



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 4

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

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

ESAME DEI DOCUMENTI DI BILANCIO IN SEDE CONSULTIVA

114^a seduta: martedì 9 ottobre 2007

Presidenza della presidente DONATI

I N D I C E

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(1818) *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2008 e bilancio pluriennale per il triennio 2008-2010*

– **(Tab. 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture per l'anno finanziario 2008

– **(Tab. 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2008

– **(Tab. 16)** Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 2008

(1817) *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)*

(Rapporti alla 5^a Commissione. Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 3, 6, 10 e <i>passim</i>	
GRILLO (FI)		3
MARTINAT (AN)	10, 16, 17	
MASSA (Ulivo) relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria		6
MONTINO (Ulivo) relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria		3
PALERMO (RC-SE), relatrice sulla tabella 16 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria		10

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 per le autonomie-Partito Repubblicano Italiano-Movimento per l'Autonomia: DCA-PRI-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; Sinistra Democratica per il Socialismo Europeo: SDSE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Costituente Socialista: Misto-CS; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-La Destra: Misto-LD; Misto-Movimento politico dei cittadini: Misto-Mpc; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC.

I lavori hanno inizio alle ore 15,20.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(1818) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2008 e bilancio pluriennale per il triennio 2008-2010

- **(Tab. 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture per l'anno finanziario 2008
- **(Tab. 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2008
- **(Tab. 16)** Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 2008

(1817) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)

(Rapporti alla 5^a Commissione. Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 1818 (Tabelle 10, 11 e 16) e 1817.

Prego il senatore Montino di riferire alla Commissione sulla Tabella 11 (stato di previsione del Ministero delle comunicazioni) e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.

MONTINO, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, la mia relazione sarà breve, anche perché è strettamente rapportata al volume di spesa e di risorse dedicate nella finanziaria al settore delle comunicazioni. È un settore che ha una dotazione minore rispetto a quello dei trasporti e delle infrastrutture e richiederà, ovviamente, meno tempo. Vorrei concentrarmi soltanto su alcune questioni fondamentali.

Premetto che siamo, come ha detto il ministro Padoa-Schioppa, di fronte ad una finanziaria straordinaria, bellissima: questo tengo a dirlo a chi non lo avesse capito, e insisterò su questo concetto.

GRILLO (FI). Il ministro Padoa-Schioppa in Commissione bilancio ha detto che questa legge finanziaria è bellissima, ma che la prossima sarà difficile.

MONTINO, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Il concetto espresso dal nostro Ministro dell'economia era serio, solo che, ancora una volta, non è stato compreso e apprezzato fino in fondo. Ripeto: siamo di fronte ad una finanziaria di svolta anche in questo settore.

Abbiamo un incremento abbastanza rilevante, e, per certi aspetti, selettivo su alcuni settori che interessano il Ministero delle comunicazioni. Nel 2008, come possiamo evincere dalla lettura della tabella 11, abbiamo una dotazione finanziaria complessiva di 321,6 milioni di euro, suddivisi in 242,6 milioni per la parte corrente e 79 milioni per la parte in conto capitale. Ci sono, poi, le autorizzazioni di cassa che sono leggermente superiori, e ammontano a 331,8 milioni, e i residui passivi, che sono ordinari, pari quasi a 176 milioni di euro.

Per quanto riguarda la ripartizione della spesa fra le diverse missioni di competenza del Ministero, la maggior parte delle attività è concentrata nella missione 15, relativa alle comunicazioni, alla quale è destinata anche buona parte delle risorse (circa 248 milioni di euro). Vorrei ricordare il forte incremento tendenziale che registrano gli interventi in questo settore: dai 95 milioni del 2006 si passa a 150 milioni; aumenta, rispetto allo scorso anno, di 10 milioni di euro per il 2008, da 140 a 150 milioni, la spesa per il sostegno alle iniziative per le televisioni locali e la radiofonia.

Sotto il profilo della qualità della spesa, richiamo in particolare l'articolo 38 che reca norme a sostegno delle imprese editrici e delle televisioni locali. Si deve tener conto che l'85 per cento di queste risorse - 150 milioni - è destinato alle televisioni locali e il 15 per cento alla radiofonia. Fino al 2002 questo intervento non era previsto; successivamente è stato introdotto, dall'anno scorso è aumentato, passando dal 10 al 15 per cento dell'intervento generale per il sostegno alla radiofonia.

Il contributo all'emittenza locale non rappresenta una sorta di rimborso a piè di lista, né, tanto meno, è un sostegno indifferenziato. Esso è innanzitutto un sostegno al pluralismo nell'informazione e alla libera circolazione del pensiero nonché una facilitazione dell'accesso alla informazione e alla comunicazione da parte dei cittadini sulla base di principi garantiti dalla Costituzione, fondamentali in una società democratica. È un contributo che riguarda fondamentalmente, in una fase di passaggio ad una tecnologia estremamente avanzata, interventi di carattere tecnologico, con particolare riferimento alla trasformazione del sistema analogico in digitale terrestre.

Questo passaggio presuppone una serie di investimenti e interventi (anche di tipo tecnologico) che il sistema radiotelevisivo deve attuare e che, attraverso questi finanziamenti, il Governo e lo Stato italiano incoraggiano. Il disegno di legge in esame prevede un incremento annuale di 10 milioni di euro per il 2008 del finanziamento annuale di 45 milioni per il medesimo anno e di 35 milioni per l'anno 2009, già stanziato nella legge finanziaria per il 2007, volto a consentire alle emittenti locali di far fronte alle nuove sfide tecnologiche derivanti dalla transizione dalla trasmissione analogica a quella digitale.

Equamente importante è l'articolo 39 che reca misure per lo sviluppo della banda larga e del digitale terrestre. Esso prevede innanzitutto un incremento di 50 milioni di euro per l'anno 2008 delle risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate destinate al finanziamento degli interventi

attuativi del «Programma per lo sviluppo della banda larga nel Mezzogiorno», poi esteso all'intero territorio nazionale.

Attualmente, esistono situazioni molto diversificate sul territorio nazionale. Ad esempio, alcuni territori del Centro-Nord (soprattutto le grandi città) sono sostanzialmente cablati mentre in alcune aree del Centro e in particolare del Meridione d'Italia (soprattutto le zone più rade e a minore intensità abitativa), l'intervento infrastrutturale della banda larga è sicuramente molto indietro rispetto al fabbisogno. Ovviamente, le tipologie di intervento e i progetti previsti si riferiscono essenzialmente ad aree che ne sono del tutto sprovviste o che hanno un livello infrastrutturale molto inferiore rispetto al livello generale.

Si è previsto anche un incremento di fondi per il passaggio al digitale terrestre. Come è noto, il decreto di accompagnamento alla finanziaria, nel prendere in considerazione lo sviluppo e il percorso dall'analogico al digitale terrestre, propone lo slittamento di ulteriori quattro anni per il passaggio alla nuova tecnologia. Con la legge Gasparri, lo *switch off* è stato fissato al 2006 ma, nonostante lo sforzo, tra l'altro molto discutibile, del sistema degli interventi incentivanti sui *decoder* (bocciato dall'Unione europea che ha condannato il Governo italiano per interventi in contrasto con la normativa comunitaria), non solo tale termine non è stato rispettato, ma per alcune aree del Paese questo passaggio non è neppure iniziato. Siamo in sostanza a un livello di trasformazione tecnologica ancora molto arretrato.

Esistono alcune aree di sperimentazione: ad esempio, la zona di sperimentazione della Sardegna è la prima in Italia e, molto probabilmente, passerà al nuovo sistema entro il 31 marzo del 2008. Quasi sicuramente, in base alle notizie in nostro possesso, all'appuntamento si arriverà sostanzialmente preparati con un passaggio definitivo al sistema digitale terrestre. Vi è una fase di sperimentazione, anch'essa in uno stadio avanzato, condotta insieme alla Regione Piemonte con una serie di iniziative molto efficaci. Forse, alla data del gennaio 2009 anche quella Regione, e solo per quella parte di territorio, sarà nelle condizioni di passare al digitale terrestre. Le rimanenti Regioni sono invece ancora piuttosto indietro.

Occorre precisare che anche negli altri Stati europei che avevano fissato un calendario e hanno avviato il passaggio molto prima dell'Italia, si è ormai consolidata la scelta di arrivare allo *switch off* entro il 2012. Tanto in Francia, che era sicuramente in una fase molto avanzata, quanto in Inghilterra, esiste un orientamento (che non è dunque solo italiano, ma comunitario) che considera la possibilità di rinviare il passaggio definitivo al digitale terrestre al 2012. Perciò, anche per quanto riguarda l'Italia, non c'è bisogno di fare fughe in avanti.

Tuttavia, bisogna comunicare la sensazione di un processo graduale, che avanza in modo visibile e concreto. Per esempio, le esperienze sarda e piemontese potrebbero estendersi e diventare un viatico comune anche per altri territori e Regioni, come elemento fondamentale in questa fase sperimentale per compiere concretamente il passaggio definitivo a questo nuovo sistema facendo poi una verifica territorio per territorio.

Per il Fondo per il passaggio al digitale, previsto dall'articolo 1, comma 927, della legge finanziaria del 2007, si è passati da uno stanziamento di 40 milioni di euro per il 2007 a 60 milioni di euro per il 2008, con un incremento di 20 milioni di euro. In una fase di ristrettezza finanziaria complessiva, almeno in questo settore si è incrementata una spesa selettiva.

Un'ultima questione, che non interessa direttamente questa Commissione, ma che è importante sottolineare dal momento che stiamo parlando di informazione, riguarda l'editoria della carta stampata. L'editoria affronta, almeno a mio giudizio, un taglio inaccettabile. I giornali a gestione associata e di partito subiscono un taglio netto del 7 per cento; si prevede poi un ulteriore taglio del 7 per cento, per un valore complessivo di 30 milioni di euro, relativo a tutta la stampa che in genere utilizza abbonamenti e tariffari.

Si tenga conto che soprattutto i piccoli quotidiani subirebbero un colpo forse definitivo. I tagli previsti nel disegno di legge finanziaria rischiano di penalizzare così un diritto fondamentale come la libertà di stampa.

Penso sia nostro dovere scongiurare una simile eventualità; è necessario, invece, adeguare lo stanziamento di riferimento e vorrei per questo proporre che si ritorni allo stanziamento previsto nel 2007.

PRESIDENTE. Grazie, senatore Montino.

Prego ora il relatore, senatore Massa, di riferire alla Commissione sulla Tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.

MASSA, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.* Signor Presidente, i documenti che esaminiamo oggi in sede consultiva devono essere letti tenendo conto, almeno io credo, della relazione del ministro Padoa-Schioppa, che ha indicato in modo molto chiaro obiettivi e orientamenti della manovra economica. Ma bisogna anche tenere conto delle indicazioni che sono emerse dal Documento di programmazione economico e finanziaria e dagli atti di indirizzo votati dall'Assemblea, che sono spesso punto di riferimento per la nostra Commissione.

Nel DPEF venivano già espresse le valutazioni sul sistema delle infrastrutture nel nostro Paese e specificati gli interventi necessari. Occorre fra l'altro ricordare che il documento sulle infrastrutture, allegato al DPEF, era fortemente articolato e molto puntuale non solo Regione per Regione, ma anche in riferimento alle scelte di carattere nazionale e internazionale.

Entrando nel merito dei documenti di bilancio, va innanzitutto rilevato che sono di facile lettura rispetto al passato, anche al fine degli orientamenti che i senatori dovranno assumere. La legge finanziaria dell'anno scorso, al pari di quelle precedenti, era un aggregato – non avevamo dav-

vero inventato nulla - di riferimenti legislativi che molto spesso non offrivano alcun chiarimento riguardo agli aspetti essenziali della manovra.

Oggi, invece, la struttura del bilancio viene articolata in due livelli di aggregazione, le missioni e i programmi: si dimostra in tal modo che si intende intervenire per materie complessive e per progetti. Si tratta di atti coerenti con i programmi che il Presidente del Consiglio ha posto all'attenzione del Parlamento nel momento in cui sono state presentate la prima e la seconda legge finanziaria di questo Governo, atti conclusivi di una linea e di un orientamento precisi.

Sicuramente qualcuno affermerà che non si è ridotta la spesa, ma se si considerano i dati non in modo disaggregato, bensì all'interno del quadro generale, si rileverà che vi è stata una diminuzione della spesa.

Per quanto riguarda gli interventi nelle infrastrutture, articolati nel Capo XI del disegno di legge finanziaria, relativi alla missione 14 - infrastrutture pubbliche e logistica - forse per la prima volta in questo Paese si interviene in maniera consistente e per dimensioni rilevanti, finanziando la prosecuzione di interventi finora sospesi.

Voglio ricordare che sia il decreto fiscale del 2006 sia la legge finanziaria del 2007 hanno reperito le risorse per sbloccare finalmente i cantieri: questa è la realtà dei fatti. Oggi ci troviamo in una fase più avanzata: basti considerare, al riguardo, anche le misure previste dal decreto-legge n. 159, varato dal Governo nell'ambito della manovra finanziaria.

In particolare, ricordo che l'articolo 35 del disegno di legge finanziaria prevede contributi quindicennali per la prosecuzione degli interventi di cui alla legge obiettivo e delle opere di ricostruzione nelle opere colpite da eventi sismici nel territorio del Molise e nel territorio della provincia di Foggia. Ritengo che le risorse stanziato siano del tutto insufficienti e inadeguate rispetto alle necessità e ai bisogni in particolare del Molise; anche per la mia provenienza territoriale, presenterò un emendamento perché vi sia una integrazione di queste risorse. Nonostante il Ministro delle infrastrutture sia di origine molisana, non si è fatto interprete delle esigenze di quell'area.

Gli stessi problemi che riguardano la gestione delle opere di ricostruzione in Molise si sono verificati in Sicilia: basti pensare che ancora quest'anno abbiamo discusso e approvato la ripartizione delle risorse per il terremoto del Belice. Si ripartiscono ancora risorse per terremoti accaduti oltre trent'anni fa. Questo dimostra che a volte le risorse, per come sono articolate, non sono destinate alle aree che hanno subito effettivamente dei danni, ma finiscono per essere spese per interessi molto diversi, che nulla hanno a che vedere con le esigenze reali delle popolazioni colpite da eventi sismici.

Per quanto riguarda il federalismo infrastrutturale, sancito dall'articolo 37, ricordo che esso era già contemplato nella legge finanziaria del 2007 limitatamente alla Regione Lombardia. La norma prevede che, per realizzare infrastrutture autostradali previste dagli strumenti di programmazione vigenti, le funzioni e i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti all'ANAS possono essere trasferiti, con decreto del Ministro

delle Infrastrutture, dalla stessa ANAS a un soggetto di diritto pubblico appositamente costituito in forma societaria e partecipato dall'ANAS e dalle Regioni interessate o a un soggetto interamente partecipato dalle Regioni. Lo stesso articolo introduce poi un caso concreto per l'Autostrada A4-tronco Venezia-Trieste, dando indicazione assolutamente chiara.

Anche la materia arbitrale è chiarita una volta per sempre. Al tema dell'arbitrato il «Corriere della sera» ha voluto dedicare una pagina intera, però è un problema che non nasce oggi. Forse il Ministro delle infrastrutture se n'è ricordato con ritardo notevole, ma è un problema che, come tutti sanno, comporta costi aggiuntivi per la pubblica amministrazione.

Gli arbitrati non hanno mai fatto gli interessi dell'amministrazione pubblica, ma solo quelli delle imprese. Vi sono valutazioni di ordine politico circa l'impossibilità di continuare ad avvalersi degli arbitrati, dove è tutto molto aleatorio. Sono necessarie regole certe, sia per gli appalti sia per il contenzioso, soprattutto in relazione a chi sia il soggetto competente a dirimerlo.

La mia valutazione personale coincide con quella fatta dal Governo nel disegno di legge finanziaria all'articolo 86. Non si modifica il Testo Unico in materia di appalti, sia ben chiaro, ma si introduce il divieto per le pubbliche amministrazioni di inserire clausole compromissorie nei contratti di appalto sia di lavori che di servizi e di forniture, ovvero relativamente ai medesimi contratti, di sottoscrivere compromessi. La violazione del divieto comporta la nullità della clausola e configura gli estremi per la configurazione del danno erariale da parte del funzionario pubblico sottoscrittore.

Altro elemento positivo è rappresentato dall'articolo 69, che prevede la rimodulazione delle risorse stanziata nella finanziaria dello scorso anno per il Fondo per le aree sottoutilizzate allo scopo di ridefinire la nuova programmazione e di rendere immediatamente impegnabili le somme relative agli esercizi successivi all'anno 2008.

Meritevoli di essere evidenziate sono alcune misure di carattere ordinamentale, in particolare l'articolo 81, teso al contenimento degli uffici di diretta collaborazione, e l'articolo 82 che contiene norme volte alla soppressione e alla razionalizzazione degli enti pubblici statali.

Quanto all'articolo 85, che prevede la riduzione dei componenti degli organi societari delle società in mano pubblica e la pubblicità delle consulenze delle amministrazioni pubbliche, esso rientra in una serie di articoli della finanziaria importanti e necessari anche per dare segnali nuovi in direzione di una maggiore trasparenza in questo settore.

Un'ultima riflessione riguarda le Tabelle allegate al disegno di legge finanziaria, in particolare la Tabella C che indica gli stanziamenti autorizzati in relazione a disposizioni di legge la cui qualificazione annua è demandata alla legge finanziaria. Tale Tabella prevede per il triennio 2008-2010 uno stanziamento complessivo per il Ministero delle infrastrutture di 218,011 milioni di euro annui, quasi interamente assorbiti dal finanziamento della legge n. 431 del 1998 relativa alla disciplina delle locazioni e del rilascio degli immobili ad uso abitativo e dai piani casa delle Re-

gioni. Queste, in base ai bandi pubblicati, decidono delle assegnazioni di alloggi in favore di chi ne faccia richiesta e si trovi in condizioni di effettiva necessità.

La novità è che la legge finanziaria contiene importanti risorse riferite al Piano casa, riguardante l'edilizia residenziale in generale.

Per questa forma di edilizia, che per anni è stata trascurata in Italia, si impone un intervento affinché essa possa essere sostenuta non solo nelle grandi aree ma anche in quelle piccole, sulla scorta della legge approvata dal Parlamento per combattere il disagio abitativo.

Sempre in riferimento alla tabella C, segnalo che, a valere sugli stanziamenti di competenza del Ministero dell'economia e delle finanze, sono destinati al finanziamento dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici 3,838 milioni di euro per ciascuno degli anni del triennio 2008-2010.

La Tabella D reca il rifinanziamento di norme recanti interventi di sostegno dell'economia classificati tra le spese in conto capitale, mentre la Tabella F contiene l'indicazione degli importi da iscrivere in bilancio in relazione alle autorizzazioni di spesa recate da leggi pluriennali. Per quanto riguarda l'edilizia sanitaria, è previsto uno stanziamento complessivo che per il 2008 ammonta a circa 1240 milioni di euro; per il 2009 a 2065 milioni di euro; per il 2010 a 3295 milioni di euro; per il 2011 sono stati stanziati all'incirca 6.000 milioni di euro per interventi in questo particolare settore.

Per quanto riguarda gli stanziamenti particolari riferiti alla legge n. 166 del 2002, vi sono finanziamenti aggiuntivi riferiti alla legge obiettivo con una previsione per il 2008 di circa 330 milioni aggiuntivi a quelli già previsti in altri articolati.

Vorrei soffermarmi, infine, sullo stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture per il 2007, la Tabella n. 10, la quale reca una dotazione di competenza per complessivi 11.902, 00 milioni di euro per il triennio 2008-2010, suddivisi in 10.094 milioni per la parte capitale e 1.808 milioni complessivi per il triennio 2008-2010 per la parte corrente.

Rispetto alla finanziaria precedente, le risorse in essa appostate subiscono variazioni molto limitate: in alcuni casi sono di poco superiori, in altri risultano leggermente ridotte.

Entrando maggiormente nel dettaglio della nuova articolazione del bilancio, fra le missioni del Ministero delle infrastrutture vanno segnalate la missione 14, riguardante infrastrutture pubbliche e logistica, cui sono destinati complessivamente circa 3.000 milioni di euro per il 2008; la missione 19, relativa a casa e assetto urbanistico, per la quale sono stanziati 953,3 milioni di euro; la Missione 32, che concerne servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche, cui sono destinati 36,7 milioni di euro e infine la missione 33, fondi da ripartire, per la quale sono stanziati 50,3 milioni di euro.

Sottolineo inoltre che fra i programmi ricompresi nella missione 14 del Ministero particolarmente rilevanti sono il programma 14.3, opere strategiche, per il quale sono previsti stanziamenti per complessivi 1.106,9 milioni di euro; il programma 14.4, sistemi ferroviari locali, cui sono de-

stinati 805,3 milioni di euro; il programma 14.6, sistemi portuali ed aeroportuali, per il quale sono previsti 320,5 milioni di euro e infine il programma 14.7, sistemi stradali ed autostradali, per il quale sono stanziati 243,8 milioni di euro.

Due sono i programmi, il programma 19.2, politiche abitative, e il programma 19.3, politiche urbane e territoriali, di competenza del Ministero delle infrastrutture ricompresi nella missione 19. Per il perseguimento degli obiettivi di cui al programma 19.2 sono stanziati 501,7 milioni di euro; mentre per la realizzazione delle finalità previste dal programma 19.3 sono previsti 451,5 milioni di euro.

Probabilmente, un approfondimento della legge finanziaria e delle Tabelle va fatto in relazione ai provvedimenti già valutati da questa Commissione. Tanto il piano economico e finanziario dell'ANAS, relativamente ad alcuni interventi specifici, quanto la parte relativa alle Ferrovie sono già stati oggetto di discussione; le risorse necessarie sono allocate in parte nella finanziaria, in parte in provvedimenti ancora in fase di definizione.

Un esame più approfondito, forse, non dovrebbe vertere tanto sulle opere già avviate, cantierizzate o appaltate quanto, in maniera più precisa e puntuale, dovrebbe riguardare le opere che ancora devono essere oggetto o di progettazione o di realizzazione. Sia per quanto riguarda le opere stradali sia per quelle ferroviarie, è necessario conoscere con esattezza il livello della fase progettuale, anche perché si corre il rischio di programmare opere senza sapere se saranno avviate nel breve periodo o in tempi molto più lunghi.

MARTINAT (AN). Signor Presidente, vorrei fare una battuta sul personale: nella relazione, per quanto riguarda il personale, c'è una richiesta del ministro Di Pietro per 971 unità aggiuntive; purtroppo gliene danno solo 100.

PRESIDENTE. Senatore Martinat, la discussione generale la svolgeremo dopo le relazioni.

MARTINAT (AN). Era solo una battuta; comunque è tutto scritto nei documenti.

PRESIDENTE. Prego ora la relatrice, senatrice Palermo, di riferire alla Commissione sulla Tabella 16 e sulle parti ad essa relative della legge finanziaria.

PALERMO, *relatrice sulla tabella 16 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, lo stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 2008, alla Tabella 16, reca spese in termini di competenza per complessivi 3.653,6 milioni di euro, di cui 2.330,2 milioni di euro destinati alle spese correnti e 1.323,4 milioni di euro per le spese in conto capitale. Le autorizzazioni

di cassa complessive ammontano a 4.234 milioni di euro, mentre la consistenza dei residui passivi al primo gennaio 2008 è valutata in 2.251,7 milioni di euro. Rispetto alle previsioni assestate per il 2007, in termini di competenza si registra una contrazione degli stanziamenti di circa 295 milioni di euro.

L'esigenza di rendere più trasparenti e leggibili i documenti contabili ha condotto alla definizione di una nuova struttura del bilancio dello Stato, sicuramente più snella e comprensibile, volta ad evidenziare l'obiettivo e la funzione degli stanziamenti, cioè come vengono spese le risorse, rispetto al centro di responsabilità amministrativa, ossia chi gestisce le risorse. La nuova classificazione del bilancio si articola pertanto in due principali livelli di aggregazione: le missioni e i programmi. Per quanto riguarda quindi il Ministero dei trasporti, la dotazione complessiva di competenza è ripartita tra le varie missioni ad esso assegnate.

La missione di maggior rilievo di competenza del Ministero è quella relativa al «diritto alla mobilità», la missione 13, articolata in programmi che assorbono alcuni dei principali settori di attività del Ministero. I programmi si suddividono a loro volta in obiettivi, ciascuno dei quali è descritto in schede nell'ambito del disegno di legge di bilancio.

Con riferimento alla missione 13, si evidenzia come lo stanziamento maggiore sia assorbito dal programma relativo agli interventi per lo sviluppo della mobilità locale, ai quali sono complessivamente destinati quasi due miliardi di euro.

Rientrano inoltre nella stessa missione il programma relativo alla gestione della sicurezza e della mobilità stradale, per il quale si prevede uno stanziamento complessivo di competenza di circa 370 milioni di euro; i programmi relativi alla realizzazione degli interventi per lo sviluppo della logistica e della intermodalità, 141 milioni di euro, e dei sistemi e *hub* portuali, 100 milioni di euro; gli interventi finalizzati allo sviluppo del trasporto e della sicurezza sia nel settore aereo, 90 milioni di euro, sia nel settore ferroviario, 50 milioni di euro, sia nel settore marittimo, 497 milioni di euro.

All'interno della missione più generale riguardante l'«ordine pubblico e la sicurezza», la missione 7, il Ministero dei trasporti è responsabile del programma volto a garantire la sicurezza e il controllo nei mari, nei porti e sulle coste. Rientrano pertanto in tale finalità, per la quale sono complessivamente stanziati circa 620 milioni di euro, gli interventi per il miglioramento della sicurezza nel settore marittimo, sia dal punto di vista della *safety* che della *security*, per intensificare le azioni di controllo e vigilanza sulle coste, per la salvaguardia della vita umana in mare, per la protezione dell'ambiente marino.

All'interno della missione 17, relativa alla «ricerca e innovazione», nell'ambito dello stato di previsione del Ministero sono destinati 23 milioni di euro al finanziamento delle attività di ricerca nel settore dei trasporti, con particolare riguardo al miglioramento del servizio di trasporto marittimo ed aereo. Ulteriori finanziamenti riguardano, infine, le spese per le attività collegate alle funzioni di indirizzo politico, all'interno delle

quali peraltro trovano allocazione le risorse destinate alla predisposizione del Piano generale della mobilità (circa 3,3 milioni di euro), nonché quelli relativi ai fondi da assegnare.

Con riferimento al disegno di legge finanziaria per il 2008, abbiamo già detto che intervengono sul settore dei trasporti innanzitutto le disposizioni del Capo XI, finalizzato alla missione 13, «diritto alla mobilità».

Le iniziative ivi delineate sono tese, da un lato, a stimolare la crescita delle imprese cantieristiche ed armatoriali mediante interventi di incentivazione volti allo sviluppo della ricerca applicata e al perfezionamento di modalità di navigazione più compatibili con le esigenze ambientali, dall'altro a riqualificare e razionalizzare la spesa al fine di favorire l'intermodalità del sistema nazionale di trasporto e di accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei relativi servizi.

L'articolo 33 del testo in esame rifinanzia le autorizzazioni di spesa relative al sostegno all'industria cantieristica e alla ricerca applicata al settore navale, con particolare riferimento alle agevolazioni finalizzate alla costruzione di navi e agli investimenti per migliorare la produttività dei cantieri. Al comma 1, si stanziavano 6 milioni di euro per il 2008 e 14 milioni di euro per il 2009.

Sono poi previsti nuovi stanziamenti per gli investimenti delle imprese marittime, volti al rinnovo e all'ammodernamento della flotta (comma 2: 14 milioni per il 2008, 21 milioni per il 2009 e 25 milioni per il 2010) nonché per la demolizione del naviglio obsoleto (comma 3: 4 milioni di euro per il 2008 e 10 milioni per il 2009).

È quindi istituito, presso il Ministero dei trasporti, un Fondo, con una dotazione iniziale di 1 milione di euro per il 2008 e di 5 milioni per ciascuno degli anni 2009 e 2010, finalizzato ad interventi per il miglioramento dell'efficienza energetica e per la riduzione delle emissioni in atmosfera delle navi passeggeri. La norma precisa le tipologie di interventi agevolabili, mentre rinvia a successivi decreti la definizione degli indici e degli *standard* energetici ed ambientali di riferimento nonché dei criteri di attribuzione dei benefici.

Inoltre viene autorizzata - in subordine rispetto all'autorizzazione da parte della Commissione europea - una spesa totale nel triennio di 4 milioni e mezzo di euro di sgravi contributivi per imprese di cabotaggio marittimo, con l'estensione della cosiddetta «*tonnage tax*» e di 8,1 milioni di euro per incentivi all'acquisto di beni strumentali a lungo ammortamento.

Per quanto riguarda poi l'articolo 34, come precedentemente accennato, la sua finalità complessiva è quella di migliorare il sistema del trasporto nazionale mediante lo sviluppo dell'intermodalità e della connessione tra le varie reti infrastrutturali, facendo leva, in coerenza con gli obiettivi più generali della manovra di bilancio, su una riqualificazione e razionalizzazione della spesa, che consenta un utilizzo più efficace delle risorse disponibili.

In questa ottica, con i primi commi dell'articolo in questione si procede alla riduzione di risorse precedentemente stanziati e non utilizzati o

risultate eccessive per la realizzazione delle originarie finalità. Con i commi successivi, si procede poi al finanziamento di ulteriori interventi.

La misura più consistente riguarda lo stanziamento per lo sviluppo delle autostrade del mare: al fine, infatti, di consentire la piena operatività degli incentivi volti all'innovazione del sistema dell'autotrasporto di merci, allo sviluppo delle catene logistiche e al potenziamento dell'intermodalità - in attuazione peraltro delle indicazioni formulate dal Governo nell'ambito del Documento di programmazione economico finanziaria - viene disposta un'autorizzazione di spesa di 77 milioni di euro per ciascuno degli anni del triennio 2008-2010, a favore delle imprese di autotrasporto che spostino quote di traffico pesante dalla strada al mare (commi 6 e 7 dell'articolo citato).

Vengono poi finanziati - per una somma pari a 20 milioni di euro per il 2008, a 22 milioni per il 2009 e a 7 milioni per il 2010 - gli interventi volti a fronteggiare i problemi di mobilità e sicurezza derivanti dai lavori di ammodernamento dell'autostrada A3, nel tratto Gioia Tauro-Reggio Calabria nonché a migliorare la qualità del servizio di trasporto e di sicurezza nello Stretto di Messina. Il 50 per cento di tali stanziamenti dovrà essere destinato ad interventi infrastrutturali.

Sempre con riferimento ai problemi del trasporto nella Calabria, e con la finalità di intensificare gli interventi per il collegamento con la Sicilia, si prevede che, a valere sulle risorse assegnate dal Ministero dei trasporti all'ENAC, vengano individuati i mezzi necessari per il potenziamento e la sicurezza dell'aeroporto di Reggio Calabria, nonché per gli interventi di continuità territoriale da e per tale aeroporto e per l'adeguamento del servizio cargo da e per l'aeroporto di Catania.

Viene inoltre disposta la prosecuzione per un biennio delle misure di agevolazione, previste dal comma 5, art. 38, della legge n. 166 del 2002, per le imprese ferroviarie che realizzino treni completi di trasporto combinato (cioè con parte del tragitto su strada e parte per ferrovia senza rottura di carico) o di merci pericolose. Prosegue, inoltre, per un triennio l'attuazione delle disposizioni di cui al comma 7 dello stesso articolo, finalizzate alla concessione di contributi alle imprese ferroviarie che si impegnino a sottoscrivere accordi di programma per il trasporto combinato e accompagnato delle merci (cioè il trasporto di merci, caricate su veicoli adibiti al trasporto di merci su strada, mediante carri ferroviari speciali). La copertura di tali interventi, peraltro, è assicurata mediante l'utilizzazione delle risorse non utilizzate nello scorso triennio per la concessione di alcune delle altre misure di agevolazione che erano state previste nella stessa legge n. 166 del 2002.

Con riferimento poi agli interventi per la intermodalità portuale, il comma 17 stanziava 5 milioni di euro per il 2009 e 10 milioni per il 2010, finalizzati al completamento e all'implementazione della rete immateriale degli interporti, mentre il comma 18 destina parte delle risorse stanziata dal comma 1044 della finanziaria dello scorso anno al finanziamento degli interventi volti alla realizzazione del sistema di gestione della rete logistica nazionale, già previsto dalla legislazione vigente, quale presuppo-

sto per garantire la interconnessione dei nodi di interscambio modale e migliorare al contempo la sicurezza dei trasporti.

Ulteriori misure finalizzate a sostenere gli investimenti per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e per i collegamenti stradali e ferroviari in tali aree sono contenuti nei commi da 43 a 46 dell'articolo 5 del disegno di legge finanziaria. Nell'ambito di disposizioni in materia di entrate, si destina infatti a tale finalità l'incremento delle riscossioni, da parte delle Regioni e delle Province autonome, dell'imposta sul valore aggiunto e le accise relative alle operazioni di importazione nei porti e negli interporti.

Con riferimento all'articolo 34, una disposizione di particolare rilievo riguarda le azioni tese ad accrescere la sicurezza stradale: vengono infatti previsti stanziamenti per aumentare, anche mediante l'implementazione delle necessarie attrezzature tecniche, i controlli su strada, per intensificare le attività ispettive e le verifiche previste dal codice della strada, per dotare gli uffici ed il personale preposto ad attività di sicurezza stradale degli opportuni strumenti per l'esercizio delle attività istituzionali, ivi compresa la formazione. L'autorizzazione di spesa copre il periodo fino al 2013, prevedendo in particolare uno stanziamento di 35 milioni di euro per l'anno 2008, di 30 milioni di euro per gli anni 2009 e 2010, di 49 milioni di euro per l'anno 2011, di 56 milioni di euro per l'anno 2012 e di 4 milioni di euro per l'anno 2013.

Sempre con riferimento ai problemi della sicurezza, un ulteriore stanziamento riguarda la prosecuzione degli interventi per l'ammmodernamento tecnologico dei sistemi di sicurezza, sia dell'infrastruttura ferroviaria sia del materiale rotabile (10 milioni per ciascuno degli anni 2008 e 2009 e 15 milioni per il 2010). Ulteriori norme dell'articolo 34 riguardano l'aumento del capitale sociale delle Ferrovie della Calabria, delle ferrovie Apulo Lucane e delle ferrovie del Sud-Est.

Come accennato in precedenza, le disposizioni contenute nel Capo XI non esauriscono gli interventi sul settore dei trasporti delineati nel disegno di legge finanziaria. Si segnala, in particolare l'articolo 6, che intende dettare una nuova disciplina per il trasporto pubblico locale, innanzitutto mediante l'istituzione di un Fondo con una dotazione per il 2008 di 500 milioni di euro. La finalità complessiva è quella di promuovere lo sviluppo del settore, nella prospettiva del processo di riforma. Si prevede inoltre di destinare una quota di risorse, pari a 220 milioni per il 2008, all'adeguamento dei trasferimenti statali alle Regioni per il mantenimento dell'attuale livello dei servizi. Parte delle risorse del Fondo è poi destinata al completamento delle opere per la realizzazione di sistemi di trasporto a impianto fisso in ambito urbano, subordinando il finanziamento di nuovi interventi all'esistenza o alla realizzazione di parcheggi di interscambio.

Nell'ottica, poi, di realizzare una migliore correlazione tra lo sviluppo economico territoriale e l'organizzazione dei trasporti e favorire nel contempo il riequilibrio modale degli spostamenti quotidiani, vengono inclusi gli elicotteri destinati ai collegamenti con le isole minori tra le ti-

pologie di veicoli acquistabili con le agevolazioni introdotte dalla passata legge finanziaria.

Oltre ad introdurre la possibilità di detrarre, ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, le spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale ed interregionale, nella misura del 19 per cento, fino ad un ammontare di 250 euro, l'articolo stabilisce infine l'applicabilità delle disposizioni di cui al comma 3 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 16 del 2005 anche alle risorse per il rinnovo del contratto di lavoro del settore del trasporto pubblico locale. Si segnala che tra gli obiettivi del Fondo di sviluppo delle isole minori, istituito presso la Presidenza del Consiglio in base all'articolo 16 del testo in esame, figura anche il finanziamento di interventi nel settore dei trasporti.

Nell'ambito della missione 7, relativa all'ordine pubblico e alla sicurezza, l'articolo 26 destina, per il 2008, 20 milioni di euro alla promozione di controlli operativi in materia di sicurezza delle navi e delle strutture portuali, nonché 55 milioni di euro complessivi per il periodo 2008-2013 per lo sviluppo della componente aeronavale e dei sistemi di comunicazione del Corpo delle capitanerie di porto.

Anche tra le misure finalizzate alla ricerca e all'innovazione, contenute nella missione 17, figurano disposizioni che interessano il settore dei trasporti: in particolare, l'articolo 43 stanziava ingenti risorse per la promozione della ricerca e della formazione in tale settore, procedendo inoltre al rifinanziamento delle attività dell'INSEAN (Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale) e, nell'ambito delle attività finalizzate allo sviluppo dell'intermodalità terrestre e marittima, allo stanziamento di risorse per la realizzazione di un sistema informativo del Ministero dei trasporti, da collegare, in prospettiva, al sistema interportuale di cui si è detto precedentemente.

Ulteriori disposizioni riguardano infine il trattamento previdenziale degli iscritti al Fondo volo, nonché l'esclusione dal regime agevolativo introdotto dall'articolo 71 per le imprese che operino nelle zone franche urbane di nuova istituzione, delle imprese operanti, tra l'altro, nei settori della costruzione navale e del trasporto su strada.

Per quanto riguarda poi le Tabelle allegate al disegno di legge finanziaria per il 2008, si segnala che nella Tabella A, recante l'indicazione delle voci da includere nel Fondo speciale di parte corrente, risulta per il Ministero dei trasporti un accantonamento di 2.800 milioni di euro per il 2008, di 7.800 per il 2009 e di 10.800 per il 2010, preordinato alla realizzazione di interventi vari.

La Tabella B non include stanziamenti di competenza del Ministero, mentre la Tabella C, recante gli stanziamenti autorizzati in relazione a disposizioni di legge la cui quantificazione annua è demandata alla legge finanziaria reca, in riferimento agli interventi di competenza del Ministero, uno stanziamento complessivo di 77 milioni di euro: rispetto allo scorso anno non si registrano scostamenti significativi.

Le Tabelle D ed E non prevedono voci relative al Ministero dei trasporti, mentre, relativamente agli importi da iscrivere in bilancio in relazione alle autorizzazioni di spesa recate da leggi pluriennali, la Tabella F reca, in relazione alla missione «diritto alla mobilità», comprendente interventi di competenza sia del Ministero dei trasporti che di quello dell'economia e delle finanze, uno stanziamento complessivo di 5.140 milioni di euro per il 2008, 7.138 milioni per il 2009, 3.811 milioni per il 2010 e 13.600 milioni per il 2011 e gli anni successivi.

Con riferimento agli interventi di competenza del Ministero dei trasporti, si segnala che le appostazioni finanziarie maggiori sono assorbite dagli interventi per lo sviluppo della mobilità locale, mentre per quanto riguarda gli interventi che gravano sul bilancio del Ministero dell'economia, gli stanziamenti più consistenti sono finalizzati ai contributi alle Ferrovie dello Stato con 176 milioni di euro per il 2008, 3.500 milioni per il 2009, 3.150 per il 2010 e 10.970 milioni per il 2011.

Inoltre abbiamo un finanziamento alla rete Alta velocità Torino - Milano - Napoli di 1.300 milioni per il 2008, 1.600 per il 2009, 400 per il 2010 e ulteriori 400 per il 2011 e per gli anni successivi, un finanziamento della rete tradizionale - 1.600 milioni di euro per il 2008 - e un finanziamento per l'ANAS, ai fini degli interventi per la viabilità ordinaria speciale di grande comunicazione, di 1.560 milioni di euro sia per il 2008 che per il 2009.

Chiedo scusa se mi sono dilungata, ma per fornire dati precisi bisogna necessariamente entrare nel dettaglio. Vorrei aggiungere, riflettendo su ciò che abbiamo letto, che buona parte delle indicazioni per la politica dei trasporti, indicazioni evidenziate anche nella risoluzione di maggioranza sul DPEF, sono state accolte anche se probabilmente per il trasporto pendolari sarebbe necessario qualcosa di più dello sgravio fiscale sugli abbonamenti; inoltre per il trasporto pubblico locale e per il trasporto ordinario bisognerebbe stanziare risorse aggiuntive.

Dico questo anche in considerazione del fatto che incrociando i dati con quelli alla Tabella F, relativa ai finanziamenti dovuti a leggi pluriennali precedenti, salta agli occhi che è l'Alta velocità a farla da padrona, nel senso che abbiamo uno stanziamento fra il 2008 e il 2010 molto cospicuo, di circa 4 miliardi di euro. Questo dato ci fa riflettere sul fatto che la ripartizione delle risorse è ancora abbastanza sbilanciata, e resta tale perché, nonostante tutto, sono privilegiate le tratte ad Alta velocità, i treni d'élite rispetto al trasporto ordinario. Sarebbe stata necessaria invece un'attenzione maggiore alle esigenze concrete dei cittadini che normalmente utilizzano i mezzi di trasporto.

MARTINAT (AN). Vorrei aggiungere una battuta. La senatrice Palermo è stata molto puntuale, ma probabilmente al suo partito, che difende l'occupazione, è sfuggita la parte dei documenti al nostro esame che riguarda il fabbisogno di personale del Dipartimento dei trasporti terrestri: in concorrenza con il ministro Di Pietro, il ministro Bianchi parla di un fabbisogno di personale del 40 per cento in più rispetto all'attuale. Non

so se si vuole con questo sistema risolvere il problema dell'occupazione futura: forse sarebbe un rimedio facile, ma non credo che sia questa la soluzione.

PRESIDENTE Senatore Martinat, come le ho già detto, potrà parlare non appena comincerà la discussione generale.

MARTINAT (AN). È solo una battuta: noto solo che «spacchettando» si moltiplica invece di ridurre.

PRESIDENTE. È un classico: non ci si poteva aspettare il contrario. Dichiaro aperta la discussione generale.

Propongo di fissare il termine per la presentazione degli emendamenti ed ordini del giorno per domani, 10 ottobre 2007, alle ore 18.

Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

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

I lavori terminano alle ore 17,00.

