, almeno, vi premi in termini di consenso, dal momento che, osservando gli ultimi sondaggi, è in visibile calo. Quest'operazione potrebbe esservi utile.

PASETTO (*Ulivo*). Nel complesso, la proposta di rapporto del relatore è estremamente condivisibile. Vorrei solamente proporre un'integrazione, laddove è affrontata la questione relativa alle tratte ferroviarie rimaste inutilizzate all'indomani dell'entrata in funzione dell'Alta velocità. Se-



natore Mazzarello, propongo di prevedere interventi da parte dello Stato a sostegno delle Regioni per la riutilizzazione delle suddette tratte.

MAZZARELLO, *relatore sulle tabelle 16, 16-bis e 16-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Vuole che si supporti l'azione delle Regioni?

PASETTO (*Ulivo*). Oppure che la si coordini o la si solleciti. Il punto è che vi sono tratte (penso alla Roma-Napoli) che possono essere riutilizzate.

PRESIDENTE. Devono essere riutilizzate, senatore Pasetto.

PASETTO (*Ulivo*). Bisogna però che sia chiarito.

FILIPPI (*Ulivo*). Signora Presidente, mi permetto di suggerire al relatore una segnalazione e di verificare se sia opportuno inserirla nella sua proposta di rapporto che, peraltro, condivido pienamente nella forma.

Prima di farlo, vorrei replicare al senatore Martinat che nella proposta, oltre alla parte che segue la formulazione del parere del relatore, c'è una premessa che lo motiva e lo giustifica ampiamente. La seconda parte, quindi, non contiene elementi di critica ma, semmai, di memoria.

La segnalazione riguarda la necessità di prevedere maggiori risorse a sostegno della Guardia costiera, anche in ragione dei rilevanti compiti a cui tale servizio è soggetto a causa dell'immigrazione e degli sbarchi.

GRILLO (*FI*). Signora Presidente, se mi è consentito, vorrei intervenire brevemente, pur riconoscendomi nella posizione del senatore Camber, intervenuto poc'anzi in sede di dichiarazione di voto.

Volevo proporre un emendamento alla proposta di rapporto testè formulata dal relatore. Sembra che il ministro dei trasporti Bianchi, lo scorso 20 ottobre (secondo quanto denuncia l'associazione dei consumatori), abbia realizzato un'intesa con alcune associazioni di categoria degli autotrasporti per proporre in sede di finanziaria – non mi risulta, ma evidentemente lo farà, se ha assunto tale impegno – una modifica riguardo alla sicurezza stradale volta ad adottare i provvedimenti necessari a sospendere l'obbligo, previsto dall'articolo 72, comma 1-*bis*, del nuovo codice della strada, di installazione sui veicoli delle strisce retroriflettenti; si tratta dell'emanazione di una normativa comunitaria. Vorremmo pertanto proporre di inserire nella proposta di rapporto un riferimento a tale proposito.

MAZZARELLO, *relatore sulle tabelle 16, 16-bis e 16-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Non mi soffermo sulle obiezioni generali alla mia proposta, ma è chiaro che il giudizio complessivo sulla sua filosofia e sugli interventi a sostegno del settore dei trasporti è positivo. Sinceramente non accolgo la proposta di Grillo

di inserire nella proposta di rapporto il riferimento cui ha accennato la sospensione dell'attuale obbligo delle strisce retroriflettenti.

GRILLO (FI). Vorrei chiarire la mia proposta. L'importante è che il Ministro si pronunci. Avete ricevuto anche voi questa denuncia. Chiedo la conferma, è ovvio, delle misure esistenti, chiedo che rimanga quello che c'è. Se il Ministro non smentisce, sembra, secondo quella denuncia che voi tutti avrete ricevuto (e se così non è, vi informo io al riguardo), che si sia impegnato con alcune categorie a toglierla, il che sarebbe pericolosissimo.

MAZZARELLO, *relatore sulle tabelle 16, 16-bis e 16-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Secondo me, non solo bisogna confermare quello che c'è, ma bisogna andare ulteriormente avanti per quanto concerne le strutture catarifrangenti, tant'è vero che è scritto nel parere, e se vogliamo, lo rafforziamo da questo punto di vista. Personalmente, vorrei che non ci fosse nessuna interruzione, anzi, che ci fosse un'accelerazione, perché è un elemento fondamentale per la sicurezza stradale. Avete presente quante auto si infilano sotto i camion perché non li vedono? Se il collega Grillo intende dire che bisogna accelerare l'adozione di misure relative alla risagomatura dei camion con i catarifrangenti, accolgo senz'altro il suo rilievo; se invece vuole interromperla o addirittura bloccarla, non l'accolgo.

Comunque, signora Presidente, integro lo schema di rapporto formulato nel senso proposto dai senatori intervenuti.

PRESIDENTE. Prendo atto delle integrazioni apportate al testo dello schema di rapporto proposto (pubblicato in allegato al resoconto della seduta odierna).

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

Metto ai voti la proposta di rapporto favorevole con osservazioni sulle tabelle 16, 16-bis e 16-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria, con le integrazioni apportate dal relatore.

**È approvata.**

Riprendiamo l'esame delle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e delle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria, sospeso nella seduta di ieri.

MONTINO, *relatore sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Signora Presidente, onorevoli colleghi, mi sembra evidente, giunti a questo punto, che la replica del relatore non possa che essere succinta. Mi concentrerò essenzialmente su tre questioni. La prima: indubbiamente con questa manovra finanziaria (penso che sia un dato inequivocabile, su cui anche i colleghi dell'oppo-

sizione, che sono sicuramente persone di assoluta onestà intellettuale, debbono convenire) rispetto al 2006 siamo in presenza di un aumento considerevole della dotazione finanziaria per interventi infrastrutturali. Un aumento pari al 25 per cento, per circa 4 miliardi di euro, che derivano da un impegno per 15 anni di risorse che attivano 4 miliardi, per l'appunto, a partire da risorse annuali, finanziarie, di cento milioni per l'istituzione di questo fondo, chiamiamolo così, di dotazione per investimenti infrastrutturali. A ciò si aggiungono una serie di altri finanziamenti che vanno al di là di questa manovra finanziaria: mi riferisco innanzi tutto ai 2 miliardi e 300 milioni del Fondo di garanzia autostradale che in questo caso passerebbero all'ANAS per un intervento specifico in particolare (cioè, dovrei dire finalmente, dopo decenni, per chiudere il corridoio autostradale che va da Salerno a Reggio Calabria), ma anche ad una serie di altri interventi aggiuntivi a questa manovra. Quindi, siamo di fronte ad una novità di rilievo, che inverte una tendenza; certo, anch'io, anche la maggioranza, continuiamo a considerare la manovra insufficiente, occorrerebbero ancora più finanziamenti rispetto a quello che stiamo facendo, alla dotazione di quest'anno, però c'è un'inversione netta della tendenza e in essa è chiaro che si è aperta una strada soprattutto guardando ai prossimi anni, quindi non solo all'annuale ma al pluriennale. In termini di finanzia-ria possiamo sicuramente guardare in prospettiva con positività.

Seconda osservazione: tutti i colleghi dell'opposizione hanno posto l'accento in modo molto forte sul disorientamento sul piano delle scelte di politica infrastrutturale. In particolare hanno denunciato (lo hanno fatto anche in Aula in occasione della discussione sul decreto fiscale) la scelta, sciagurata secondo loro, di defanziare il ponte sullo Stretto in qualche modo introducendo elementi di incertezza su alcuni grandi corridoi di intermodalità, in particolare il corridoio 1, il corridoio 5, le cose che qui sono state ricordate. Ora, è evidente che siamo di fronte ad un cambio dalla strategia: su questo avete perfettamente ragione, non nascondiamocelo. Non si poteva pensare che il centro-sinistra prendesse per buona la strategia del centro-destra (perché poi anche su questo c'è una differenza tra noi e voi) e che, come se non fosse successo nulla sei mesi fa con le elezioni politiche, continuassimo a seguire le stesse scelte del centro-destra, anche sui temi infrastrutturali. Quindi, c'è un cambiamento sostanziale di strategia, che parte da un punto fondamentale: invece di mettere in testa a tutte le priorità e ai programmi le medie e grandi opere, i megainterventi strutturali, riteniamo più giusto e prioritario che si facciano interventi diffusi nei singoli territori. Quindi, c'è una diversità di vedute sostanziale. E quando diciamo: via i soldi per il ponte di Messina, è bene sottolineare, tra l'altro, che non sono soldi privati, sono comunque soldi pubblici o parapubblici. Quindi, quella era una finzione di *project financing*, lo sapete perfettamente anche voi: non a caso l'aver finanziato quell'opera e avere deciso poi di non farla non produrrà alcun effetto, proprio perché i soggetti che abbiamo dall'altra parte non sono soggetti privati, i nostri interlocutori sono pubblici. E il pubblico, visto che natural-

mente fa riferimento al sistema istituzionale, è chiaro che possiamo indrizzarlo in un modo anziché in un altro.

Quindi, la decisione di interrompere la realizzazione del ponte di Messina non provocherebbe grossi scossoni. Con quella parte di finanziamenti operiamo una scelta, secondo me, di grande forza, perché destiniamo alla regione Sicilia, per il sistema della propria viabilità, 1.050.000.000 euro in tre anni.

PISTORIO (DC-PRI-IND-MPA). Sono i fondi FAS.

IZZO (FI). Sono i fondi già destinati.

MONTINO, *relatore sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Voi non avete mai realizzato, al di là dei programmi generali, un intervento così significativo in termini finanziari, per la regione Sicilia.

Tuttavia, non avevamo una dotazione finanziaria così netta e importante a favore della regione Sicilia per il sistema di viabilità locale, pari a 300 milioni di euro, cioè 600 miliardi di vecchie lire.

PISTORIO (DC-PRI-IND-MPA). Il dibattito non si può fare. È una forzatura. I fondi per le aree sottoutilizzate programmavano di destinare 1.050.000.000 euro per la viabilità. È tutta vostra questa partita.

PRESIDENTE. Senatore Pistorio, per cortesia, non interrompa il relatore; avrà tempo per fare la sua dichiarazione di voto.

MONTINO, *relatore sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Questo tipo di discussione non la capisco. Parlare di «vostra» e di «nostra» è incomprensibile: non ci sono strade provinciali della Sicilia che appartengono al centro-sinistra e strade che sono del centro-destra. Non facciamo ridere, per cortesia. Sono necessarie le gare, occorre seguire determinate procedure.

PISTORIO (DC-PRI-IND-MPA). Sono i fondi FAS, ripeto.

MONTINO, *relatore sulle tabelle 10, 10-bis, 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Evitiamo questa discussione. Penso che non sia condivisibile, dal momento che votate contro la norma. Sia in sede di discussione sul decreto fiscale, sia in sede di finanziaria continuate a votare contro; continuerete a criticarci, ma siamo di fronte a due strategie completamente diverse. È questo l'assunto della nostra discussione.

Allo stesso tempo, non sacrificiamo quanto è stato ottenuto finora. Non stiamo dicendo che quanto è stato fatto dal centro-destra sia sbagliato. Se riconfermiamo un finanziamento specifico e lo aumentiamo notevolmente (lo avete dichiarato voi, ad esempio, per quanto concerne il si-

stema portuale e il famoso progetto delle autostrade del mare), non vi è dubbio che siamo di fronte alla più netta inversione di rotta di questa finanziaria: ciò significa che su quel progetto siamo d'accordo; operiamo - come dimostrato - una scelta molto chiara e prevediamo una dotazione molto forte.

La terza questione riguarda le prospettive dell'ANAS e il rapporto tra l'azienda e la regione Lombardia. Ritengo - lo spiegherò sinteticamente anche nella proposta di rapporto - che la manovra finanziaria del 2007 garantisca e garantirà all'ANAS una certa stabilità finanziaria, collegandola direttamente alle entrate del sistema concessionario delle autostrade. Precedentemente, il 50 per cento di tali entrate andava all'ANAS e l'altro 50 per cento lo incamerava direttamente lo Stato. In questo caso, si tratta di finanziamenti certi che, addirittura, tendono a aumentare, perché il traffico autostradale è in notevole aumento. Siamo di fronte a un forte incremento delle tariffe (non più all'uno, ma al due per cento) e, quindi, a una dotazione sicura che consente una programmazione certa e una scelta di campo. Non si mette più l'ANAS ogni anno di fronte a fatti compiuti, obbligandola a mutare prospettive gestionali e programmatiche. Non più, perché l'ANAS è ora legata direttamente e automaticamente alle entrate autostradali. Vi è poi una parte di finanziamento che, naturalmente, riguarda gli interventi sulla finanziaria.

Per quanto riguarda il progetto - lo ricordavo all'inizio - più importante, quello per la Salerno-Reggio Calabria, dobbiamo riconoscere che è stato uno degli interventi più scandalosi mai realizzati: la responsabilità è di tutti, perché si tratta di oltre 400 chilometri che sono, da trent'anni, un cantiere interminabile. È una strada insicura, dove si registra un tasso altissimo di incidenti. Ebbene, a quel tratto autostradale è destinato l'intervento che ricordavo all'inizio: il fondo di garanzia pregresso, quello accantonato per le opere già eseguite, pari a circa 2.300.000.000 di euro di finanziamento.

Tra l'altro, la dotazione complessiva - se analizziamo le nostre scelte - tiene conto del complesso delle realtà italiane, Regione per Regione, in tutto il territorio nazionale: mi riferisco, ad esempio, agli interventi previsti per la Lombardia, la Liguria e il Veneto. Si prevede, in deroga alle procedure, la collaborazione tra ANAS e Regione lombarda, attraverso la costituzione di aziende *ad hoc*, per la realizzazione di determinate infrastrutture: ad esempio, tangenziali o tratti autostradali.

In linea di principio, apprezzo l'intento di coinvolgere le Regioni nella realizzazione di alcuni interventi, non vi vedo alcuno scandalo, perché credo che sia giusto, in modo particolare in relazione a quelle infrastrutture che hanno una valenza di carattere più generale, ma molto legata alla realtà locale (ad esempio, la tangenziale), interessare il sistema autonomistico delle Regioni. Ciò nonostante, trovo sbagliato - come evidenzierò nella mia proposta di rapporto - che il tema si risolva soltanto a favore della regione Lombardia.

È una questione importante che va affrontata, a mio avviso, nel contesto del rapporto Stato-Regioni, perché può significare dare una risposta

alla Lombardia, ma deve significare anche dare una risposta alla regione Calabria, alla regione Lazio, alla regione Toscana, eccetera. Pertanto, ritengo inopportuna quella norma se riferita esclusivamente alla Lombardia, perché il tema esiste ed è giusto porlo, ma deve riguardare il contesto più generale dei rapporti tra lo Stato e il complesso delle Regioni.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'ordine del giorno G/1183/1/8.

PALERMO (RC-SE). Signora Presidente, illustro l'ordine del giorno G/1183/1/8. Vi è un problema riguardo alla costituzione di un organismo di diritto pubblico partecipato dalla stessa Regione a cui può essere affidata da ANAS la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture autostradali lombarde: ne abbiamo parlato anche ieri in Commissione e lo aveva segnalato anche la Presidente. È reso possibile, attraverso l'articolo 18, comma 545, della finanziaria 2007, che la Regione abbia poteri concessori, e questa è una questione molto delicata, che a mio avviso andrebbe discussa in un'altra sede, e non nella finanziaria.

Nell'ordine del giorno si sottolinea poi la necessità di essere più decisi nel promuovere politiche che incentivino il passaggio dal trasporto su ruota al trasporto su rotaia e dunque nel reperire le risorse necessarie per potenziare la rete metropolitana e le ferrovie regionali.

GRILLO (FI). Siamo contrari a questo ordine del giorno, sia per le parti dispositive, in riferimento a quanto è scritto in finanziaria, sia per le parti concernenti gli impegni richiesti al Governo.

BRUTTI Paolo (Ulivo). Vorrei un chiarimento. Nell'ordine del giorno si dice che con l'articolo 18 è resa possibile la costituzione di un organismo di diritto pubblico partecipato a cui può essere affidata da ANAS la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture autostradali lombarde. Ebbene, per come è scritto, suona come un'interpretazione della norma prevista nella legge finanziaria che invece, per come è formulata, può essere interpretata in due modi diversi tra loro, nel senso che si consente di dare vita ad una sottoconcessionaria che realizza e gestisce le opere infrastrutturali lombarde tra ANAS e regione Lombardia e che poi si sostituisce agli attuali concessionari e regola i rapporti con loro; ovvero, nel senso che si attribuisce alla regione Lombardia e all'ANAS la possibilità di diventare concedenti su tratte autostradali già esistenti di carattere nazionale. È la prima interpretazione quella che si vuole sottolineare in questo ordine del giorno, mi pare, ed è molto importante sottolinearlo, perché sarebbe una specie di interpretazione autentica della norma sulla quale lei, signora Presidente, proponeva ieri sera addirittura di presentare un emendamento.

MAZZARELLO (Ulivo). Sono d'accordo sull'impostazione dell'ordine del giorno in esame, preso atto della sottolineatura di impegno per il Governo che mi pare importante e significativa. Sinceramente, così come è posta la questione di un ruolo nuovo delle Regioni anche come

struttura, anche in termini di concessionari, non la vedo in modo negativo, anzi, mi sembra si tratti di passi in avanti importanti. Naturalmente andranno viste una serie di questioni, credo sia opportuno un approfondimento, però, ripeto, mi pare che per come è posta, possa funzionare.

MONTINO, *relatore sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Il relatore esprime parere favorevole all'ordine del giorno.

CASILLO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture*. Il Governo esprime parere favorevole sull'ordine del giorno.

PALERMO (RC-SE). Signora Presidente, chiedo che l'ordine del giorno venga posto in votazione.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

(La Presidente accerta la presenza del numero legale).

(Posto ai voti, è approvato l'ordine del giorno G/1183/1/8).

Passiamo all'esame dell'emendamento presentato alla tabella 10.

FUDA (Misto-PDM). Stante l'assenza del senatore Formisano, faccio mio l'emendamento e lo do per illustrato.

MONTINO, *relatore sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. È un emendamento di carattere tecnico, perché sposta una posta di bilancio da una competenza a un'altra. Esprimo parere favorevole sull'emendamento in esame.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore.

(Posto ai voti, l'emendamento 10.Tab.10.1 è approvato).

MONTINO, *relatore sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Sottopongo all'esame della Commissione la seguente proposta di rapporto favorevole sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria:

«La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture per l'anno finanziario 2007, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria, considerata la situazione di emergenza finanziaria che il Governo si è trovato ad affrontare ad inizio Legislatura nel settore delle infrastrutture; evidenziato come la grave insufficienza delle risorse disponibili per la realizzazione delle opere abbia imposto la necessità di procedere ad una completa rivisitazione del quadro degli interventi da realizzare, al fine di ridefinirne le priorità, anche alla

luce del Piano nazionale dei trasporti intermodali, in modo da garantire una reale integrazione tra le diverse modalità di trasporto; ferma restando l'esigenza di attribuire priorità alle opere già cantierate, si sottolinea la necessità che alla individuazione degli obiettivi che il Governo intende perseguire nell'ambito della politica infrastrutturale si pervenga con il pieno coinvolgimento delle Commissioni parlamentari preposte e di tutti gli altri soggetti istituzionali competenti; rilevato come, in tale contesto, le misure proposte nell'ambito della manovra finanziaria testimonino lo sforzo di rilanciare le attività nel settore delle infrastrutture, mediante la previsione di stanziamenti ben superiori rispetto a quelli previsti nella finanziaria dello scorso anno; valutata positivamente la destinazione delle risorse al completamento di alcune opere infrastrutturali oggettivamente prioritarie, come quelle finalizzate alla grande viabilità, nonché ad opere specifiche a livello locale, in un quadro equilibrato di distribuzione territoriale e settoriale, tenendo conto che il ruolo delle Regioni, in quanto soggetti cogestori insieme all'ANAS, di interventi nella grande viabilità deve essere valutato non relativamente alle singole Regioni, ma nell'ambito di un rapporto complessivo tra lo Stato, con i propri strumenti ed il sistema regionale, esprime un rapporto favorevole».

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

MARTINAT (AN). Signora Presidente, ciò che si evince da questa finanziaria, al di là di quanto afferma il senatore Montino, sul sistema stradale e autostradale, è che Prodi è contro Prodi, perché è stato l'uomo che ha liberalizzato e messo tanto sul mercato, dalle autostrade ai telefoni. Oggi è Prodi contro Prodi, perché prima ha tentato un'operazione Telecom (magari *in house*, privata), ora ne sta facendo una pubblica, «irizzando» il sistema autostradale, in connessione o in collusione - visto che è un ex magistrato capisce bene cosa vuol dire - con il ministro Di Pietro.

Senatore Montino, lei dice che ci sono più soldi. Se una persona compie delle rapine o espropria i proletari ha più soldi. Nel momento in cui cita il fondo centrale di garanzia per le autostrade, dimentica che vi sarà un contenzioso e che quei soldi non verranno toccati. Il fondo centrale di garanzia è una società con tanto di consiglio di amministrazione. Sono i fondi del sistema autostradale; infatti, si chiama fondo centrale di garanzia per le autostrade.

Ogni singola società autostradale poteva e può ancora attingere a tali risorse, dietro autorizzazione del consiglio di amministrazione del fondo. Non si può, con colpo di legge, cancellare il fondo di garanzia, una società che esiste, sottraendole i soldi per destinarli al sistema autostradale della Salerno-Reggio Calabria. Se ne può usufruire facendo regolare domanda.

Senatore Montino, quando dice che sono raddoppiati i fondi che l'ANAS riceverà dal sistema autostradale, mi pare evidente: bastava dire che prima lo Stato prendeva l'1 per cento dal sistema autostradale - cioè dai pedaggi imposti ai cittadini - mentre l'ANAS non prendeva nulla. Oggi



viene aumentato il prelievo ai cittadini dall'1 al 2 per cento. L'erario continua a prendere l'1 per cento, ma l'altro 1 per cento va all'ANAS. Non avete aumentato i fondi per l'ANAS, avete aumentato le tasse come per tutto il resto. Avete tentato di espropriare il fondo di garanzia di risorse che, probabilmente, non riuscirete a utilizzare. Avete di fatto bloccato gli investimenti nel sistema autostradale privato, perché si apriranno contenziosi - come ho già detto più volte - con tutte le società autostradali, a cominciare dalla Asti-Cuneo che il ministro Di Pietro ha bloccato, dopo che è stata vinta una gara internazionale, non firmando una concessione, *ante* articolo 12. Quindi, seguirà un'altra causa per danni e il blocco degli investimenti privati: parliamo di miliardi di euro a partire dal prossimo anno. Quindi, non avremo né i soldi dei privati, né i soldi pubblici.

Quando si afferma che in questo fondo di garanzia ci sono 2.300.000.000 euro, occorre rilevare che questo non è sufficiente, lo sappiamo tutti; basta controllare i bilanci della società. È necessario invece che vi mettiate mano, né ciò si può fare con un colpo di legge. Infatti, anche la Corte di giustizia europea ha detto che la nostra, fino a prova contraria, è una Repubblica e che questi si chiamano espropri: portare via soldi altrui e usarli per fini determinati e mirati è un esproprio.

Obiettivamente, credo di aver centrato solo uno degli argomenti in oggetto, signora Presidente, perché potrei parlare anche di altre questioni che vengono ignorate. Ieri, in discussione generale, ho parlato del mancato aumento dei contributi per gli affitti, questione intorno alla quale ci avete torturato per anni perché i soldi stanziati erano pochi e bisognava raddoppiarli. Non sono stati presentati emendamenti in tale direzione, né da parte del suo Gruppo, né da parte di Rifondazione comunista, per integrare le risorse da destinare alle situazioni di disagio abitativo: queste sono, per i prossimi tre anni, analoghe ai precedenti. Quindi, di cosa parlate? Non ho affrontato poi la questione del catasto, dell'aumento delle tasse, dell'ICI e altri aspetti ancora.

Pertanto, il nostro voto sarà nettamente contrario alla proposta di rapporto, proprio perché - come ha giustamente sottolineato il senatore Montino nella sua lunga dichiarazione - apparteniamo a due formazioni diverse. Indubbiamente, siamo diversi e ragioniamo in modo diverso. Noi rispettiamo le regole nazionali e internazionali. Qualcun altro forse le ha dimenticate, ma se ne accorgerà molto presto.

PRESIDENTE. Vorrei precisare, perché rimanga agli atti, che le sue osservazioni sulla situazione degli affitti e altre questioni che ha segnalato non sono di competenza della nostra Commissione. Altri senatori, sicuramente, avranno esposto i problemi da lei sottolineati alle Commissioni competenti, ma non ne abbiamo potuto discutere qui.

MARTINAT (AN). Infatti, le preannuncio che presenteremo i nostri emendamenti alla Commissione bilancio. Potevamo non disturbarci affatto in questi giorni a venire qui, per esprimere dei pareri che non servono a nulla, e andare direttamente in 5<sup>a</sup> Commissione.

PRESIDENTE. Mi perdoni, senatore Martinat, la mia era solo una precisazione. La nostra Commissione ha determinate competenze e tra questa non rientra il tema degli affitti.

MARTINAT (AN). Comunque, avrebbero potuto essere presentati degli ordini del giorno.

PISTORIO (DC-PRI-IND-MPA). Signora Presidente, non voglio svolgere un ragionamento troppo lungo, però al senatore Montino vorrei ricordare una cosa, anche per spiegare la mia interruzione, della quale mi scuso, non essendo elegante come modo di interloquire.

Voi non potete trasformare i fatti: qui si tenta addirittura di costituire una *partnership* tra una regione ed un'azienda per garantire in qualche modo un'interlocuzione adeguata al territorio. L'operazione che lei ha descritto, confondendo i fondi per il Ponte con i fondi per la viabilità secondaria, è un'operazione centralista perché voi, voi maggioranza (non c'è stato alcun dibattito), decidete di utilizzare fondi FAS, quindi fondi per le aree sottoutilizzate, per una destinazione vincolata al di fuori di una normale interlocuzione. I fondi FAS sono previsti per cose diverse. Vi posso garantire (non è una indiscrezione) che il Capogruppo dell'Ulivo al Senato non è che fosse molto convinto di questa destinazione ed immaginava, come altri, che vi fossero questioni di maggiore rilevanza delle infrastrutture in Sicilia. È un dibattito vostro, quello su questa iniziativa, ed è un'operazione centralista, autoritativa, con cui ritagliate una fetta di risorse già destinate alle aree sottoutilizzate e la destinate ad altro. Cosa diversa sono i fondi per il Ponte (un miliardo di euro alla Sicilia e 400 milioni alla Calabria) che andranno riprogrammati secondo una percentuale del 90 per cento per le infrastrutture e del 10 per cento per l'ambiente in termini di concertazione. Posso comprendere che, fatta una scelta di principio, questa abbia una ricaduta, un minimo di ammortizzatore; non vi dico grazie, prendo atto che su questo terreno c'è una interlocuzione. Ciò non è invece per le strade provinciali: siamo di fronte ad una scelta centralista, autoritativa, che invade un campo di competenza delle autonomie locali.

In conclusione, dichiaro il mio voto contrario.

GRILLO (FI). Preannuncio il voto contrario del nostro Gruppo alla proposta di rapporto presentata dal relatore (che pure ho apprezzato per la chiarezza dell'esposizione), di cui vorrei fare una velocissima rilettura.

Il primo punto: si fa riferimento alla situazione di emergenza finanziaria che il Governo si è trovato ad affrontare (ovviamente noi neghiamo che ciò corrisponda al vero) e a come la grande insufficienza di risorse disponibili imponga una completa rivisitazione del quadro degli interventi da realizzare, eccetera: peccato che quest'ultima non sia stata fatta, perché non abbiamo agli atti nessuna decisione del Governo in ordine alla conclamata rivisitazione. Ho fatto presente ieri, senatore Montino, che nella passata legislatura, nei primi cinque mesi di lavoro, il Governo, viceversa,

questa programmazione l'aveva fatta ed aveva approvato la legge più importante di quella legislatura.

MONTINO, *relatore sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Noi siamo più lenti.

GRILLO (FI). Siete come dei *diesel*, siete lentissimi, anche se avete un Ministro straordinario quanto a capacità di declamare sulle televisioni di tutta Europa; però concretamente in Parlamento non abbiamo ancora visto nulla. Questo Ministro produce aria fritta, quanto meno per ora registriamo aria fritta, ma decisioni formali assunte dal suo Ministero, dal CIPE o dal Governo non risultano.

Per quanto riguarda poi l'intermodalità, sono d'accordo sull'opportunità che vi sia il pieno coinvolgimento delle Commissioni parlamentari sulle nuove proposte. Colgo l'occasione per ringraziare il collega Montino per il rispetto manifestato nei confronti delle Commissioni.

Come i colleghi sanno, l'ho già detto altre volte, sono ragioniere, ho fatto l'assessore al bilancio della regione Liguria e il sottosegretario di Stato al bilancio: ebbene, questa finanziaria, oltre ad essere controproducente ai fini dello sviluppo del mio Paese, è anche falsa. Io adesso farò una denuncia, senatore Mazzarello, mi permetterò di fare un rilievo documentato, sperando che non qui, ma almeno in Aula ci diate su questo punto un po' di soddisfazione. Diversamente, il «povero» senatore Montino continuerà a credere che il considerevole aumento di stanziamenti nella finanziaria 2007 sia un fatto vero: purtroppo, collega Montino, è un fatto formale. Non c'è dubbio che in questa finanziaria il Governo proponga in termini di competenza molte risorse in più da distribuire in tanti settori. Per forza: aumentate la pressione fiscale di due punti e mezzo e, come dice oggi il collega Morando, che è una persona competente e di valore, ciò significa circa 40 miliardi in più (alla fine dell'anno).

Ora, è ovvio che da qualche parte questi soldi li metterete, però c'è un problema, quello del comma 209, su cui il fascicolo predisposto dall'ottimo Servizio del bilancio del Senato è molto eloquente. In questo comma, infatti, è scritto che la disponibilità di cassa, rispetto a questa straordinaria montagna di risorse che avete formalmente stanziato, è di soli 420 milioni di euro per l'anno 2007: lo scorso anno noi avevamo messo in questo fondo 1.200 milioni di euro. Quindi, ce ne avete messo un terzo, la disponibilità di cassa (che è cosa diversa dalla competenza) è di un terzo rispetto alle risorse che noi immaginavamo. Tant'è vero che il Servizio del bilancio nota una stranezza, per cui nel già citato fascicolo rimarca come l'utilizzo dei contributi pluriennali, anche mediante attualizzazione, sia disposto con decreto del Ministro competente, adottato di concerto con il Ministro dell'economia. Quindi, siamo in presenza di una norma e di un'autorità rimessa al Ministro il quale, con un decreto ministeriale (che non è una legge), può modificare tale utilizzo: secondo me ciò non è corretto, costituzionalmente parlando. Non so se sia in grado di rispondere a tale quesito oggi stesso, ma sarebbe necessario che il Go-

verno fornisse i dati sottesi alla stima della dotazione del fondo chiarendo in particolare se il limite di 420 milioni (un terzo di quello che noi avevamo messo l'anno scorso in termini di cassa) di maggiore fabbisogno sia congruo a fronte del presumibile elevato ammontare di impegni per contributi da erogare con la finanziaria dell'anno scorso. Noi avevamo messo anche la cassa, voi in questa finanziaria non ce l'avete messa. E allora, a fronte di questo enorme incremento che fate per distribuire le tante risorse che prelevate dalle tasche degli italiani dovrebbe esservi un atto di coerenza in termini di cassa perché, se non c'è, abbiamo ragione noi a dire che questa finanziaria parte falsa: a fronte di un congruo incremento di stanziamenti sulla competenza, non c'è un adeguato fondo per la cassa.

Seconda osservazione. È ovvio che do ragione al senatore Martinat. Si immagina di fare cassa come fa Di Pietro, ormai l'abbiamo capito: espropri, fondo di garanzia; c'è una società, partecipano le banche, le società; e lui che autorità ha per dire: queste risorse me le prendo io e me le porto a Reggio Calabria? Ma che sistemi sono? Che pena, per chi da tanti anni sta in Parlamento e ne declama la sovranità, assistere a queste cose. Eravamo tutti d'accordo: la Salerno-Reggio Calabria rappresenta una questione seria e concordiamo tutti sul fatto che questi fondi vanno reperiti, ma consensualmente, perché siamo in uno Stato di diritto. Ma, torno a dirlo, siamo contrari perché non c'è nessun accenno all'impostazione di cui abbiamo detto, anzi, siamo all'assurdo. Lo dico ai miei amici del Sud: io che sto al Nord dico sempre che il Sud è stato penalizzato perché il Nord ha preso sempre tanti soldi. Ora, finanziare la Pedemontana, la Milano-Brescia-Bergamo, la cosiddetta Brebemi, che senso ha? A Nord le infrastrutture vanno create con i soldi privati: chiunque prenda la tangenziale di Milano vede migliaia di macchine, la tariffa lì ci sta, e allora un finanziamento pubblico lì non ha senso. Io sono stato eletto in Lombardia, ma quando sono stato invitato dalla Confindustria ho detto chiaro e tondo: state dicendo delle eresie se dite che lo Stato debba dare a voi dei soldi per fare la Brebemi. Quella è forse l'area più ricca d'Europa e lo Stato dovrebbe intervenire per dare contributi a favore di questa autostrada? Ma cerchiamo di evitare di essere ridicoli. Noi avevamo impostato le cose in altro modo; certo, anche fra noi vi era chi diceva di dare risorse anche al Nord, ma al Nord si deve andare con le risorse private e al Sud con interventi dello Stato. Questo è il federalismo equo, perché al Sud la tariffa non si può sopportare ancora ma al Nord è ovvio che le autostrade vanno fatte senza contributo dello Stato. Siccome però si tratta della regione Lombardia, dove opera Di Pietro, si fa una società *ad hoc* e la si mette in finanziaria: ma che bisogno c'era di metterla in finanziaria? L'ANAS avrebbe potuto costituire questa società con il diritto esistente: perché l'evidenza diventa una norma in finanziaria che declama che finalmente il Governo autorizza l'ANAS a creare una società di diritto pubblico con la regione Lombardia? È un'altra barzelletta, è fumo negli occhi. La sostanza è che, recuperando un'impostazione totalmente statalista, che è il DNA nel quale vi riconoscete, immaginate anche al Nord di chiedere

soldi allo Stato per realizzare le opere pubbliche, e noi su questo non siamo d'accordo.

Senatore Montino, lei fa riferimento ad un cambio di strategia, relativo ai corridoi 1, 2 e 5. Sostiene che preferiamo interventi diffusi sul territorio - nessuno lo nega - ma il problema è sempre lo stesso: occorre un po' di equilibrio e di rispetto. Dopo l'approvazione della legge n.166 del 2002 sono state avanzate proposte da parte dei privati per realizzare infrastrutture importanti, ma queste rimangono ferme. Dovete fornire delle motivazioni, altrimenti vi giudicherà la Corte d'Europa, al cui cospetto, a nostro avviso, il ministro Di Pietro perderà. Il tribunale di Genova si è già pronunciato in proposito. Perderà, non vi è alternativa.

Noi abbiamo approvato leggi sul *project financing*, a seguito delle quali investitori privati si sono candidati a realizzare infrastrutture importanti. Come si può stabilire ora che non se ne fa più niente, perché volete realizzare interventi diffusi sul territorio? Mi dispiace per voi, ma questa è una scelta politica suicida. Vi è poi la questione del contributo dell'Unione europea, che ha incluso nella rete TEN alcune infrastrutture italiane, definendole strategiche ai fini europei e autorizzando un finanziamento (si è impegnato in merito recentemente anche il Commissario europeo in visita in Italia) del 20 per cento a fondo perduto. Immaginate di ignorare tutti questi impegni? Il ponte sulla Stretto è un'opera seria, ma non potete ignorare neanche altri interventi. Agendo in questo modo, a mio avviso, non andrete da nessuna parte.

Signora Presidente, concludendo, preannuncio il voto contrario del nostro Gruppo alla proposta di rapporto illustrata dal relatore Montino.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Signora Presidente, vorrei avanzare alcune precisazioni e obiettare a talune affermazioni che sono state fatte.

Per quanto riguarda la questione sollevata dal senatore Martinat e richiamata dal senatore Grillo, secondo cui l'utilizzazione da parte nostra delle risorse del fondo centrale di garanzia per le autostrade sarebbe una sorta di scippo perpetrato dallo Stato a danno dei privati, cioè i concessionari autostradali, devo precisare che, in realtà, il fondo di garanzia è costituito presso il Ministero dell'economia ed è totalmente pubblico. Alla sua soprintendenza vi è un consiglio di amministrazione.

Lo scopo di questo fondo era, tra gli altri, garantire le società autostradali rispetto agli investimenti sostenuti. Ma il fondo non è mai intervenuto (perché, come è ben noto, le società concessionarie non ne hanno mai richiesto l'intervento) e ha accumulato notevoli risorse.

Piuttosto che far giacere inutilizzate quelle risorse e farle fruttare come una tesoreria, si è deciso di utilizzarle a vantaggio dell'ANAS per fini istituzionali. Quindi, non si tratta di uno scippo, bensì di una migliore utilizzazione di tali risorse che, altrimenti, avrebbero costituito un fondo giacente (forse, in futuro, sarebbero state utilizzate in caso di collasso).

MARTINAT (*AN*). Ha un consiglio di amministrazione e chiede il finanziamento alla Salerno-Reggio?

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). La legge dello Stato è sovrana sui consigli di amministrazione. La legge decide che il fondo, anziché essere utilizzato per uno scopo non proficuo, debba avere finalità produttive e mettere a disposizione dell'ANAS (quindi, in circolo nell'economia) risorse che altrimenti rimarrebbero stagnanti.

La seconda questione riguarda il bilancio di cassa e il bilancio di competenza. È una materia delicatissima nella quale, sicuramente, il senatore Grillo è più competente di me. Osservo, tuttavia, che il bilancio di cassa indicato quest'anno include stanziamenti degli anni precedenti: si chiede mandato per il pagamento di spese che risalgono a due, tre o quattro anni fa. Gli investimenti in competenza adesso diventeranno previsione di cassa fra tre o quattro anni, quando saranno effettivamente maturate le spese. Ciò che oggi è inserito nelle voci di cassa riguarda investimenti previsti in competenza anni fa. Dal momento che le spese sono state sostenute, ora occorre finanziarle. Pertanto, nella previsione di cassa non rientra la possibilità di coprire gli stanziamenti di competenza di quest'anno, bensì quelli degli anni precedenti.

L'unico problema che può emergere è quello evidenziato dal senatore Grillo - che attiene a una sorta di controllo della spesa - cioè il diritto dell'amministrazione a disporre cartolarizzazioni o anticipazioni sulle spettanze in competenza: l'amministrazione può anticipare, mediante il ricorso ad anticipazioni bancarie, ciò che comunque le verrà restituito negli anni successivi. Intorno a questa operazione, che consente, di fatto, con un indebitamento sul mercato, l'aggiramento del sistema di controllo della cassa (pur con i conseguenti oneri finanziari che gravano sull'amministrazione), il Governo si è riservato di intervenire con provvedimenti ministeriali atti a risolvere la problematica. In questo modo, si riesce a riportare il ragionamento dentro una cornice meno drammatica, perché non siamo di fronte a veri problemi espropriativi, quali sono stati evidenziati.

Quanto alla terza questione, sono d'accordo con il senatore Grillo in merito all'individuazione nominativa di interventi in una determinata infrastruttura (già progettata). Tuttavia, se si fosse stanziato, oltre a quanto previsto per la legge obiettivo, un ulteriore miliardo, allora sarebbe stato comprensibile; ma con la norma si decide che quota parte dello stanziamento (mi pare 3 miliardi) venga utilizzata a quello scopo. Francamente, questa individuazione «patronimica» dell'infrastruttura presenta alcuni problemi, posto che si tratta di un'opera - come sostiene il senatore Grillo - la cui realizzazione non registra un prevalente interesse sociale che travalichi l'interesse economico. Si tratta, invece, di un'infrastruttura attraversata forse da 100-150.000 macchine al giorno e che, quindi, potrebbe tranquillamente funzionare con i finanziamenti *in project*. Mi pare un'osservazione giusta, ma non so come potremo accoglierla.

GRILLO (*FI*). Signora Presidente, vorrei fornire un chiarimento tecnico al senatore Brutti. La previsione di cassa, secondo la norma, si riferisce ad impegni pluriennali, compresi quelli dell'anno corrente, e non solo legati al passato. In secondo luogo, la norma che dà il potere al Mi-

nistro dell'economia di autorizzare o bloccare finanziamenti fu inventata da Tremonti per realizzare i tagli che allora si resero necessari. Voi state avallando una scelta che ha consentito a un singolo Ministro, non ad un Governo, di impedire certi investimenti, ancorché previsti dalla legge finanziaria nella parte di competenza.

MONTINO, *relatore sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Si continua ad insistere sulla sottostima della cassa; il senatore Grillo è un maestro in materia e non voglio assolutamente contestarlo.

Senatore Grillo, la cassa certamente è cosa diversa dalla competenza, ma gli impegni di spesa si calcolano sulla base della competenza: lei lo sa perfettamente. In materia di infrastrutture, se dobbiamo realizzare 100 milioni di euro di interventi, l'essenziale è che vi siano nei bilanci (qualsiasi tipo di bilancio pubblico) i 100 milioni di euro di competenza, ben sapendo che la realizzazione di infrastrutture richiede un tempo materiale per attivare la cassa.

La prima fase della cassa, infatti, è ricognitiva e progettuale: in termini di cassa, è sufficiente, rispetto all'intero investimento, una percentuale che va dal 5 al 10 per cento. L'essenziale è che negli anni successivi la cassa si adegui sulla base degli impegni assunti.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Il relatore ha fornito un'impostazione in termini generali e quindi volevo solo fare qualche breve osservazione. In primo luogo, vorrei sapere se in qualche modo è possibile raccogliere quanto abbiamo detto sul *project financing* da utilizzare per certe operazioni piuttosto che ricorrere ad un intervento pubblico: mi sembra un punto da sottolineare perché altrimenti non si capisce perché in certe situazioni si usa il *project financing* e in altre si procede in modi diversi.

In secondo luogo, in riferimento al decreto che abbiamo votato recentemente, poiché su alcune questioni vi era il consenso di una parte maggioritaria della Commissione, volevo che il relatore valutasse l'opportunità di una qualche considerazione che chiedesse attraverso la finanziaria, per esempio, l'introduzione dell'*authority* per quanto riguarda l'assegnazione, la riassegnazione o la non assegnazione delle concessioni e la necessità di fare in modo che dalle norme che richiedono la gara per ogni cosa fossero escluse le manutenzioni. Volevo che il relatore valutasse queste due brevi considerazioni che, capisco, cambiano un po' il senso del suo parere che è complessivo, ma le propongo ugualmente.

MONTINO, *relatore sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Prendo atto di queste osservazioni alle quali possiamo anche fare riferimento. Però, francamente, ho insistito molto (tranne che nella discussione quando invece siamo entrati nel merito, con un dibattito molto vivace, importante ed interessante) per rimanere sull'impostazione generale in termini di parere perché se ci addentriamo sulle singole questioni ho l'impressione che non ne

usciamo considerando che le esigenze sono tante. Poiché si faceva riferimento al parere sull'altro provvedimento, e quindi già ne abbiamo discusso, già lo diamo per approvato, e quindi diamo come calzante il parere già espresso, se vogliamo riportarlo, francamente non ho nessuna difficoltà, però preferirei, vista la sede, vista l'impostazione quadro, che ci mantenessimo sul testo originario del parere così come l'ho presentato.

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

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di rapporto favorevole, con osservazioni, sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria, presentata dal relatore Montino.

**È approvata.**

Riprendiamo l'esame delle tabelle 11 e 11-ter, sospeso nella seduta di ieri.

PAPANIA, *relatore sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.* Signora Presidente, onorevoli colleghi, devo dire che ho molto apprezzato il tenore degli interventi nel corso del dibattito in Commissione, anche se devo dire che qua e là ho notato la tendenza a dare per assodate dichiarazioni che alcuni senatori fanno in ordine a rilevazioni tecniche che probabilmente andrebbero meglio approfondite.

Debbo invitare a riflettere sul fatto che vi è un'abitudine, quando le opinioni rispetto all'attuale Governo e all'attuale maggioranza sono diverse, a definire (lo dico perchè rimanga agli atti della nostra seduta) come ridicole, vergognose, stupide, ignoranti, le iniziative del Governo e della maggioranza, e credo che ciò non faccia bene a nessuno. È assolutamente legittimo che ognuno difenda il comportamento del Governo e della maggioranza di cui ha fatto parte precedentemente, ma se vuole che ciò venga riconosciuto come legittimo deve riconoscere altrettanta legittimità ad opinioni di tipo diverso. Se il Governo Prodi imposta una manovra di risanamento, di riduzione del rapporto deficit-PIL, di riequilibrio territoriale, di redistribuzione del reddito ed anche di riequilibrio geografico degli investimenti nel Paese, di riduzione delle povertà, credo che ciò debba essere rispettato, non condiviso, perché è chiaro che ognuno ha le sue opinioni. Però questa è l'idea del Governo Prodi e della maggioranza che lo sostiene, anche con qualche sofferenza, perché come è avvenuto per precedenti coalizioni vi è in questa qualche diversità di vedute.

Nel settore delle comunicazioni, quando colleghi come il senatore Pistorio fanno cenno all'utilizzo dei fondi per le aree sottoutilizzate per molti degli interventi previsti in questa finanziaria, fanno un riferimento al quale tanti di noi guardano con attenzione, perché in effetti chiederemmo tutti ulteriori risorse. Il problema però è che le risorse non ci sono e allora si cerca di utilizzare in qualche modo quello che c'è. Ancora, lo sottolineo come elemento di carattere generale, perché rimanga



agli atti della Commissione, la questione relativa al ponte sullo Stretto di Messina in Sicilia viene vissuta come una suggestione. Quindi il nostro dovere è anche quello di spiegare bene le ragioni delle scelte prioritarie e diverse, in modo da convincere anche i cittadini della bontà delle nostre iniziative. Questo vale anche per il settore delle comunicazioni.

Credo di poter ribadire il giudizio positivo che già ho espresso sulla manovra finanziaria riguardo al settore delle comunicazioni. Credo che l'esame degli orientamenti del Governo sia molto chiaro. Nonostante il parere degli esponenti del centro-destra, gli argomenti sono: una revisione della normativa precedente senza intenti punitivi ma con una diversa interpretazione del ruolo degli attori di sistema; il riassetto della RAI (anche qui ci saranno opinioni diverse perfino tra gli stessi Ministri ma alla fine questo riassetto si dovrà fare, e vedremo quale linea prevarrà; personalmente sono per quella già esposta dal Ministro delle comunicazioni); lo sviluppo della banda larga con un piano triennale di interventi, la cui consistenza è comunque in aumento, e in questa finanziaria non sono molte le poste di bilancio che vengono date in aumento. Ancora, l'incentivazione della transizione al digitale terrestre anche attraverso un finanziamento per i cittadini, il finanziamento delle emittenti radiotelevisive ed il finanziamento dell'Autorità per le comunicazioni.

Rispetto a tutto questo venivano sollevate alcune questioni, alle quali replico brevemente.

Il senatore Baldini ha fatto tutto un esame di merito sulla legge Gasparri e sul disegno di legge Gentiloni; credo che questo esame vada rimandato ad un altro momento, fermo restando il fatto che (lo dico anche in riferimento alle osservazioni del senatore Butti) vi è un elemento di continuità, così come ha sottolineato ieri il Sottosegretario, che riguarda la volontà di proseguire in questa rivoluzione tecnologica che è in atto nel mondo. Vi è però anche un elemento di discontinuità: noi la pensiamo in modo diverso; pensiamo di dover introdurre riguardo ai tetti della pubblicità, riguardo alla proprietà delle reti, riguardo ad alcune altre questioni, degli elementi innovativi che secondo il nostro giudizio sono migliorativi della conduzione dell'evoluzione di questa rivoluzione tecnologica in atto nel mondo.

Per quanto riguarda alcune altre questioni, poi, desidero sottolineare il mio apprezzamento per l'intervento del senatore Butti, il quale ha rilevato come vi siano, in realtà, più finanziamenti ed una volontà chiara rispetto sia alla banda larga sia al digitale terrestre; vorrei fargli notare che il tema della sensibilizzazione delle famiglie è già contenuto nei commi dal 507 al 509, anche se l'individuazione delle forme in cui esso dovrà essere realizzato viene rimandata a decreti successivi.

Inoltre, condivido in parte la questione relativa all'incentivo elargito, che, seppur risibile in termini economici, è collegato ad un paio di decreti: in effetti, la questione richiederebbe un ulteriore sforzo e sarebbero necessarie risorse aggiuntive, attingibili in un modo più celere. Complessivamente, però, lo sforzo compiuto ed il modo in cui il Governo ha interpre-

tato il settore della comunicazione sono assolutamente positivi, quindi meritevoli di un rapporto favorevole.

Sottopongo all'esame della Commissione la seguente proposta di rapporto favorevole sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria, da me predisposta: «La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2007, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria, valutato positivamente l'insieme delle misure contenute nella manovra finanziaria che incidono sul settore delle comunicazioni; rilevata l'attenzione posta al settore delle emittenti radiotelevisive; ritenuto di dover proporre una riflessione in ordine alla necessità di sensibilizzare i cittadini, con adeguati metodi di comunicazione e con l'impiego di ulteriori risorse, sulle innovazioni tecnologiche cui possono accedere rilevando l'importanza degli incentivi per l'acquisto di televisori sintonizzatori digitali integrati; rilevato come una parte consistente degli stanziamenti finanziari per il settore delle comunicazioni faccia capo a postazioni di bilancio riferite al Ministero dell'economia e che sarebbe pertanto auspicabile determinare una precisa corrispondenza tra le competenze funzionali del Ministero e l'attribuzione delle risorse, in modo da rendere più chiari i processi di spesa e controllabile il raggiungimento degli obiettivi; apprezzate le disposizioni finalizzate a favorire la transizione verso il digitale terrestre; condivisa l'assoluta priorità assegnata alla diffusione della banda larga anche in considerazione del ruolo strategico come fattore di sviluppo e di coesione che essa può assumere nelle aree tecnologicamente meno avanzate del Paese, esprime un rapporto favorevole».

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

BUTTI (AN). Signora Presidente, personalmente non amo molto gli *slogan*, perché preferisco i ragionamenti; condivido, però, il pensiero del senatore Papania, laddove afferma che del disegno di legge Gentiloni ce ne occuperemo a suo tempo. È però indispensabile, viste la sede e l'importanza dell'occasione, anticipare alcune considerazioni: è per questo che ieri ci siamo lanciati su questo delicato tema.

Sulla vicenda dei tetti della pubblicità, l'Europa è già stata abbastanza chiara, nel senso che ha clamorosamente bocciato la proposta di limite ventilata dal ministro Gentiloni, inserita nel provvedimento che porta il suo nome: si tratta già di un segnale forte sulle contraddizioni che, evidentemente, vivono nel disegno di legge Gentiloni anche rispetto a quanto previsto dai documenti di bilancio.

Rimangono, poi, del tutto evidenti le nostre valutazioni in ordine all'impossibilità tecnica di anticipare il digitale terrestre - che sarà anche il mercato a bocciare - solo per due canali (una rete RAI ed una Mediaset): esprimeremo tali valutazioni al momento opportuno, ma sono convinto che cadrete su queste contraddizioni, per cui si tratta solo di aspettare qualche mese.

Comprendo il disagio del relatore e ritengo che non potrete ignorare le sostanziali differenze che cominciano a brillare, anche all'interno dell'Esecutivo, in ordine al futuro della *governance* della RAI. Ieri ho cercato di rappresentarlo in modo abbastanza plastico; quest'oggi il relatore ha sostanzialmente confermato quanto anticipavo: il Ministro delle comunicazioni - quindi, un Ministro competente - dice una cosa; il Ministro del Tesoro - che non svolge un ruolo del tutto irrilevante, perché comunque è un azionista RAI - ne dice un'altra; anche su questa situazione, quindi, assisteremo ad un confronto serrato all'interno della maggioranza.

Non ho ancora potuto leggere il resoconto stenografico; ringrazio, però, il senatore Papania per aver ripreso nel suo parere alcuni passaggi del mio intervento: è del tutto evidente, però, che ciò non basterà a strappare un parere positivo e, quindi, un voto favorevole al Gruppo di Alleanza Nazionale, anche perché resta irrisolto il problema del *digital divide*.

Mi scuso per non avere potuto ascoltare ieri la replica del Sottosegretario; rimangono, comunque, il problema del 44 per cento dei Comuni non coperti dalla banda larga (si tratta, quindi, di una problematica serissima) e la questione, onestamente riconosciuta anche dal relatore, relativa alla debolezza del provvedimento della detrazione IRPEF per quanto concerne l'incentivazione al digitale terrestre.

Non ho udito nulla in relazione al doppiopiede che rischia di essere dispendioso per le casse dello Stato e, quindi, per i cittadini, rappresentato dalle trasmissioni parlamentari di Radio Radicale e del Gr Parlamento.

Rimane, inoltre, un altro problema - evidenziato, onorevole Sottosegretario, anche dal senatore Papania in questo parere - concernente i fondi a disposizione di INFRATEL, per affrontare il discorso del *digital divide*: il collega Papania, scrivendo che occorre determinare una più precisa corrispondenza tra le competenze funzionali del Ministero e l'attribuzione delle risorse, conferma che i sospetti da me avanzati ieri sono sostanziali verità.

Non ho trovato i fondi, anticipati dal ministro Gentiloni e da qualche altro autorevole rappresentante del Governo, in ordine all'incentivo e all'aiuto alla RAI per la digitalizzazione; nulla sulle sanzioni previste nel decreto collegato alla finanziaria, di cui abbiamo parlato in questa Commissione anche recentemente (era relatore il senatore Brutti), da me riproposto.

Credo, quindi, sia del tutto evidente, innanzi tutto, l'intervento responsabile che noi ed i colleghi del centro-destra abbiamo svolto ieri, perché - lo ribadisco - abbiamo lasciato gli *slogan* fuori da quest'Aula per affrontare problemi seri, che riteniamo non siano stati riscontrati adeguatamente.

Pur riconoscendo lo sforzo attuato dal senatore Papania nel suo parere, anche per quanto concerne l'aspetto relativo alle comunicazioni, il nostro voto sarà, ovviamente, contrario. Presenteremo, comunque, entro domani, in Commissione bilancio, alcuni emendamenti di natura econo-

mica, sempre riferiti al comparto delle comunicazioni, ma ribadisco il nostro voto contrario.

GRILLO (FI). Signora Presidente, svolgerò una brevissima dichiarazione di voto. Pur apprezzando alcuni elementi contenuti nello schema di rapporto proposto dal relatore Papania, preannuncio il mio voto contrario.

Il collega Butti, nel suo intervento di ieri, ha ricordato che gli stanziamenti finanziari collegati al settore delle telecomunicazioni poco hanno a che vedere con l'iniziativa del ministro Gentiloni in ordine al disegno di legge che porta il suo nome. Riconosco che ciò sia vero, ma credo che, in sede di finanziaria (la legge più importante che il Parlamento approva ogni anno), sia difficile distinguere valutazioni politiche che riflettano sia gli stanziamenti ad essa collegati sia linee d'indirizzo che si materializzano in iniziative di legge.

Dal momento che riteniamo che l'iniziativa del ministro Gentiloni, con il suddetto disegno di legge, compia un passo indietro rispetto allo stato di avanzamento del dibattito sulla questione del pluralismo dell'informazione televisiva e della riforma del sistema radiotelevisivo nel nostro Paese, ci siamo permessi di esprimere alcune osservazioni che andavano nella direzione di criticare l'impostazione offerta dal Governo.

È ovvio che, di fronte a stanziamenti che incrementano di quanto previsto lo scorso anno a favore dell'emittenza privata (esemplifico per rendere più chiaro il concetto), non possiamo che apprezzare lo sforzo che compie il Governo, ma non possiamo neppure non notare che nella legge di riordino avete totalmente ignorato le emittenti private, nella logica di cui è ancor oggi prigioniero il Governo: quella di immaginare che nel settore radiotelevisivo tutto si consumi all'interno del duopolio RAI-Mediaset. Diversamente, dal momento che in Italia esistono più di 700 emittenti locali, varrebbe la pena riflettere sul loro ruolo, anche nella prospettiva della digitalizzazione del sistema.

Infatti, occorre chiedersi se sia attuale che la RAI continui a svolgere alcune funzioni sulla terza rete, come i dieci minuti quotidiani di telegiornale regionale (alle ore 13 e alle ore 20), quando sappiamo bene che la vera informazione locale nel nostro Paese ormai la realizzano assai meglio, anche in termini di servizio pubblico, le televisioni locali. Ne abbiamo avuto un esempio clamoroso in occasione del G8 di Genova, nel 2001: senatore Mazzarello, non fu la RAI a collegarsi quattordici ore per informare la cittadinanza delle devastazioni messe in atto dai contestatori, ma le televisioni private. Nella logica di un servizio pubblico, a mio avviso, la RAI dovrebbe essere monitorata e dovrebbero essere approfonditi tali aspetti.

Ribadisco, a nome del mio Gruppo, il voto contrario alla proposta di rapporto del senatore Papania, pur apprezzando il suo sforzo per essere equilibrato.

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

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di rapporto favorevole sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria, presentata dal relatore Papania.

**È approvata.**

L'esame congiunto dei documenti di bilancio, per quanto di nostra competenza, è così concluso.

*I lavori terminano alle ore 11,55.*

ALLEGATO

**RAPPORTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE  
SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO  
DELLE INFRASTRUTTURE (DISEGNO DI LEGGE  
N. 1184 - 1184-BIS, 1184-TER- TABELLE 10, 10-BIS e  
10-TER) E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL  
DISEGNO DI LEGGE N. 1183**

La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture per l'anno finanziario 2007, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria,

considerata la situazione di emergenza finanziaria che il Governo si è trovato ad affrontare ad inizio Legislatura nel settore delle infrastrutture;

evidenziato come la grave insufficienza delle risorse disponibili per la realizzazione delle opere abbia imposto la necessità di procedere ad una completa rivisitazione del quadro degli interventi da realizzare, al fine di ridefinirne le priorità, anche alla luce del Piano nazionale dei trasporti intermodali, in modo da garantire una reale integrazione tra le diverse modalità di trasporto;

ferma restando l'esigenza di attribuire priorità alle opere già cantierate, si sottolinea la necessità che alla individuazione degli obiettivi che il Governo intende perseguire nell'ambito della politica infrastrutturale si pervenga con il pieno coinvolgimento delle Commissioni parlamentari preposte e di tutti gli altri soggetti istituzionali competenti;

rilevato come, in tale contesto, le misure proposte nell'ambito della manovra finanziaria testimonino lo sforzo di rilanciare le attività nel settore delle infrastrutture, mediante la previsione di stanziamenti ben superiori rispetto a quelli previsti nella finanziaria dello scorso anno;

valutata positivamente la destinazione delle risorse al completamento di alcune opere infrastrutturali oggettivamente prioritarie, come quelle finalizzate alla grande viabilità, nonché ad opere specifiche a livello locale, in un quadro equilibrato di distribuzione territoriale e settoriale, tenendo conto che il ruolo delle Regioni, in quanto soggetti cogestori insieme all'ANAS di interventi nella grande viabilità, deve essere valutato non relativamente alle singole Regioni, ma nell'ambito di un rapporto complessivo tra lo Stato, con i propri strumenti, ed il sistema regionale,

esprime un rapporto favorevole.

**RAPPORTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE  
SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO  
DELLE COMUNICAZIONI (DISEGNO DI LEGGE  
N. 1184 - 1184-BIS, 1184-TER - TABELLE 11 e  
11-TER) E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL  
DISEGNO DI LEGGE N. 1183**

La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2007, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria,

valutato positivamente l'insieme delle misure contenute nella manovra finanziaria che incidono sul settore delle comunicazioni;

rilevata l'attenzione posta al settore delle emittenti radiotelevisive;

ritenuto di dover proporre una riflessione in ordine alla necessità di sensibilizzare i cittadini, con adeguati metodi di comunicazioni e con l'impiego di ulteriori risorse, sulle innovazioni tecnologiche cui possono accedere rilevando l'importanza degli incentivi per l'acquisto di televisori sintonizzatori digitali integrati;

rilevato come una parte consistente degli stanziamenti finanziari per il settore delle comunicazioni faccia capo a postazioni di bilancio riferite al Ministero dell'economia e che sarebbe pertanto auspicabile determinare una più precisa corrispondenza tra le competenze funzionali del Ministero e l'attribuzione delle risorse, in modo da rendere più chiari i processi di spesa e controllabile il raggiungimento degli obiettivi;

apprezzate le disposizioni finalizzate a favorire la transizione verso il digitale terrestre;

condivisa l'assoluta priorità assegnata alla diffusione della banda larga anche in considerazione del ruolo strategico come fattore di sviluppo e di coesione che essa può assumere nelle aree tecnologicamente meno avanzate del Paese,

esprime un rapporto favorevole.

**RAPPORTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE  
SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO  
DEI TRASPORTI (DISEGNO DI LEGGE N. 1184 –  
1184-BIS, 1184-TER – TABELLE 16, 16-BIS e 16-TER)  
E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO  
DI LEGGE N. 1183**

La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 2007, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria,

– valutato favorevolmente il complessivo impegno nel dare risposte positive, di riforma e rilancio, per un riequilibrio modale dei diversi comparti del sistema dei trasporti del Paese, oggi in crisi e difficoltà;

– valutate positivamente le disposizioni riguardanti il settore portuale ed in particolare quelle relative all'autonomia finanziaria delle Autorità portuali che rappresentano una svolta positiva per il rilancio della portualità italiana;

– considerate con favore le disposizioni in materia di demanio marittimo;

– espresso apprezzamento per la previsione di un trattamento di integrazione salariale straordinaria per i lavoratori portuali che prestano lavoro temporaneo nei porti;

– condivisi gli interventi finalizzati allo sviluppo del porto di Gioia Tauro, in quanto piattaforma logistica del Mediterraneo;

– visti positivamente gli interventi finanziari tesi al miglioramento della mobilità dei pendolari;

– sottolineati gli interventi previsti per la realizzazione di importanti assi ferroviari, che presuppongono la contestuale soluzione dei gravi problemi finanziari del gruppo Ferrovie dello Stato;

– giudicato positivo l'intervento verso l'ENAC e dunque per la sicurezza dei voli formula un rapporto favorevole con le seguenti osservazioni:

– sarebbe auspicabile e prioritario prevedere l'adozione di misure e risorse che consentano di pervenire ad una efficace soluzione del rinnovo del contratto collettivo dei lavoratori autoferrotranvieri;

– in materia di sviluppo degli *Hub* portuali di interesse nazionale, sarebbe opportuno riferirsi, piuttosto che a singoli *Hub*, alla definizione dei diversi sistemi portuali;

– sempre con riguardo al tema della portualità, sarebbe auspicabile, ai fini di un pieno rilancio del settore portuale del nostro Paese, un'integra-



zione del disegno di legge finanziaria, nel senso di prevedere nuove norme per la realizzazione del dragaggio dei fondali;

- con riferimento alle disposizioni relative al settore ferroviario sarebbe necessario valutare l'opportunità di attribuire alla società Ferrovie dello Stato, al fine di consentirle di recuperare capitali dal mercato, la disponibilità dei pedaggi derivanti dal congelamento di ISPA, oltreché maggiori risorse, in particolare destinate al trasporto locale;

- il Governo inoltre dovrebbe impegnare le Ferrovie dello Stato a coordinare con le Regioni il pieno utilizzo delle tratte liberate dall'entrata in esercizio dell'Alta Velocità/Alta Capacità;

- ai fini dell'equilibrio modale, si dovrebbe rifinanziare la legge a sostegno dell'intermodalità e della logistica;

- per quel che concerne il settore dell'autotrasporto, dopo l'impegno finanziario contenuto nella legge, sarebbe opportuno che in futuro venissero adottate ulteriori misure volte a restituire competitività a tale settore, attraverso una profonda riforma;

- è opportuno modificare le norme che prevedono il passaggio al demanio statale delle aree di competenza delle società aeroportuali, onde evitare una grave difficoltà degli scali italiani in particolare di quelli piccoli e medi;

- risulta utile considerare un prolungamento, nel quadro delle norme europee, della concessione per la società Tirrenia;

- nella prospettiva di un maggior equilibrio modale e del trasporto dei cittadini, sembra necessaria un aumento del finanziamento per il trasporto rapido di massa per introdurre misure a sostegno degli abbonamenti annuali per lavoratori, studenti e pensionati;

- per la sicurezza del volo è necessario il superamento del blocco del personale, al pari di ENAC, per l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, così come è opportuno valutare la rivisitazione dei requisiti di sistema;

- è opportuno apportare miglioramenti alla normativa ed introdurre nuove misure, in continuità con i positivi impegni già assunti, per il sostegno anche finanziario della sicurezza stradale, a cominciare dalla sagomatura dei profili dei camion che deve procedere in tempi rapidi coinvolgendo l'intero parco dei mezzi;

- sia considerato l'impegno ulteriore per nuovi mezzi e risorse a sostegno del lavoro crescente della Guardia costiera.

## **ORDINI DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE 1183 ED EMENDAMENTO ALLA TABELLA 10 N. 1183**

**G/1183/1/8**

CONFALONIERI, PALERMO

**Approvato**

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 1183 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2007),

premessi che:

con emendamento del Governo è stato introdotto il comma 545 all'articolo 18 col quale viene assicurato il concorso dello Stato al completamento della realizzazione delle opere infrastrutturali della Pedemontana lombarda, attraverso un contributo quindicennale di 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2007, di 30 milioni di euro a decorrere dall'anno 2008 e di 40 milioni di euro a decorrere dall'anno 2009;

con l'articolo 18, comma 545 della finanziaria per il 2007 è resa possibile per la regione Lombardia la costituzione di un organismo di diritto pubblico, partecipato dalla stessa regione, a cui può essere affidato da ANAS la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture autostradali lombarde;

considerato lo stato di grande difficoltà in cui versano le infrastrutture ed i servizi ferroviari nell'area pedemontana e, più in generale, in Lombardia;

considerata inoltre la necessità di intervenire sul potenziamento dei sistemi urbani, attraverso l'incremento dell'offerta di servizio di trasporto rapido e di massa nella grande area metropolitana milanese,

impegna il Governo:

a reperire le necessarie risorse per potenziare la rete metropolitana e le ferrovie regionali, contestualmente al reperimento di risorse previste per le opere autostradali, confermando per la loro realizzazione le normative vigenti in tema di affidamento».

**G/1183/2/8**

DONATI

**Approvato**

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), in sede di esame del disegno di legge n. 1183 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2007),

visto che:

da diversi anni le risorse impegnate nel sostegno all'autotrasporto, stanziato anche dal nuovo governo con il recente decreto legislativo n. 262 convertito in legge, non solo non hanno contribuito a risolvere in modo strutturale i problemi della mobilità e del trasporto merci, ma anzi hanno aggravato lo squilibrio modale del nostro Paese a sostegno del trasporto su strada e quindi penalizzando la crescita dei sistemi a minore impatto e maggiore sostenibilità come il trasporto ferroviario e via mare;

l'articolo 38 della legge 166 del 2002 prevede al comma 5 che alle imprese che si impegnano contrattualmente per un triennio a realizzare un quantitativo minimo annuo di treni completi di "trasporto combinato" o di "merci pericolose", è riconosciuto un contributo in funzione dei treni-chilometro effettuati stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in funzione del limite massimo di risorse a tale scopo attribuite con l'istituzione al comma 6 della stessa legge nell'ambito dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del "Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, con particolare riferimento al trasporto combinato e di merci pericolose ed agli investimenti per le autostrade viaggianti";

che questo sistema di incentivi è stato sottoposto al vaglio della Commissione Europea che ha autorizzato questi aiuti di stato destinati alle imprese previsti all'articolo 38 della legge n. 166 del 2002 stante la valenza ambientale e sociale del provvedimento,

considerato che:

uno dei principali obiettivi che il Governo si è dato con il PGTL, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001, è quello del trasporto intermodale, come indicato anche dal libro bianco della commissione europea sui trasporti;

lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia è una componente sempre più strategica nel trasporto delle merci in Italia, dato che l'evidente congestione delle autostrade e strade nel nostro Paese si può combattere in primo luogo offrendo agli operatori economici alternative valide e competitive all'autotrasporto;

il trasporto combinato, il trasporto di merci pericolose e le cosiddette autostrade viaggianti rappresentano quindi un settore che lo Stato deve sostenere in attesa che vengano finanziati in futuro i necessari inter-

venti strutturali volti a migliorare il complessivo sistema logistico intermodale,

considerato inoltre che:

il traffico motorizzato sulle reti stradali ed autostradali ed in particolare nelle realtà urbane e metropolitane ha raggiunto in Italia livelli preoccupanti di congestione, di emissioni inquinanti, consumi energetici ed emissioni crescenti di CO<sub>2</sub>, che danneggiano fortemente l'accessibilità dei cittadini e delle imprese, e che vede una crescita sistematica del traffico motorizzato privato e del trasporto su strada;

questa situazione di crisi produce elevati livelli di inquinamento acustico ed atmosferico, incentiva i consumi energetici e le emissioni di climalteranti, incrementa le malattie e la perdita di benessere da parte dei cittadini, aumenta l'incidentalità e l'insicurezza stradale e genera forti costi diretti ed indiretti sui cittadini, le imprese e più in generale sulla collettività;

impegna il Governo:

ad adottare le opportune iniziative volte ad incrementare e a rifinanziare adeguatamente l'articolo 38 commi 5 e 6 della legge n. 166 del 2002 a sostegno del trasporto intermodale».

---

### **G/1183/3/8**

DONATI

### **Approvato**

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), in sede di esame del disegno di legge n. 1183 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2007),

considerato che:

all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), istituita con il decreto legislativo n. 66 del 1999, dotato di autonomia amministrativa, regolamentare, patrimoniale, contabile e finanziaria, sono attribuiti due compiti fondamentali quali la conduzione delle inchieste tecniche relative agli incidenti ed agli inconvenienti occorsi ad aeromobili nel settore dell'aviazione civile e lo svolgimento delle attività di studio e di indagine per migliorare la sicurezza del volo;

il funzionamento dell'Agenzia è condizionato dalle disposizioni delle leggi finanziarie che hanno reso applicabile nei confronti dell'ANSV il blocco delle assunzioni del personale con contratto individuale di lavoro a tempo indeterminato rendendo difficile all'Ente di completare i propri organici;

la legge 311/2004 (Finanziaria 2005, art. 1, commi 93-94) ha previsto altresì la rideterminazione delle dotazioni organiche, con una riduzione non inferiore al 5% della spesa complessiva relativa al numero dei posti in organico;

la stessa legge 311/2004, mentre dispone al comma 95 il mantenimento del divieto di procedere ad assunzioni di personale a tempo indeterminato (ad eccezione delle categorie protette), non ricomprende espressamente fra le «indifferibili esigenze di servizio di particolare rilevanza ed urgenza» indicate come prioritarie al comma 97, le assunzioni a tempo indeterminato che l'ANSV potrebbe chiedere di effettuare in deroga al divieto stesso per acquisire tutto il personale tecnico necessario che non ha finora potuto assumere – se non parzialmente ed a tempo determinato – per poter assolvere la missione istituzionale che le è stata conferita;

il disegno di legge n. 1183 dispone all'articolo 18, comma 147 che Il personale utilizzato dalle agenzie e dagli enti pubblici non economici per le funzioni di supporto, inclusa la gestione delle risorse umane, dei sistemi informativi, dei servizi manutentivi e logistici, degli affari generali, dei provveditorati e della contabilità, non può eccedere il 15 % delle risorse umane complessivamente utilizzate dalle amministrazioni determinando, nel caso specifico dell'ANSV, la riduzione del personale dell'area amministrativa a 3 unità con la conseguente discontinuità delle attività amministrative,

tenuto conto che:

l'art. 16, comma 231, riconosce ad alcuni enti tra cui l'ENAC, la possibilità di derogare al blocco delle assunzioni a tempo indeterminato, ma analoga previsione normativa non esiste per l'ANSV;

l'*International Civil Aviation Organization* (ICAO), l'agenzia specializzata dell'ONU nel trasporto aereo, ha riconosciuto, nel recente audit fatto al sistema aviazione civile italiano, l'importante ruolo svolto dall'ANSV nel campo della prevenzione degli incidenti aerei. L'ICAO, dopo aver sottolineato che l'Italia – tramite l'ANSV – ha messo in piedi un efficiente sistema di investigazione tecnica e di prevenzione, operante nel rispetto della normativa internazionale in materia, ha mosso rilievo sul fatto che l'ANSV, a fronte di una forte mole di lavoro, è sensibilmente sotto organico (del 30% nell'area amministrativa e di circa l'80% nell'area investigativa/tecnico-operativa);

della necessità, alla luce dei recenti e gravi incidenti avvenuti in Italia nel settore aereo, di effettuare verifiche e controlli al fine di garantire la sicurezza dei voli in Italia appare sempre più un'esigenza improrogabile anche in ragione dei numerosi episodi di emergenza sui velivoli passeggeri avvenuti negli ultimi anni con un aumento esponenziale dei casi segnalati, raddoppiati negli ultimi 5 anni;

impegna il Governo:

ad adottare, nell'ambito del disegno di legge n. 1183 o con il primo provvedimento utile, le opportune iniziative legislative volte ad escludere l'ANSV dalle limitazioni imposte da predetto disegno di legge».

### **G/1183/4/8**

DONATI

#### **Approvato**

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), in sede di esame del disegno di legge n. 1183 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2007),

considerato che:

il nostro territorio e le città devono affrontare pressioni prodotte dalla crescente mobilità di persone e merci, Nelle principali città italiane si raggiungono punte di 60-65 automobili ogni 100 abitanti, con insormontabili problemi di traffico che limitano la mobilità collettiva comportando costi derivati, soprattutto relativi alla salute delle persone, valutati nell'ordine del 4% del Pil in Italia, di cui il 2% per incidentalità e l'altro 2% per patologie originate da inquinamento;

il Governo nella precedente legislatura ha effettuato tagli dei finanziamenti per gli enti locali e per il trasporto pubblico

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

l'inquinamento derivante dai veicoli di trasporti è rappresentato al 95% dai mezzi privati

l'Ufficio Regionale per l'Europa dell'OMS, in uno studio recentemente pubblicato, ha fornito dati preoccupanti in merito agli effetti dell'inquinamento atmosferico in ambiente urbano, con particolare riferimento alle polveri sottili, dai quali emerge con allarmante chiarezza che l'inquinamento atmosferico da particolato fine (PM) accorcia in media la vita di ogni persona all'interno dell'Unione Europea (UE) di 8,6 mesi e i valori salgono per l'Italia: 9 mesi di vita nel 2000;

in settori d'importanza rilevante come le infrastrutture ed i sistemi di mobilità, cruciali per la qualità delle città e del territorio, la qualità ambientale deve costituire un criterio di riferimento fondamentale per una effettiva valutazione del rapporto costi-benefici, per un impiego razionale

delle risorse, per la scelta delle priorità, per modalità decisionali in grado di valorizzare la partecipazione dei cittadini;

è necessario introdurre politiche di incentivazione fiscale per le azioni a favore della mobilità sostenibile a partire dalla deduzione fiscale dei costi degli abbonamenti annuali ai mezzi di trasporto collettivo e di introduzione su scala nazionale del ticket trasporto a partire dai dipendenti delle pubbliche amministrazioni al fine di incentivare il ricorso ai mezzi di trasporto pubblico e la fidelizzazione degli utenti del trasporto pubblico locale,

impegna il Governo:

a definire un'apposita previsione di spesa per sperimentare ed incentivare la defiscalizzazione dell'acquisto di abbonamenti annuali nominativi ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale, interregionale e ferroviario, anche attraverso una detassazione dei costi sostenuti dai cittadini e per istituire il «ticket trasporto».

---

### **G/1183/5/8**

DONATI

### **Approvato**

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), in sede di esame del disegno di legge n. 1183 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2007),

premesso che:

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

nelle principali città italiane si raggiungono punte di 60-65 automobili ogni 100 abitanti. Questo provoca insormontabili problemi di traffico che limitano molto la mobilità collettiva e intollerabili livelli di inquinamento atmosferico ed acustico che comportano costi derivati, soprattutto relativi alla salute delle persone, valutati nell'ordine del 4% del PIL in Italia, di cui il 2% per incidentalità e l'altro 2% per patologie originate da inquinamento;

l'Ufficio Regionale per l'Europa dell'OMS, in uno studio recentemente pubblicato, ha fornito dati preoccupanti in merito agli effetti dell'inquinamento atmosferico in ambiente urbano, con particolare riferimento alle polveri sottili, dai quali emerge con allarmante chiarezza che l'inquinamento atmosferico da particolato fine (PM) accorcia in media

la vita di ogni persona all'interno dell'Unione Europea (UE) di 8,6 mesi e i valori salgono per l'Italia: 9 mesi di vita nel 2000;

lo stesso studio stima che nella UE, con la diminuzione della mortalità legata alla riduzione del PM fino all'anno 2020, si avrebbe un vantaggio monetario annuo compreso tra i 58 e i 161 miliardi di euro, mentre con la diminuzione delle malattie dovute al PM si risparmierebbero intorno ai 29 miliardi di euro l'anno;

l'inquinamento derivante dai veicoli di trasporti è rappresentato al 95% dai mezzi privati,

considerando che:

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

a fronte di un problema così grave e serio come quello della salute dei cittadini, il Governo, nel periodo 2001-2005, non ha provveduto a realizzare un programma di interventi strutturali e radicali per fronteggiare le criticità derivanti dalla congestione da traffico nelle aree urbane, ma ha invece concentrato gli investimenti in opere autostradali che aumentano soltanto il traffico autostradale e, conseguentemente, le emissioni derivanti dai veicoli.

nel 1992 è stata approvata la legge 211 per la realizzazione di reti per il trasporto rapido di massa che attualmente risulta sottofinanziata rispetto alla dimensione dei problemi aperti;

degli investimenti, approvati dal CIPE per le opere della Legge Obiettivo, solo il 6% di queste risorse (pari a 3,2 mld di euro), sono state destinate al miglioramento delle infrastrutture «urbane» e cioè destinate a reti metropolitane;

impegna il Governo;

ad assicurare finanziamenti adeguati ed aggiuntivi per la realizzazione delle reti per il trasporto rapido di massa di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211, ed a procedere ad una efficace accelerazione delle procedure e del sistema di autorizzazioni per consentire una rapida realizzazione dei progetti al fine di garantire servizi efficienti e di qualità per la mobilità urbana dei cittadini».

---



## EMENDAMENTO ALLA TABELLA 10 DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1184

### 8<sup>a</sup>-10.Tab.10.1

FORMISANO

**Approvato**

*Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture, alle Unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:*

n. 2.2.3.18 – Opere marittime e portuali

CP: + 215.542.595

CS: + 405.149.842

n. 3.2.3.30 – Opere marittime e portuali

CP: – 215.542.595

CS: – 405.149.842

Variazione finalizzata a trasferire le risorse dal capitolo 7754 «Spese per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti» collocato nel centro di responsabilità n. 3, al capitolo di nuova istituzione «Spese per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti», collocato nel centro di responsabilità n. 2.

---





