



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 7

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

142^a seduta: martedì 18 dicembre 2007

Presidenza della presidente DONATI

I N D I C E

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(1818-B e 1818-quater) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2008 e bilancio pluriennale per il triennio 2008-2011 e relativa Nota di variazioni, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

– **(Tabelle 10 e 10-quater)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture per l'anno finanziario 2008

– **(Tabelle 16 e 16-quater)** Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 2008

(1817-B) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Esame congiunto; rapporti alla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento: rapporti favorevoli con osservazioni sulle tabelle nn. 10 e 16 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Rapporto favorevole sulle parti relative del disegno di legge finanziaria corrispondenti allo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni)

PRESIDENTE *f.f. relatore sulle tabelle 10, 10-quater, 16 e 16-quater e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria* Pag. 3, 7, 9 e *passim*

ADRAGNA (*Ulivo*) 9

BRUTTI Paolo (*SDSE*) 9

CICOLANI (*FI*) 7, 9, 13

ALLEGATO (*contiene i testi di seduta*) 16

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; Partito Democratico-L'Ulivo: PD-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; Misto Unione Liberaldemocratici: Misto-UL.

I lavori hanno inizio alle ore 12,10.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(1818-B e 1818-quater) *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2008 e bilancio pluriennale per il triennio 2008-2011 e relativa Nota di variazioni*, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

– **(Tabelle 10 e 10-quater)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture per l'anno finanziario 2008

– **(Tabelle 16 e 16-quater)** Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 2008

(1817-B) *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)*, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Esame congiunto; rapporti alla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento: rapporti favorevoli con osservazioni sulle tabelle nn. 10 e 16 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Rapporto favorevole sulle parti del disegno di legge finanziaria corrispondenti allo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni)

PRESIDENTE *f.f. relatore sulle tabella 10, 10-quater, 16 e 16-quater e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. 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-B e 1818-quater (tabelle 10, 10-quater, 16 e 16-quater) e 1817-B, approvati dal Senato e modificati dalla Camera dei deputati.

Ricordo ai colleghi che in questa sede l'esame in Commissione deve limitarsi alle modifiche apportate dalla Camera dei deputati al testo delle tabelle 10, 10-quater, 16 e 16-quater del bilancio – Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e Stato di previsione del Ministero dei trasporti – ed alle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria.

Onorevoli colleghi, il senatore Mazzarello, relatore sui provvedimenti al nostro esame, è ammalato e mi ha chiesto pertanto di riferire alla Commissione, in sua vece, sulle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati alle tabelle 10, 10-quater, 16 e 16-quater ed alle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Assolvo volentieri a questo compito.

Procediamo quindi ad analizzare le modifiche introdotte dal disegno di legge finanziaria di pertinenza della nostra Commissione, in tema di trasporti, infrastrutture (compreso il tema degli alloggi), comunicazioni, nonché opere pubbliche.

Vorrei fare una prima considerazione. Tra le modifiche introdotte dalla Camera rispetto al testo licenziato dal Senato ve n'è una radicale, e direi molto positiva, che riguarda il trasporto pubblico locale; in particolare, vi segnalo i commi da 295 a 312 dell'articolo 1. Con queste modifiche sul trasporto pubblico locale sostanzialmente si asseconda una proposta avanzata al Governo dalla nostra Commissione e da singoli senatori in

Aula (in particolare, lo sottolineo, della maggioranza), quale strategia risolutiva per sostenere le città nello sviluppo del trasporto pubblico locale. Questi commi prevedono – a seguito di una forte intesa voluta dalle Regioni, oltre che da noi – un contributo stabile al trasporto pubblico locale, intendendo con tale termine mezzi, contratti di lavoro e innovazione dei servizi, cioè quell'insieme di misure indispensabili per affrontare in modo decisivo le carenze del trasporto pubblico locale attraverso una compartecipazione delle Regioni al gettito dell'accisa sul gasolio.

La manovra è uscita dal Senato con uno stanziamento di circa 500 milioni di euro soltanto per l'anno 2008 (questo era un po' il suo limite). Le pressioni e le richieste delle Regioni hanno avuto esito positivo con un emendamento presentato dallo stesso Governo, recepito nella manovra ora al nostro esame, il quale destina per gli anni 2008, 2009 e 2010, grazie a questa compartecipazione delle Regioni al gettito in questione, 1.748 milioni di euro nel triennio a favore del trasporto pubblico locale. Dal 2011 la quota di compartecipazione potrà essere decisa con un decreto del Ministro dell'economia, sentita la Conferenza permanente Stato-Regioni, in modo tale che questa strategia possa proseguire senza entrare in competizione con la manovra di bilancio e con la conseguente difficoltà di reperire risorse per tale settore.

Vorrei sottolineare che si tratta di un dato veramente molto positivo previsto nella manovra, che dà vita, come richiesto dalle città e dalle Regioni, ad un finanziamento stabile, attraverso la compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio. In tal modo si responsabilizzano anche le Regioni su come spendere al proprio interno tali risorse. Siamo quindi nel campo di buone soluzioni di federalismo fiscale, con un fondo stabile per lo sviluppo del trasporto pubblico locale. Naturalmente, i commi dal 295 al 312, attivando tali misure, sopprimono progressivamente tutte le appostazioni che di volta in volta venivano previste, stabilendo che dal 2011 in poi si procederà esclusivamente attraverso tale sistema. Si tratta quindi di norme di estrema pulizia sul piano delle procedure.

Il secondo aspetto che vorrei toccare in ordine alle novità introdotte nella manovra è riferito al tema delle ferrovie. In particolare, vorrei richiamare tre questioni affrontate all'interno dell'articolato della legge finanziaria.

In primo luogo, in materia di trasporti, con l'articolo 2, comma 224, si ripristina – e sul punto sarebbe naturalmente opportuna una riflessione – il famoso canone di utilizzo dell'infrastruttura da destinare al sistema alta velocità-alta capacità, ricompreso nelle reti europee di trasporto. Ricorderete che nel corso dell'esame del cosiddetto decreto collegato, il Senato aveva corretto tale disposizione, stabilendo che una quota del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria dovesse essere destinata a tutti gli investimenti sulla rete. Invece, con il comma 224 viene ripristinata la finalità di tali somme alle reti alta capacità-alta velocità, ricomprese nelle reti transeuropee. Quindi, tale norma è diversa da quella che, con grande discussione sul merito, avevamo modificato al Senato. Resto dell'opinione

che fosse più opportuna la formulazione prevista dal Senato, perché c'è un'esigenza diffusa di interventi sulla rete ferroviaria del nostro Paese.

In particolare, dopo avere investito tante risorse nella tratta ad alta velocità Torino-Milano-Napoli, lo sviluppo successivo dovrebbe puntare di più a velocizzare le reti trasversali, la rete del Mezzogiorno e soprattutto i nodi ferroviari urbani metropolitani. Peraltro, dovremmo parlare di «canone» anche in riferimento a tutto il percorso di liberalizzazione. Il paradosso è, infatti, che gli stessi che vogliono le grandi liberalizzazioni fanno in realtà gravare sul canone anche la spesa per investimenti. Se permettete, questa non è un strategia molto coerente, perché, in genere, chi favorisce le liberalizzazioni tiene i canoni bassi. Quindi, c'è sullo sfondo anche questo problema. Credo comunque non sia adeguato affrontare il tema del canone distinguendo tra canone d'uso per manutenzione, gestione della rete - il canone deve servire innanzitutto alla rete ferroviaria - e quota aggiuntiva da destinare agli investimenti. È quindi da augurarsi che nell'attuazione pratica di questo indirizzo si pervenga ad un sistema ragionato di canone d'uso. Se non ricordo male, è il CIPE che in merito delibera, su proposta del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'economia. Quindi, ci si augura che all'interno di una strategia di insieme si tenga conto delle diverse questioni.

Una seconda modifica rilevante in tema di ferrovie è contenuta all'articolo 2, comma 252, il quale, per consentire il finanziamento dei servizi pubblici ferroviari di viaggiatori e merci nella media e lunga percorrenza, autorizza una spesa aggiuntiva di 104 milioni di euro per l'anno 2008.

Viene detto che con queste risorse, in particolare dalle Ferrovie, si eviterà il taglio della media e lunga percorrenza annunciato in assenza di questo contributo. Questo è dunque un fatto sicuramente positivo. Ricordo, però, che la manovra non risolve il tema della copertura integrale del contratto di servizio per il trasporto regionale, per il quale le Ferrovie continuano a richiedere allo Stato, sulla base dei servizi che vengono erogati, circa 350 milioni di euro. Credo, quindi, che se da un lato dobbiamo rimarcare la positività di questo comma 252, dall'altro non possiamo non sottolineare la necessità di un impegno da parte del nostro Governo di reperire anche le altre risorse perché altrimenti, non il primo gennaio ma il primo di aprile, avremo analoghi problemi di tagli in ordine al trasporto regionale. Tutto questo, tra l'altro, contrasterebbe ampiamente col piano di sviluppo del servizio di trasporto regionale, che viene sempre proposto e che è previsto anche all'interno del piano industriale, per il quale addirittura nel 2007-2011 dovremmo aumentare il servizio del 34 per cento. Si tratta di cifre molto elevate che però, se non verranno coperte dal contratto di servizio, sono destinate a rimanere sulla carta. Quindi - ripeto - mentre segnaliamo gli aspetti positivi del comma 252, dobbiamo sottolineare ancora le carenze che restano in questa manovra sul contratto di servizio regionale.

Il comma 253 dell'articolo 2, anch'esso introdotto dalla Camera dei deputati, riguarda una misura che - a mio giudizio - è inserita con una forzatura all'interno di questa manovra; essa si riferisce al fatto che il Mi-

nistero dei trasporti, entro trenta giorni – i tempi quindi sono davvero molto stringenti – concluda un'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di viaggiatori e merci sulla media e lunga percorrenza, volta a determinare la possibilità di assicurare l'equilibrio tra costi e ricavi dei servizi, nonché le eventuali azioni di miglioramento dell'efficienza. Il comma citato prevede poi che il servizio sulle relazioni che presentano o sono in grado di raggiungere l'equilibrio economico è assicurato in regime di liberalizzazione. Questo comporta, invece, che per le altre linee, non remunerative, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'economia e delle finanze, si definisca il mantenimento in esercizio tramite l'affidamento di contratti di servizio pubblico, quindi operando una netta distinzione tra servizi remunerativi, da mettere in regime di liberalizzazione, e servizi non remunerativi tramite affidamento di contratti di servizio pubblico.

Ritengo che questo inserimento costituisca una inaccettabile forzatura, perché l'articolo 13 del disegno di legge n. 1644 (presentato dal ministro Bersani) definiva un'analogia misura, che però aveva i tempi, i modi di selezione e criteri informativi di una indagine conoscitiva, e prevedeva il parere delle Commissioni parlamentari. Capite bene che qui si giocano in parte il futuro e la strategia delle ferrovie, e di questo la politica deve assumersi piena responsabilità. Peraltro, voglio ricordare che anche molti membri di questa Commissione hanno presentato emendamenti in 10^a Commissione per integrare quell'articolo 13 (ricorderete anche le nostre audizioni con i sindacati sul tema del riferimento ai contratti, delle clausole di coesione sociali, anche per evitare distorsioni della concorrenza).

Ritengo che le discussioni in corso, anche per integrare quel testo, mostrino soluzioni che in qualche modo puntano ad un buon equilibrio tra interesse pubblico e privato. Altrimenti, il rischio è che se noi stabiliamo in trenta giorni, alla cieca, che tutti i servizi remunerativi devono essere liberalizzati e tutti gli altri vanno messi a regime di contratto di servizio, finiamo di fatto con lo spaccare in due le ferrovie tra servizi che rendono, che possiamo affidare ai privati tramite gara, e quelli che non rendono, che invece ci teniamo. Credo che su questo punto sia molto migliore la norma prevista all'articolo 13, pur con le sue integrazioni, del disegno di legge Bersani, perché dobbiamo fare questa discussione dopo aver esaminato i dati sui costi e ricavi dei singoli treni e delle singole aree.

Voglio ricordare, soltanto per memoria, che ad esempio la Germania ha deciso di mettere a gara il servizio ferroviario locale (adesso è giunta al 15 per cento) con ottimi risultati: mette a gara proprio il contributo del contratto di servizio ed ha ottenuto risultati positivi in termini sia di miglioramento dell'efficienza e del servizio, sia di aumento di utenti sulle tratte. Come vedete, ci sono direttive che sicuramente impongono processi di liberalizzazione, ma nessuno impone al nostro Paese di liberalizzare solo le tratte remunerative e di abbandonare o di tenere all'interno di un contratto di servizio pubblico le tratte non remunerative.

Quindi, questo comma 253, che in modo sbrigativo prevede che si concluda entro trenta giorni tutta questa procedura, separando in due i servizi, senza alcuna riflessione, ritengo sia un grave forzatura di cui credo che anche la nostra Commissione debba, trasmettendo il proprio rapporto alla Commissione bilancio, censurare la validità.

Sul tema dell'autotrasporto, richiamo i commi 225 e 226 dell'articolo 2 del disegno di legge finanziaria, con i quali, anche a seguito delle note vicende, con blocchi e trattative, vengono disposte per il prossimo triennio risorse aggiuntive per 50 milioni di euro: 30 milioni previsti al comma 225 e 20 milioni, per due anni, riferiti ai processi di aggregazione delle imprese.

Sulle opere pubbliche vi segnalo che sostanzialmente resta invariato il capitolo relativo alla legge obiettivo: relativamente alle risorse per l'ANAS, non ci sono sostanziali modifiche rispetto al testo che abbiamo esaminato al Senato. Al comma 255 dell'articolo 2 c'è una serie di microinterventi che voglio segnalare. Ad esempio, si prevedono risorse pari a 10 milioni ciascuna, per le metropolitane delle città di Torino e di Bologna. Al comma 256 dell'articolo 2 sono autorizzati contributi per 9 milioni di euro per la progettazione e l'avvio della realizzazione del passante grande di Bologna. Al comma 260 del medesimo articolo sono autorizzati 3 milioni di euro per l'anno 2008 per la strada di grande comunicazione Grosseto-Fano.

CICOLANI (FI). C'è la Pedemontana di Foggia?

PRESIDENTE, *f.f. relatore sulle tabella 10, 10-quater, 16 e 16-quater e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Era già prevista nel testo approvato al Senato.

Al comma 259 ci si riferisce all'autostrada Nogara-Mare Adriatico e a tutto un sistema di tangenziali Peschiera del Garda-Verona e Verona-Padova, ma così facendo si prevede un allungamento della lista delle opere della legge obiettivo. Per tali opere non sono peraltro previsti stanziamenti, ma solo procedure in legge obiettivo. Trovo questa strategia assolutamente non convincente, perché tali opere non erano contenute nell'allegato infrastrutture quali opere prioritarie (sapete che la lista era già molto lunga) e quindi, in assenza di una correzione della legge obiettivo, l'allungamento della lista delle opere che possono, per così dire, ottenere semplificazioni, almeno personalmente non mi vede particolarmente favorevole.

Al comma 291 dell'articolo 2 vengono poi aggiunte risorse economiche destinate alla salvaguardia di Venezia, quanto a 4 milioni di euro.

Vi è poi il tema relativo alla locazione degli alloggi, trattato all'articolo 2, commi 285-288.

Il comma 285, al fine di incrementare il patrimonio immobiliare destinato alla locazione di edilizia abitativa a canone sostenibile, definisce «residenze di interesse generale destinate alla locazione» i fabbricati situati nei Comuni ad alta tensione abitativa e composti da case di abita-

zione non di lusso sulle quali grava un vincolo di locazione ad uso abitativo per un periodo non inferiore a venticinque anni.

Il comma 286 dell'articolo 2 definisce le residenze di cui parla il comma 285 «servizio economico di interesse generale»; esse sono altresì definite «alloggio sociale», quindi esenti dall'obbligo di notifica degli aiuti di Stato, ai sensi degli articoli 87 e 88 del Trattato istitutivo della Comunità europea.

Il comma 287 istituisce per questi fini un fondo di dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008, 2009 e 2010.

Il comma 288 contiene poi una disposizione di carattere interpretativo, suscettibile quindi di applicazione *ex tunc*, in base alla quale l'esenzione ICI in favore dei proprietari che concedono i propri immobili in locazione a titolo di abitazione principale, alle condizioni definite negli accordi tra le organizzazioni della proprietà edilizia, può essere anche totale, fermo restando il vincolo del rispetto dell'equilibrio di bilancio. Sono quindi stati introdotti alcuni miglioramenti per incentivare la disponibilità degli alloggi in locazione.

Infine, i commi da 293 e 298 dell'articolo 2 che si riferiscono alle misure a sostegno dell'editoria e all'emittenza locale. Il comma 296, come modificato dalla Camera dei deputati, aumenta le risorse previste inizialmente (10 milioni di euro per l'anno 2008), trasformandole in 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2008, ed aggiungendo 5 milioni di euro dal 2009. Il finanziamento è destinato alle emittenti televisive locali. Si prevede che in tema di finanziamento delle emittenti locali la ripartizione dei contributi alle Regioni e alle Province autonome venga effettuata in via provvisoria entro il 30 maggio di ogni anno, attribuendo a ciascuna Regione e Provincia autonoma una quota pari al 90 per cento dell'importo assegnato nell'anno precedente; alla rideterminazione definitiva dei contributi si provvederà successivamente sulla base dei conteggi ufficiali.

Il comma 297, come modificato dalla Camera, anticipa il termine per l'erogazione dei contributi alle emittenti televisive locali, di cui all'articolo 145, comma 19, della legge n. 388 del 2000, dal 30 settembre al 31 luglio.

Il comma 298, sempre introdotto dalla Camera, specifica che rispetto a quanto previsto all'articolo 10, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge n. 159 del 2007 (che, come ricorderete, è il decreto collegato alla manovra), per i contributi all'editoria (i quali, secondo il citato decreto n. 159, non possono superare il costo complessivo di produzione e distribuzione sostenuti dall'avente diritto nell'anno precedente) restano ferme le soglie massime dall'articolo 3 della legge n. 250 del 7 agosto 1990.

Infine, il comma 301 dell'articolo 2 apporta alcune modifiche all'articolo 44 del testo unico della radiotelevisione, recante promozione della distribuzione e della produzione di opere europee, introducendo alcune sottoquote rispetto alla programmazione e all'acquisto di opere cinematografiche europee di espressione originale italiana. Quindi, c'è una sorta di riserva, se così possiamo chiamarla. In base ad un emendamento approvato dalla Camera dei deputati, i criteri per la qualificazione di opere di

espressione originale italiana sono stabiliti con decreto del Ministro delle comunicazioni e del Ministro per i beni e le attività culturali, da adottarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente disposizione.

Collegli, queste sono le principali modifiche al testo dopo il passaggio alla Camera dei deputati. Naturalmente, vi sono tanti altri piccoli aggiustamenti, ma queste sostanzialmente sono le misure più rilevanti all'attenzione della nostra Commissione.

Dichiaro aperta la discussione congiunta.

CICOLANI (*FI*). Signor Presidente, il modo di procedere che caratterizza l'esame dei documenti di bilancio è ormai divenuto un problema per tutti noi: il Governo procede alla liberalizzazione del mercato ferroviario in questo modo, quando normalmente sarebbe stata necessaria una discussione di tre mesi in Commissione su tali argomenti. Ci impediscono di discutere.

ADRAGNA (*Ulivo*). Signor Presidente, volevo sapere se gli spunti critici presenti nella sua relazione saranno anche contenuti nei rapporti da trasmetterà alla Commissione bilancio che redigerà a nome della Commissione.

PRESIDENTE *f.f. relatore sulle tabella 10, 10-quater, 16 e 16-quater e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Ritengo che in merito al comma 253 dell'articolo 2 del disegno di legge finanziaria, dobbiamo ribadire l'inopportunità di tale norma e chiederne una modifica.

ADRAGNA (*Ulivo*). Sono d'accordo.

PRESIDENTE *f.f. relatore sulle tabella 10, 10-quater, 16 e 16-quater e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Dobbiamo inoltre segnalare al Governo che, pur apprezzando l'incremento di risorse per il contratto di servizio di media e lunga percorrenza, resta invece irrisolto il problema del contratto di servizio per il trasporto regionale, che non è cosa di poco conto. Queste erano le due osservazioni che volevo proporvi per quanto riguarda la parte relativa ai trasporti.

BRUTTI Paolo (*SDSE*). Signor Presidente, vorrei far seguito alle osservazioni che, seppur in modo scherzoso, faceva il senatore Cicolani. In effetti, se si guarda il testo della finanziaria varato in prima lettura dal Senato e quello che ci è pervenuto dalla Camera, si può osservare che in quella sede sono state apportate delle modifiche profondissime, anche per quanto riguarda l'organizzazione della spesa. Al Senato abbiamo faticosamente cercato di mantenere la discussione all'interno di uno specifico binario (rammento tutte le discussioni che abbiamo svolto sui cosiddetti *ticket*) perché ci era stato detto che non vi erano risorse di alcun genere, ma solo qualche piccola somma che occorreva tenere da parte per la discussione alla Camera. Invece, constatiamo poi che le modifiche introdotte sono imponenti.

Questo modo di procedere desta grandi perplessità. È vero che non è la prima volta che si verifica, accadeva anche nel passato, però secondo me esso evidenzia che con le leggi finanziarie si è arrivati ad un punto

di non ritorno. Ci avviciniamo di fatto ad una condizione di intangibilità della legge finanziaria simile a quella del *budget* inglese, ma almeno in quel caso i parlamentari che ne discutono sanno che la procedura è quella. Qui invece arriviamo a formulazioni chiuse, immodificabili, alle quali si perviene attraverso un bombardamento capillare dei vari punti della legge finanziaria originariamente proposta dal Governo, senza conoscere, se non alla fine, quale sarà il risultato organico che si otterrà. Forse si terranno fermi i saldi di bilancio, immagino di sì, anche se ho sentito il ministro Padoa-Schioppa ragionare sulla necessità di rivedere in parte i saldi di finanza pubblica che caratterizzano queste novità introdotte nella legge finanziaria. In ogni caso, se andiamo avanti così, capiremo sempre meno, e ancor meno capirà l'opinione pubblica.

Ciò premesso, passo ad esaminare in concreto le modifiche - pure relevantissime - apportate alle parti del provvedimento che ci interessano.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale e la manovra che viene compiuta trasferendo una quota maggiore dell'accisa sulla benzina e sui prodotti energetici a carico delle Regioni per incrementare i fondi che esse dovrebbero mettere a disposizione del trasporto locale, voglio far osservare che, mentre vengono fatte queste operazioni e si chiude definitivamente il capitolo, almeno da quello che capisco, del cosiddetto Fondo nazionale trasporti, non si aprono i fondi regionali dei trasporti, perché il trasferimento alle Regioni avviene a titolo indifferenziato: lo Stato, infatti, non trasferisce questi importi alle Regioni con destinazione d'uso, ma trasferisce *tout court* la risorsa. Le Regioni, se lo ritenessero giusto, potrebbero utilizzare queste somme per finanziare il trasporto locale, ma non è detto che lo facciano. Anzi, dalla mia conoscenza del comparto, la dinamica della spesa regionale nel settore dei trasporti pubblici locali è molto più bassa della dinamica di trasferimento delle accise sui prodotti energetici per cui, mentre le accise sui prodotti energetici avrebbero equilibrato il Fondo nazionale dei trasporti, adeguandolo ai tassi di inflazione, le Regioni oggi spendono, nell'insieme, meno del vecchio Fondo nazionale dei trasporti. Quindi, nel passaggio alle Regioni, è accaduto che queste abbiano assegnato le risorse che originariamente lo Stato destinava al trasporto pubblico ad altre finalità: significativamente, l'hanno destinato quasi tutte (da quanto si capisce) alla sanità.

Ora, è chiaro che nessuno vuol mettere in competizione la sanità con il trasporto pubblico locale, ma osservo che una volta vi era un centro di imputazione della spesa, e quindi anche una comprensione della dinamica del sistema, dunque una possibilità di intervento. Si poteva ragionare e discutere con il Ministero dell'economia e con quello dei trasporti sul fatto che il Fondo nazionale andasse incrementato e adeguato, e tutto quello che dilatava o aumentava la spesa doveva commisurarsi con questo. Oggi non è più così. Anzi, si osserva che c'è una sorta di *feedback* negativo, perché le Regioni continuano a spendere per il trasporto, le organizzazioni sindacali fanno i contratti, sia nazionali sia regionali, e chiedono l'intervento statale per adeguare queste somme. Ma, una volta adeguate le somme, queste vengono nuovamente trasferite alle Regioni e il sistema ricomincia

dall'inizio esattamente allo stesso modo. Si assiste quindi ad un trasferimento, ma anche ad una sostanziale deresponsabilizzazione, la qual cosa non favorisce la realizzazione di livelli di efficienza perché in fondo (sia pure non in modo eccessivo) il sistema è rimasto sostanzialmente a pie' di lista. Infatti, se una Regione sa che se fa un accordo o un contratto, ma che alla fine la spesa relativa viene sopportata dallo Stato, e non deve farvi fronte con i suoi mezzi, è evidente che è meno interessata a ottimizzare le risorse. Si poteva e doveva, a mio avviso, intervenire su questo aspetto.

La seconda questione riguarda il problema delle ferrovie. La relatrice Presidente ha già detto molto su questo, dunque non mi dilungherò sul punto. Sul trasferimento delle risorse per impedire il taglio dei terreni ho un atteggiamento un po' meno positivo della Presidente, perché questo sistema per cui un ente pubblico come le Ferrovie dello Stato dice «o mi dai soldi o taglio i servizi» introduce un criterio molto difficile da maneggiare: si ritorna al vecchio sistema. La ferrovia-impresa dovrebbe, almeno in linea di principio, seguire il criterio che se ci sono delle necessità per risolvere squilibri di bilancio, l'imprenditore deve cercare di farvi fronte anche con i mezzi propri, deve essere più capace, altrimenti, ripeto, si torna al sistema dei rimborsi a pie' di lista, però con un'aggravante. Mentre prima il vecchio ente pubblico economico non poteva fare simili ragionamenti perché il servizio era direttamente amministrato dal potere pubblico, oggi ci troviamo di fronte all'amministratore delegato il quale decide sugli orari per cui, ad esempio, nell'orario di dicembre può cancellare alcune corse o alcune fermate dei treni prima di aprire al negoziato. Questo, francamente, mi pare non funzioni molto sia per quello che riguarda le linee di interesse nazionale, sia per le linee di interesse regionale.

In particolare, per le linee di interesse regionale si ripropone il problema cui prima mi riferivo, perché se il contratto di servizio intercorre tra le Regioni e le FS, questi soggetti devono negoziare tra loro, altrimenti anche qui si perpetua il meccanismo per cui lo Stato, alla fine, deve trovare risorse da destinare alle Regioni perché queste le possano inserire nel contratto. Ma se è così, potrebbe apparire un po' inutile il passaggio di queste risorse attraverso le Regioni.

Per quello che riguarda, invece, le linee nazionali sostanzialmente non c'è un contratto di servizio. I puristi potrebbero anche smentirmi su quanto mi accingo a dire, però il sistema sostanzialmente funziona così: tu sei il monopolista, fai le linee ricche e quelle povere alle condizioni del trasferimento. Ora, se ci fosse un contratto di servizio - su questo insisto molto - la parte pubblica contraente del contratto di servizio dovrebbe dire: assegno un certo quantitativo di denaro per ogni chilometro che si fa con il mezzo ferroviario. Con questo sistema si saprebbe quanto costa far viaggiare un treno per un chilometro, perché poi questo è il punto. Se io so che in Francia i treni al chilometro costano il cinquanta per cento in meno che in Italia, è chiaro che con il contratto di servizio dirò all'imprenditore di cercare di avvicinarsi a quei valori: non si può pagargli tutto quello che chiede, perché ciò comproverebbe la sua ineffi-

cienza. Ma questo contratto non c'è e non si riesce ad averlo, quindi anche questi trasferimenti che vengono fatti senza valutazioni sui costi effettivi dei servizi e sul quantitativo di merci e persone che questi servizi trasportano non conducono ad alcun risultato positivo.

Aggiungo, però, che al comma 253 del comma 2 della finanziaria - su questo la Presidente è stata molto netta ed io sottoscrivo quanto ha detto - viene invece improvvisamente stabilito il principio secondo il quale, fra trenta giorni, a far data dal primo gennaio, secondo una propria valutazione il Ministro dei trasporti dovrà dire quali linee si reggono nell'equilibrio costi-ricavi riferito solamente al fattore treno, e non anche al fattore infrastruttura. Ci si riferisce al treno che cammina e costa, con i passeggeri che pagano il biglietto: alcune linee reggono, altre no.

A questo punto si procede alla liberalizzazione sulle linee che, a detta del Ministro, hanno o potrebbero avere un equilibrio. Guardate che nel linguaggio ferroviario questo significa che, se hai dichiarato di avere condizioni finanziarie, di possesso dei mezzi di trasporto e di sicurezza che un'apposita Commissione ha definito valide, sei un operatore di trasporto ferroviario e quindi disponi della relativa licenza. Ottenuta questa licenza, ci si presenta a Rete ferroviaria italiana, magari proponendo un trasporto ferroviario da Roma a Napoli alle ore 9 del mattino. Rete ferroviaria italiana verifica se c'è lo spazio in quella fascia oraria fino a quando non lo trova (non può non farlo), fino alla saturazione della capacità di trasporto della linea.

Capite cosa significa questo? Significa che ci saranno i treni delle Ferrovie dello Stato che partiranno da Roma Termini per Napoli e quasi simultaneamente (due o cinque minuti prima o dopo) treni di altre compagnie che percorreranno la stessa tratta, senza che ad esse venga chiesto quello che viene invece chiesto alle Ferrovie dello Stato, vale a dire di pagare con il denaro che proviene dalle linee ricche tutta l'adduzione delle linee non ricche. Al nodo di Roma Termini si arriva con un sistema ferroviario tutto in perdita e tutto delle Ferrovie dello Stato.

I passeggeri convogliati a Roma Termini dalle Ferrovie dello Stato in perdita salgono sul treno privato di Montezemolo. Scusatemi, ma mi sembra veramente un'idea che non può funzionare. Certo, se poi si vuole fare un regalo, lo si può sempre fare. Tenete anche conto che le Ferrovie dello Stato, mentre portano, attraverso le linee povere, i viaggiatori ai nodi dove si innestano le linee ricche, contemporaneamente spendono soldi per costruire le infrastrutture. Fino all'altro ieri, cioè fino a tre anni fa, le ferrovie erano unitarie, costruivano e facevano andare i treni, ed hanno speso molti soldi per realizzare l'alta velocità. Ora, una bella mattina si presenta una persona e dice di voler mettere il suo trenino sul binario costruito dalle ferrovie per farlo viaggiare e guadagnarci, pagando un pedaggio alla rete (che è lo stesso corrisposto dalle FS, perché non possono essere diversi) che serve alla manutenzione di quella tratta. Ma tutto il resto chi lo paga?

Non la voglio farla lunga, non voglio convincervi, so che la pensate in linea di massima come me, però sul punto occorre essere chiari. Ho qui

un ordine del giorno presentato in 5^a Commissione - lo condivido in pieno - che impegna il Governo a non dare attuazione a tali norme, se non come indirizzo generale. Il Ministro deve cioè iniziare a valutare, senza introdurre divieti. Ma il problema degli ordini del giorno è che se si porrà la fiducia decadranno tutti. Quindi, un ordine del giorno analogo deve essere presentato anche in questa Commissione, in modo che almeno resti fissato tale principio. Certo, poi occorre esprimere la volontà politica di modificare quel comma, perché non tutti sanno che mentre si fa questa operazione stiamo discutendo in Commissione industria l'articolo 13 del disegno di legge n. 1644 (il cosiddetto disegno Bersani) sulle liberalizzazioni, dov'era contenuta una misura di questo genere, ma molto più ragionevole. Insomma, la circostanza che si sia voluto cambiare tutto desta francamente perplessità. Occorre fare qualcosa e almeno stabilire che a quella misura non si dà attuazione, dovendosi ricominciare la discussione sul punto.

Infine, per far capire un po' come funzionano le cose in questo Paese, la Presidente ha già detto che, dopo la modifica da noi introdotta, si è pervernicamente voluti tornare alla norma originaria del decreto fiscale, relativa ai sovrapprezzi della infrastruttura ferroviaria, con un atto di una certa prepotenza.

Per quanto riguarda il tratto autostradale delle cosiddette tangenziali dei Comuni di Verona e Padova (anche qui per dirvi come funzionano le cose, e soprattutto come funziona il ministro Di Pietro, che viene qui a spacciarci delle cose e poi nella legge ne fa scrivere altre), lo stesso fa parte del sistema viario del Veneto ed è stato inserito nella legge obiettivo. Contemporaneamente, nella convenzione per la cosiddetta Valdastico Nord, che ci ha sottoposto il Ministro, c'è scritto che le circonvallazioni rientrano nella medesima convenzione. Ma allora chi deve realizzare tali collegamenti, la Regione Veneto, con il sistema della legge obiettivo, o il concessionario della Valdastico Nord? Mi si dice che è una svista. Anche se così fosse, è una svista di diversi miliardi, non è uno scherzo. Quindi, il Ministro, invece di spiegarci come funzionano le cose, dovrebbe guardare ai provvedimenti di sua diretta responsabilità, perché questi, così come sono stati fatti fino ad ora, contengono secondo me non pochi strafalcioni.

Queste sono le ragioni che mi portano a presentare l'ordine del giorno n. 1 che sostanzialmente chiede al Governo di sospendere l'efficacia di questa misura della finanziaria, in attesa che il disegno di legge Bersani sia approvato dal Senato.

CICOLANI (FI). Signor Presidente, sottoscrivo le considerazioni del senatore Paolo Brutti.

PRESIDENTE *f.f. relatrice sulle tabella 10, 10-quater, 16 e 16-quater e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.*

Dichiaro chiusa la discussione congiunta.

Onorevoli colleghi, per quanto riguarda lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture, propongo di trasmettere alla Commissione bilancio un rapporto favorevole con osservazioni, secondo le indicazioni che ho formulato nella mia esposizione introduttiva. La prima osservazione è riferita a questa inopportuna sospensione della legge obiettivo, in contrasto con l'allegato infrastrutture, altrimenti i documenti programmatici non servono a nulla se poi, a caso, vi si inseriscono altri contenuti. La seconda osservazione riguarda invece l'opportunità che il canone d'uso per gli investimenti delle ferrovie sia riferito a tutti gli investimenti, non soltanto all'alta velocità, così come il Senato aveva votato sia in Commissione, che in Aula.

Per quanto concerne invece lo stato di previsione del Ministero dei trasporti, propongo un rapporto favorevole con osservazioni, relativamente agli aspetti che ho prima richiamato. Mi riferisco in particolare al comma 252 dell'articolo 2 e all'esigenza di integrare le risorse per il contratto di servizio regionale, nonché al comma 253, norma inopportuna e forzata che riguarda la liberalizzazione delle Ferrovie.

Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno.

L'ordine del giorno G/1817-B/1/8, che si riferisce al comma 253 dell'articolo 2, impegna il Governo a considerare la norma citata priva di immediata cogenza, ed in tal senso ad attuarla limitatamente alla parte che autorizza il Ministero dei trasporti a svolgere un'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario, senza procedere ad alcuna operazione di liberalizzazione del settore, fino all'approvazione da parte del Parlamento di una disciplina organica della materia, in particolare, delle disposizioni per l'accrescimento dell'efficienza della concorrenza e del trasporto ferroviario contenute nel cosiddetto disegno di legge Bersani, tutt'ora all'esame del Senato. Mi sembra una proposta molto equilibrata, che chiede di poter entrare nel merito, come peraltro stavamo ampiamente facendo esaminando l'articolo 13 in oggetto, sulla quale esprimo pertanto parere favorevole.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

Metto ai voti l'ordine del giorno G/1817-B/1/8, presentato dal senatore Adragna e da altri senatori.

È approvato.

Restano ora da conferire i mandati per il rapporto alla 5^a Commissione.

Propongo che tale incarico mi venga affidato in quanto relatrice alla Commissione.

Non facendosi osservazioni, così resta stabilito.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

Metto ai voti la proposta di rapporto favorevole, con osservazioni, sulle tabelle 10 e 10-*quater* e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.

È approvata.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

Metto ai voti la proposta di rapporto favorevole sul disegno di legge finanziaria, per le parti corrispondenti allo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni.

È approvata.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

Metto ai voti la proposta di rapporto favorevole, con osservazioni, alla 5^a Commissione sulle tabelle 16 e 16-*quater* e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.

È approvata.

L'esame delle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati ai documenti di bilancio per quanto di nostra competenza è così concluso.

I lavori terminano alle ore 13.

ALLEGATO

ORDINE DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE N. 1817-B

G/1817-B/1/8

ADRAGNA, DONATI, PASETTO, MASSA, PAOLO BRUTTI, VANO, PAPANIA, LIVI BACCI, FILIPPI

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 1817-B (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2008),

premesso che:

il comma 253 dell'articolo 2, introdotto durante l'esame alla camera, nel contesto di una norma meramente ordinamentale che autorizza il Ministero dei trasporti ad effettuare un'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di viaggiatori e merci sulla media e lunga percorrenza, sembrerebbe disporre – con esito verosimilmente esorbitante l'effettiva intenzione dei suoi proponenti – la liberalizzazione del servizio ferroviario sulle tratte profittevoli, in particolare su quelle «che presentano o sono in grado di raggiungere l'equilibrio economico», autorizzando altresì il CIPE ad individuare, con il concerto dei Ministri interessati, «i servizi di utilità sociale, in termini di frequenza, copertura territoriale, qualità e tariffazione, che sono mantenuti in esercizio tramite l'affidamento di contratti di servizio pubblico»;

impegna il Governo

a considerare la norma citata, nella parte relativa alla liberalizzazione del servizio ferroviario, priva di immediata cogenza, mancando di qualsiasi prescrizione circa i criteri e le modalità per lo svolgimento di un'operazione di così ampio impatto economico e sociale, nonché di specifiche previsioni circa i necessari meccanismi di controllo e vigilanza da parte della costituenda autorità indipendente in materia di trasporti e delle altre autorità amministrative interessate;

in tal senso, ad attuare la disposizione limitatamente alla parte che autorizza il Ministero dei trasporti a svolgere un'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario e a non procedere ad alcuna operazione di liberalizzazione nel settore fino all'approvazione da parte del Parlamento di una

disciplina organica della materia e, in particolare, delle disposizioni per l'accrescimento dell'efficienza e della concorrenza del trasporto ferroviario contenute nel cosiddetto «disegno di legge Bersani», tuttora all'esame del Senato.

**RAPPORTO SULLO STATO DI PREVISIONE DEL
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE (Disegno di
legge n. 1818-B e 1818-*quater* - TABELLA 10 e 10-*quater*)
E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO
DI LEGGE N. 1817-B**

La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture per l'anno finanziario 2008, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria,

esprime un rapporto favorevole con le seguenti osservazioni:

con riferimento all'articolo 2, comma 224, del disegno di legge finanziaria, introdotto dalla Camera dei deputati, si ritiene preferibile che la quota parte del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria sia destinata al complesso degli investimenti per la rete ferroviaria;

quanto all'articolo 2, comma 259, anch'esso introdotto dalla Camera dei deputati nel testo del disegno di legge finanziaria, si ritiene inopportuno l'inserimento di nuove opere nell'ambito della cosiddetta legge obiettivo, trattandosi oltretutto di opere non ricomprese tra quelle definite prioritarie dall'allegato infrastrutture, e in assenza di una revisione organica delle disposizioni della medesima legge obiettivo; oltretutto, con le disposizioni di cui al comma in questione, in modo assolutamente contraddittorio, verrebbe attribuita alla regione Veneto la competenza in materia di opere che risultano già essere ricomprese nella concessione rilasciata alla società Brescia-Padova.

**RAPPORTO SULLE PARTI DEL DISEGNO DI LEGGE
N. 1817-B CORRISPONDENTI ALLO STATO DI PREVI-
SIONE DEL MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI**

La Commissione, esaminate le disposizioni del disegno di legge finanziaria corrispondenti allo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2008,

esprime un rapporto favorevole.

RAPPORTO SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DEI TRASPORTI (Disegno di legge n. 1818-B e 1818-quater - TABELLA 16 e 16-quater) E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1817-B

La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2008, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria,

esprime un rapporto favorevole con le seguenti osservazioni:

con riferimento all'articolo 2, comma 252 del disegno di legge finanziaria, introdotto dalla Camera dei deputati, pur riconoscendosi il positivo incremento delle risorse in favore di servizi pubblici ferroviari di viaggiatori e merci sulla media e lunga percorrenza, si ribadisce che rimane irrisolto il problema dell'incremento del contributo in favore del trasporto regionale, nonché per l'acquisto dei treni destinati ai servizi in favore dei pendolari;

l'articolo 2, comma 253, anch'esso introdotto dalla Camera dei deputati nel testo del disegno di legge finanziaria, poi, appare del tutto inopportuno e dovrebbe pertanto essere soppresso, in quanto prefigura una rapida separazione tra servizi remunerativi da liberalizzare, da un lato, e servizi non in grado di raggiungere un equilibrio economico, da mantenere in esercizio tramite affidamento con contratti di servizio pubblico, dall'altro.