

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

RESOCONTO STENOGRAFICO

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO
PER L'ANNO FINANZIARIO 2004 E BILANCIO PLURIENNALE
PER IL TRIENNIO 2004-2006 (n. 2513)

**Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei
trasporti per l'anno finanziario 2004
(Tabella 10)**

**Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni
per l'anno finanziario 2004
(Tabella 11)**

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE
E PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 2004)
(n. 2512)

IN SEDE CONSULTIVA

I N D I C E

MARTEDÌ 7 OTTOBRE 2003

(2513) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2004 e bilancio pluriennale per il triennio 2004-2006**(Tabella 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2004**(Tabella 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2004**(2512) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004)****(Esame congiunto e rinvio)**

PRESIDENTE:

– GRILLO (FI) Pag. 5, 6, 8 e passim
CICOLANI (FI), relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria 7, 9, 10

- * DONATI (Verdi-U) 8
 * FABRIS (Misto-Udeur-PE) 9
 PEDRAZZINI (LP), relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria 5
 * ZANDA (Mar-DL-U) 10

MERCOLEDÌ 8 OTTOBRE 2003

(Antimeridiana)

(2513) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2004 e bilancio pluriennale per il triennio 2004-2006**(Tabella 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2004**(Tabella 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2004**(2512) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004)****(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)**

- PRESIDENTE, relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria Pag. 11, 14
 VERALDI (Mar-DL-U) 11
 * GASPARRI, ministro delle comunicazioni 11

MERCOLEDÌ 8 OTTOBRE 2003

(Pomeridiana)

(2513) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2004 e bilancio pluriennale per il triennio 2004-2006**(Tabella 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2004**(Tabella 11)** Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2004**(2512) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004)****(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)**

PRESIDENTE:

- * – GRILLO (FI) Pag. 16, 17, 18 e passim
 – PEDRAZZINI (LP) 30
 CICOLANI (FI), relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria 17
 * DONATI (Verdi-U) 16, 17, 18 e passim

N.B.: I testi di seduta sono riportati in allegato al Resoconto stenografico.

Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territoriale lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

FORTE (UDC)	Pag. 29
MARTINAT, vice ministro per le infrastrutture e i trasporti	28
MENARDI (AN)	29
* MONTINO (DS-U)	27, 28
* VERALDI (Mar-DL-U)	25
* VISERTA COSTANTINI (DS-U)	21, 24

MARTEDÌ 14 OTTOBRE 2003

(2513) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2004 e bilancio pluriennale per il triennio 2004-2006

(Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2004

(Tabella 11) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2004

(2512) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004)

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporti favorevoli con osservazioni sulle tabelle 11 e 10, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE:

* – GRILLO (FI)	34, 39, 40 e <i>passim</i>
– PEDRAZZINI (LP), relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria	31, 33, 46 e <i>passim</i>
BRUTTI Paolo (DS-U)	32, 47
CHIRILLI (FI)	40
CICOLANI (FI), relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria	33, 34, 39 e <i>passim</i>
* DONATI (Verdi-U)	40, 41, 42 e <i>passim</i>
FABRIS (Misto-Udeur-PE)	33, 42
MARTINAT vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti	40, 42, 45
MONTINO (DS-U)	32, 40
PELLEGRINO (UDC)	41
* SCALERA (Mar-DL-U)	43, 48
VERALDI (Mar-DL-U)	33, 43
ALLEGATO (contiene i testi di seduta)	51

MARTEDÌ 7 OTTOBRE 2003

Presidenza del presidente GRILLO

I lavori hanno inizio alle ore 15,40.

(2513) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2004 e bilancio pluriennale per il triennio 2004-2006

(Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2004

(Tabella 11) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2004

(2512) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004)

(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. 2513 (tabelle 10 e 11) e 2512.

Prego il senatore Pedrazzini di riferire alla Commissione sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.

PEDRAZZINI, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, lo stato di previsione per il 2004 del Ministero delle comunicazioni (tabella 11) reca spese, in termini di competenza, per complessivi 187,4 milioni di euro. Lo stanziamento complessivo si suddivide in 166,6 milioni di euro per spese correnti, pari all'88,9 per cento del totale; 20,8 milioni di euro per le spese in conto capitale. Ulteriori stanziamenti nel settore sono previsti negli stati di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (tabella 2)

Quanto ai centri di responsabilità le spese maggiori sono concentrate per le spese di personale. Quindi, evidenzierò le risorse relative alla ricerca o al miglioramento della qualità dei servizi. Per quanto riguarda il centro di responsabilità Affari generali, la parte preminente delle spese è costituita da quelle per il segretariato generale. All'Istituto superiore comunicazioni e tecnologie dell'informazione spetta una discreta quota del dieci per cento. Al Centro di responsabilità regolamentazione e qualità dei servizi vanno 2,2 milioni di euro, pari all'1,2 per cento. Al Centro di responsabilità concessioni e autorizzazioni, quasi tutte le risorse sono

assorbite dall'unità di previsione di spesa, rappresentata dalla radiodiffusione televisiva locale con 72,6 milioni di euro; la quota di spesa capitale per quel capitolo è quasi insignificante. Nel segretariato generale si può invece notare come vi è una disponibilità pari a tre milioni di euro per la ricerca scientifica. Quindi, vi è la volontà di lavorare nel settore ricerca. Segue l'Istituto superiore comunicazioni e tecnologie dell'informazione ma anche in questo settore la grande quantità della spesa è relativa a voci fisse (stipendi e personale). È previsto invece un incremento alla ricerca, spese per impianti e strumentazioni scientifiche e per la ricerca tecnico-scientifica; all'unità previsionale di base 7.2.3.4 (Fondazione Ugo Bordoni). Altre unità di spesa importanti (tabella 2) figurano nella voce relativa al Ministero dell'economia e delle finanze. Tra i principali trasferimenti si segnalano quelli di parte corrente, destinati alle seguenti unità previsionali: unità previsionale di base 3.1.2.4, Poste italiane Spa, con 69,7 milioni di euro (con una variazione pari a – 3,9 milioni di euro). Si evidenzia pertanto il risparmio effettuato, ripartito nei seguenti capitoli: una parte per rimborso agevolazioni tariffarie per le imprese editrici; una parte per maggiori oneri sostenuti per le agevolazioni tariffarie, concesse in relazione allo svolgimento delle consultazioni elettorali e per la reintegrazione del debito del Fondo per il trattamento di quiescenza del personale.

L'articolo 19 del disegno di legge di legge finanziaria per il 2004 prevede un contributo statale pari a 150 euro per ciascun utente del servizio di radiodiffusione che decida di acquistare o noleggiare nel corso del 2004 un apparecchio *decoder* per la ricezione di segnali televisivi digitali terrestri (*digital video broadcasting*); ciò al fine, come è stato detto in passato, di invogliare i cittadini a fruire del sistema di telecomunicazione. Al comma 2 dell'articolo 19 è introdotto un contributo statale pari a 75 euro per ciascun utente (persona fisica o giuridica) che acquisti, noleggi o detenga in comodato un apparecchio per la ricezione a banda larga dei dati via *Internet*. Quindi, si intende favorire il collegamento a larga banda ad *Internet*. Questo contributo viene scalato dalle tasse previste nella prima bolletta di allacciamento.

L'articolo 19, comma 6, autorizza per gli anni 2004, 2005 e 2006 un'ulteriore spesa di cinque milioni di euro annui per consentire la proroga della convenzione tra il Ministero delle comunicazioni e il Centro di produzione SpA. Questo è il servizio fornito da Radio radicale per la trasmissione delle sedute parlamentari. L'articolo 20, commi 1 e 2, tratta di un progetto già iniziato per cui è previsto il finanziamento per il progetto «PC ai giovani», diretto ad incentivare gli studenti che compiono 16 anni nel 2004 ad utilizzare queste nuove tecnologie, ormai necessarie a tutti.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Pedrazzini per la sua esposizione.

Prego il senatore Cicolani di riferire alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, tenendo conto del poco tempo a disposizione avuto per esaminare la documentazione e riservandomi di approfondire ulteriormente le tematiche nel corso del dibattito, mi accingo a svolgere la relazione seguente: innanzi tutto, a mio parere, la politica di sviluppo ipotizzata nella relazione del ministro dell'economia e delle finanze Tremonti presente in questo disegno di legge di bilancio e nella finanziaria è in gran parte caratterizzata da investimenti nel settore delle opere pubbliche, in particolare nella conferma della legge obiettivo e del percorso che nella legislatura abbiamo avviato sia con la legge n. 443 sia con l'articolo 13 conseguente del collegato.

Quindi, nel disegno di legge finanziaria è previsto uno stanziamento dell'ordine auspicato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che scaturisce dall'analisi dei progetti presentati conseguenti alla delibera CIPE del 21 dicembre 2001.

Com'è noto, per effetto del decreto legislativo n. 190 del 2002, tutte le progettazioni hanno avuto scadenza il 10 marzo oppure il 10 giugno 2003. Pertanto, è ovvio che questa finanziaria può essere costruita sulla scorta di un percorso impostato dal Governo resosi evidente nell'ambito dell'anno 2003, che sarà materialmente concretizzato negli ultimi due anni della legislatura.

Il ministro Lunardi, a tale proposito, aveva richiesto un finanziamento complessivo pari a circa 7 miliardi di euro. Nel disegno di legge finanziaria è previsto uno stanziamento di 5 miliardi di euro; vi sono poi 1,5 miliardi di euro che possono essere reperiti altrove. Nel complesso, vi è un finanziamento di 6,5 miliardi di euro, ritenuto congruo dallo stesso Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per corrispondere, negli anni 2004 e 2005, agli impegni cui bisogna far fronte in attuazione della legge obiettivo.

Circa l'allocazione di tali risorse all'interno dei vari centri di spesa, troviamo uno stanziamento per il Gabinetto e gli Uffici del Ministro pari a 410,1 milioni di euro (che rappresentano una quota parte non trascurabile dei 7.636,7 milioni di euro destinati complessivamente al Ministero) per le progettazioni di cui alla legge obiettivo, con una variazione, rispetto al bilancio dello scorso anno, di 85,6 milioni di euro, quindi tutt'altro che trascurabile. Lascio a voi immaginare quali risorse in termini di sviluppo possono essere innescate per effetto della progettazione.

Individuiamo questo genere di stanziamenti anche in un'altra serie di centri di responsabilità, riferiti prevalentemente alle opere pubbliche e all'edilizia (per circa 1.800 milioni di euro), alla navigazione e al trasporto aereo e marittimo (per 1.700 milioni di euro), nonché ai trasporti terrestri (per 2.600 milioni di euro).

Va evidenziato, inoltre, lo stanziamento di 1.028 milioni di euro (pari ad oltre 2.000 miliardi di vecchie lire) destinato all'aumento di capitale dell'ANAS, nonché quello di quasi 4 miliardi di euro per l'aumento di capitale delle Ferrovie dello Stato. Molte risorse di cui alla legge obiettivo fanno riferimento proprio a spese che devono essere attivate dall'ANAS e dalle Ferrovie dello Stato.

Vorrei sottolineare che da questa finanziaria e da questa legge di bilancio sono escluse tutte le risorse attivabili da Infrastrutture S.p.A., quindi dall'articolo 75 della finanziaria dell'anno scorso, pari ad alcune migliaia di miliardi di vecchie lire per ogni anno. Non solo, sono escluse anche quelle attinenti al Fondo rotativo per le opere pubbliche attivato dalla finanziaria dello scorso anno e dotato all'incirca di 1 miliardo di euro.

Una norma importantissima, a cui a mio avviso dovremo dedicare buona parte dell'approfondimento in discussione generale, è quella relativa al finanziamento delle opere pubbliche, in particolare alla privatizzazione – o meglio, alla diversa definizione – della Cassa depositi e prestiti. La considero una riforma sostanziale a cui dovremo certamente dedicare la nostra attenzione.

Un altro punto che ritengo meritevole di approfondimento riguarda la vera e propria riforma Merloni contenuta nell'articolo 49 del disegno di legge finanziaria, che modifica alcuni aspetti della legge fondamentale relativa ai lavori pubblici. A mio avviso, tale normativa risente di una fatica nell'adeguamento del mercato assicurativo alle norme poste in essere.

Rivendico, infine, un traguardo che è stato raggiunto, cioè lo sviluppo dell'intermodalità nel trasporto. È notizia di oggi l'approvazione, da parte della Comunità europea, del regolamento relativo al trasporto combinato su rotaia, a cui sono attribuiti 360 milioni di euro. Siamo noi ad averlo dotato di queste risorse con il collegato alla finanziaria approvato lo scorso anno e oggi finalmente tutto ciò diventa realtà. Siamo estremamente interessati a tale aspetto, perché attiene ad un punto qualificante del lavoro svolto da questa Commissione e dal Governo.

Un ulteriore sforzo presente nel disegno di legge finanziaria è rappresentato dai 240 milioni di euro destinati alle autostrade del mare. Il relativo regolamento è pressoché pronto e sta per essere sottoposto all'esame della Comunità europea. Se non ricordo male, dei quattro progetti Van Miert sulle autostrade del mare, due riguardano il Mediterraneo, uno il Tirreno, un altro lo Ionio, quindi viene posto al centro il ruolo fondamentale del Mezzogiorno del Paese rispetto ai traffici verso il Medio e l'Estremo Oriente.

Mi sembra che questi siano gli elementi centrali su cui concentrare il dibattito. Certamente va salutata con favore una finanziaria che fornisce alla nostra Commissione materia sostanziale per ragionare anche in termini di risorse.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Cicolani per la sua esposizione.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, vorrei chiedere dei chiarimenti al relatore Cicolani, il quale nella sua relazione ha affermato che il disegno di legge finanziaria attiva 5 miliardi di euro oltre al miliardo e mezzo già previsto per le famose opere strategiche, sostenendo che la richiesta del ministro Lunardi, il quale aveva chiesto all'ANCE circa 7,5 miliardi di euro, era stata almeno parzialmente soddisfatta. Contesto questa cifra e chiedo un ulteriore approfondimento perché avevo inteso,

come molti credo, che il ministro Lunardi avesse chiesto per le opere strategiche 7 miliardi di euro in aggiunta agli investimenti ordinari dei diversi settori a legislazione vigente (legge n. 166 e Fondo per le opere strategiche). La somma cui il relatore si riferisce sembra essere il complesso ordinario degli investimenti a bilancio più poche risorse integrative incluse; ciò farebbe un'enorme differenza rispetto ad un finanziamento ordinario a bilancio, senza considerare i 7 miliardi per le opere strategiche da attivare nel prossimo triennio a partire dal 2004. Quindi, chiedo al relatore se vi sono i 6,5 miliardi di euro aggiuntivi di investimenti contenuti nei documenti messi a nostra disposizione perché personalmente non sono riuscita ad individuarli.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Nel fornire i dati, il relatore Cicolani ha parlato di risorse destinate specificatamente all'ANAS per una cifra pari ad 1,8 miliardi e di 4 miliardi di euro per le Ferrovie dello Stato. Ha inoltre parlato di finanziamenti previsti, lasciando esclusi i finanziamenti che dovrebbero essere attivati dal FROP e da Infrastrutture Spa. A cosa è riferibile, allora, la cifra fornita relativamente ad Infrastrutture Spa? Forse a progetti già selezionati, al monte complessivo dei progetti di cui alla delibera CIPE del 21 dicembre 2001, già indicati come finanziabili da Infrastrutture o altro? Poiché non è ben chiaro, vorrei sapere quanto ricade sul bilancio dello Stato e quanto fuori di esso – finalità a suo tempo indicata dalla legge istitutiva di Infrastrutture Spa. Altrimenti la domanda della collega Donati lascia intendere che non vi sono risorse aggiuntive ma tutto è puntato sulla capacità di Infrastrutture di generare nuove fonti di finanziamento, mentre il resto è affidato al FROP, cioè alla ex Cassa depositi e prestiti.

CICOLANI (*FI*), *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Faccio presente che il mio riferimento ad ISPA riguarda prevalentemente l'Alta velocità, tema già approvato con la legge finanziaria dello scorso anno. In pratica, l'Alta velocità in Italia si realizza attraverso Infrastrutture Spa.

Poiché nel piano triennale degli investimenti delle Ferrovie dello Stato Spa abbiamo notato che circa il 60 per cento delle risorse annuali era destinato all'Alta velocità, la quota di spesa (che deve rispettare il limite del 3 per cento stabilito dal patto di stabilità) è stata completamente spostata in un'altra voce e trova il suo risarcimento nei biglietti ferroviari, attraverso uno spostamento in avanti del periodo di concessione.

Bisognerebbe allora capire, senatore Fabris, di quale quota si tratta e di cosa parliamo: i nodi infatti erano al cento per cento a carico delle Ferrovie dello Stato, le tratte in quota parte a carico delle Ferrovie dello Stato e nella parte restante a carico del bilancio pubblico. Quindi, non tutta la spesa per l'Alta velocità si trasferisce fuori del bilancio dello Stato perché in parte lo era già: si trattava di mutui contratti dalle Ferrovie dello Stato con istituti di credito diversi da ISPA, ma dal punto di vista del bilancio dello Stato aventi la stessa valenza, e quindi la determinazione della quota

sottratta al bilancio dello Stato propriamente detto dipende anche dal tipo di opera in corso di realizzazione e di finanziamento per cui può cambiare di anno in anno. Le mie cifre quindi indicano una media e trovano le loro radici nel passato, quando si destinavano circa 4.000 miliardi all'Alta velocità, che certamente nei prossimi anni non figureranno più perché le spese saranno finanziate dalle Ferrovie dello Stato tramite Infrastrutture Spa direttamente con il costo del biglietto, come avviene in Giappone.

Per quanto riguarda le domande poste dalla senatrice Donati, forse non sono stato preciso su un punto, che ora chiarisco.

Le risorse cui faceva riferimento il ministro Lunardi all'ANCE non sono relative all'anno 2004, bensì agli anni 2004 e 2005, quindi afferiscono alla programmazione poliennale. Tra l'altro, quelle riferite alla finanziaria del prossimo anno (almeno quelle che, secondo il Ministro, sono necessarie per finanziare l'articolo 13 della legge n. 166 del 2002) sono di molto inferiori a quelle relative al 2005.

Riferirò alla Commissione i dati emersi dall'analisi svolta sulle 21 più le 91 opere di cui al DPEF. Se non ricordo male, un terzo delle somme è utilizzabile il prossimo anno, i restanti due terzi l'anno successivo. Nella finanziaria dell'anno prossimo comparirà quindi soltanto una minima parte dei 5 miliardi di euro di cui stiamo parlando.

Quanto alla loro collocazione, li troviamo nella tabella F per quanto attiene alle Ferrovie, nonché nelle tabelle A, B e D, secondo i modi in cui il bilancio dello Stato deve essere prospettato. Non esiste una voce o una tabella *ad hoc* per gli interventi previsti dall'articolo 13, anche perché queste risorse se vengono spese dalle Ferrovie dello Stato devono costituire aumento di capitale delle Ferrovie dello Stato, mentre se vengono spese, ad esempio, per le metropolitane sono attribuite nell'ambito della legge n. 211 del 1992 o della legge n. 910 del 1986, cioè sui centri di responsabilità del trasporto pubblico locale.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Non so se sto anticipando la discussione, signor Presidente, ma vorrei chiedere un chiarimento al relatore.

Indicando i dati, egli non ha fatto cenno al Fondo per Roma capitale. Qui c'è una riduzione di 81 milioni di euro rispetto al 2003. Chiedo conferma.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Si tratta di un rifinanziamento pari a 103 milioni di euro.

PRESIDENTE. Colleghi, eventuali altre richieste di chiarimento potranno essere rivolte in seguito.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge nn. 2513 e 2512 ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,15.

MERCOLEDÌ 8 OTTOBRE 2003

(Antimeridiana)

Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI

I lavori hanno inizio alle ore 9,35.

(2513) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2004 e bilancio pluriennale per il triennio 2004-2006

(Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2004

(Tabella 11) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2004

(2512) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 2513 (tabelle 10 e 11) e 2512.

Riprendiamo l'esame congiunto, sospeso nella seduta di ieri.

Dichiaro aperta la discussione generale sulla tabella 11.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, apprezzo il tentativo del relatore di arrampicarsi sugli specchi per fare un po' di chiarezza e renderci più comprensibile la tabella relativa al Ministero delle comunicazioni, ma non posso che rappresentare la mia contrarietà alla tabella medesima, che presenta contenuti lacunosi ed incerti.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Poiché non vi sono ulteriori interventi, dichiaro chiusa la discussione generale e, in qualità di relatore, rinuncio alla replica.

GASPARRI, *ministro delle comunicazioni*. Signor Presidente, i contenuti dell'articolo 19 del disegno di legge finanziaria sono abbastanza

chiari. Si prosegue con le misure di incentivazione, come fu già previsto nella finanziaria dello scorso anno.

L'Italia, nel periodo che ci siamo lasciati alle spalle, ha registrato il maggior incremento di passaggi alla banda *Internet* veloce. Questo si inquadra in una politica complessiva tendente ad incentivare la diffusione del digitale terrestre.

In tale contesto, il Governo punta sull'utilizzo dei fondi strutturali europei per la diffusione della banda larga, allo scopo di incoraggiare le famiglie ad accedere a questa nuova dimensione.

Le misure inserite nella finanziaria per facilitare l'acquisto dei *decoder* dimostrano la coerenza con quanto il Governo ha dichiarato nella discussione della legge sul riassetto del sistema radiotelevisivo. Dicemmo che nella finanziaria avremmo sostenuto la diffusione dei *decoder*; ebbene, a tal fine è previsto uno stanziamento di 120 milioni di euro.

Queste sono le misure più significative, accanto a quelle riguardanti l'emittenza radiotelevisiva locale. Il Governo, accogliendo un ordine del giorno approvato dall'Aula del Senato *a latere* della discussione svoltasi a luglio sulla legge di riassetto del sistema radiotelevisivo, si impegnò ad incrementare i fondi per l'emittenza locale; a tal fine è previsto uno stanziamento di ulteriori 10 milioni di euro. Ciò dimostra che non sempre gli ordini del giorno sono meri atti di invocazione; in questo caso, infatti, si è avuta una corrispondenza concreta.

Entrando più nello specifico, i primi tre commi dell'articolo 19 del disegno di legge finanziaria intendono estendere al 2004 i contributi già previsti dalla passata legge finanziaria per l'acquisto od il noleggio degli apparati decodificatori atti a consentire la ricezione dei segnali televisivi in tecnica digitale terrestre, nonché degli apparecchi d'utente per la trasmissione o la ricezione a larga banda dei dati via *Internet*.

Il comma 1 prevede contributi per la diffusione del digitale terrestre pari a 120 milioni di euro. Nello sviluppo tecnologico dei sistemi della comunicazione, la trasmissione di segnali attraverso lo *standard* digitale costituisce una tappa di capitale importanza. Da un lato, il digitale rappresenta il momento di convergenza tra la televisione, l'informatica e le telecomunicazioni, dall'altro rende l'apparecchio televisivo uno strumento efficace e comodo per sviluppare servizi interattivi, che si aggiungono così alla tradizionale funzione di fruizione dei programmi.

La diffusione digitale terrestre offre, inoltre, una potenzialità superiore a quella del cavo e del satellite per i *broadcaster* che vogliono diffondere programmi presso una elevatissima percentuale di famiglie e quindi perseguire anche attraverso il digitale quegli obiettivi di servizio universale che hanno da sempre caratterizzato la televisione come strumento di comunicazione di massa.

Oltre al positivo impatto derivante all'economia dalla messa in moto di un importante processo di investimenti da parte degli operatori del settore e di spesa da parte degli utenti, la televisione digitale terrestre rappresenta un passaggio fondamentale nell'ottimizzazione dell'uso dello spettro radioelettrico e nel processo di alfabetizzazione della società.

La rete digitale terrestre, inoltre, è interoperabile e complementare con le altre reti di comunicazione elettronica fisse e mobili. Tale interoperabilità aumenta l'efficienza del sistema comunicativo e il numero dei canali a disposizione dei fornitori di contenuti, traducendosi in maggior pluralismo per l'utente finale.

Oltre ai vantaggi relativi alla possibilità di regolare la qualità video-audio della capacità trasmissiva da dedicare a ciascun canale, alla riduzione dell'inquinamento elettromagnetico a causa delle basse potenze impiegate dai trasmettitori, alla multimedialità che consente di associare alle trasmissioni televisive ulteriori componenti richiamabili a volontà dell'utente attraverso il telecomando, il digitale televisivo terrestre introduce nel televisore, come più sopra accennato, l'interattività.

Anche nelle case prive di *personal computer* si potrà accedere, tramite il televisore, ai servizi associati ad *Internet*, attraverso la semplice aggiunta di un dispositivo esterno - il *set top box* - capace di offrire gli stessi vantaggi del *computer*. Nel sistema digitale terrestre interattivo, il televisore potrà configurarsi come un terminale universale per l'accesso alla società dell'informazione e per la riduzione del *digital divide*.

In considerazione delle attuali limitazioni del sistema televisivo analogico, che ha ormai raggiunto la sua maturità, e soprattutto dei notevoli benefici socio-economici collegati alla televisione digitale terrestre, appare opportuno prevedere misure di sostegno per la diffusione dei decodificatori presso le famiglie. Tale finalità persegue l'articolo 19, comma 1, del disegno di legge finanziaria.

I commi 2 e 3 del medesimo articolo prevedono contributi per la larga banda, pari a 30 milioni di euro. La diffusione dei *computer* nelle famiglie, la dimestichezza nell'uso del mezzo elettronico e, soprattutto, il collegamento con *Internet* sono fattori determinanti nello sviluppo della larga banda. Statistiche comparative effettuate nell'aprile del 2001 mostravano come l'Italia presentasse un *gap*, in termini di livello di penetrazione di *Internet*, rispetto ad altri Paesi dell'Unione europea (25 per cento, rispetto alla media del 33 per cento). Oggi siamo invece ad un indice di penetrazione pari al 47 per cento.

Nei primi tre mesi del 2003, inoltre, l'Italia ha visto un grosso incremento dei collegamenti a larga banda: gli operatori di telecomunicazione registrano un aumento delle attivazioni, che attualmente viaggiano al ritmo di circa 6000 al giorno. Se continuerà tale tendenza, si prevede che entro il 2003 le utenze a larga banda in Italia potrebbero oscillare dai 2 milioni ai 2 milioni e mezzo.

Questa crescita è stata indubbiamente favorita dagli incentivi statali introdotti dall'ultima finanziaria. Tali contributi hanno avuto il merito di far nascere nell'utenza una maggiore consapevolezza circa le potenzialità delle nuove tecnologie, oltre a renderle più facilmente accessibili. Non solo i dati più sopra richiamati, che rivelano in modo evidente quanto positiva sia risultata la misura agevolatrice voluta dal Governo, ma anche il favore manifestato nei confronti della medesima tanto dagli operatori quanto dagli utenti inducono a reintrodurre l'incentivo.

Ciò anche in considerazione del fatto che, nonostante i grandi passi avanti fatti, siamo ancora ben lontani dalle cifre relative a Paesi che vantano rispetto al nostro una maggiore tradizione tecnologica nel settore delle comunicazioni. Mi riferisco, ad esempio, agli Stati Uniti, alla Svezia, all'Olanda o alla Corea del Sud, dove il 54 per cento delle abitazioni è già connesso con tecniche a larga banda. A questa esigenza rispondono i commi 2 e 3 del disegno di legge finanziaria.

Il comma 5 del medesimo articolo dispone che il finanziamento annuale previsto dall'articolo 52, comma 18, della legge n. 448 del 2001 a favore delle emittenti radiotelevisive locali venga incrementato di 10 milioni di euro. Analoga misura era stata adottata dall'articolo 80, comma 35, della legge n. 289 del 2002. Il fondo viene quindi ora ulteriormente incrementato di 10 milioni di euro.

La norma interessa anche le emittenti radiofoniche locali, alle quali il richiamato articolo 52, comma 18, della legge n. 448 del 2001 attribuisce la possibilità di beneficiare delle misure di sostegno già previste per le emittenti televisive locali dalla legge n. 488 del 1999, e successive modificazioni, stanziando una somma non superiore ad un decimo dell'ammontare globale annuo dei contributi stanziati.

L'intervento si rende necessario per sostenere le numerose imprese radiotelevisive che operano a livello locale, la cui sopravvivenza è messa a rischio dagli onerosi investimenti che tali imprese sono chiamate ad affrontare soprattutto in vista dell'adeguamento al passaggio alla diffusione in tecnica digitale.

Il comma 6, infine, autorizza la spesa di 5 milioni di euro – per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006 – per la proroga della convenzione tra il Ministero delle comunicazioni e il Centro di produzione Spa, stipulata ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della legge 11 luglio 1998, n. 224.

Occorre precisare che la convenzione in atto fra il Ministero delle comunicazioni e il Centro di produzione Spa (Radio Radicale), per la diffusione dei lavori parlamentari, scadrà il 20 novembre 2003 e, senza la norma in parola, non sarebbe prevista la copertura finanziaria per la sua proroga. Norma analoga fu inserita nella legge n. 302 del 2000 (legge finanziaria 2001) per garantire il rinnovo della convenzione per gli anni 2001-2003, per un importo di 15 miliardi di lire per ciascun anno.

La proroga della convenzione potrà consentire la prosecuzione delle dirette dei lavori parlamentari a cura di Radio Radicale, garantendo in tal modo il rispetto del principio di concorrenza per quel che concerne la diffusione di tale tipologia di trasmissioni che, in caso contrario, sarebbero prerogativa esclusiva delle reti radiofoniche della RAI.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.* Ringrazio il ministro Gasparri per la sua replica.

Avverto che il termine per la presentazione degli emendamenti e degli ordini del giorno è fissato per lunedì 13 ottobre, alle ore 12.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge nn. 2513 e 2512 ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 9,50.

MERCOLEDÌ 8 OTTOBRE 2003

(Pomeridiana)

**Presidenza del presidente GRILLO
indi del vice presidente PEDRAZZINI**

I lavori hanno inizio alle ore 15,40.

(2513) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2004 e bilancio pluriennale per il triennio 2004-2006

(Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2004

(Tabella 11) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2004

(2512) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 2513 (tabelle 10 e 11) e 2512.

Riprendiamo l'esame congiunto dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2004, tabella 10, e delle connesse parti del disegno di legge di legge finanziaria, sospeso nella seduta di ieri.

Dichiaro aperta la discussione sulla tabella 10.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, nei documenti finanziari e di bilancio alla nostra attenzione, dopo diverse verifiche puntuali, sono arrivata alle seguenti conclusioni: non vi sono risorse aggiuntive per il 2004 per il Fondo per le opere strategiche; alla tabella F sono confermati i fondi di cui all'articolo 13, comma 1, della legge n. 166 del 2002: si tratta dei famosi 4,5 miliardi di euro attivati, in merito ai quali nella finanziaria vi è la *pro rata* annuale per il triennio. Viceversa, le nuove risorse aggiuntive – di cui il relatore ha parlato e di cui oggi parla il Ministro su «Il Sole 24 ore» – sono connesse all'articolo 50 della legge finanziaria cui è allegata la tabella 1, in cui i limiti di impegno (250.000 euro) sono previsti per gli

anni 2005 e 2006. Quindi, nel 2004 quei limiti di impegno triennali non sono attivabili.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Sono le rate dei mutui.

DONATI (*Verdi-U*). I fondi già attivi ed interamente spendibili sono quelli riportati alla tabella F, laddove sono riportati i limiti di impegno: 91.400 euro in tre anni (2004, 2005 e 2006) per 4,4 miliardi in totale. Questi, però, costituiscono il Fondo, di cui alla legge n. 166, dello scorso anno. Peraltro il CIPE ha già approvato opere di importo ben superiore a 4,5 miliardi di euro. Questi sono stanziamenti già previsti. Tra l'altro, voglio ricordare che il Fondo per le opere strategiche era nato con una consistenza finanziaria più robusta, poi è stato ridimensionato e adesso l'ammontare delle risorse spendibili è questo.

Un'altra novità è data dall'articolo 50 del disegno di legge finanziaria, cui è allegata la tabella 1 che specifica i limiti di impegno che possono essere attivati per una serie di investimenti indicati nell'articolo medesimo.

Se si va ad esaminare la tabella in questione, ed in particolare la voce relativa al rifinanziamento della legge n. 166 del 2002, articolo 13, comma 1, Fondo per le opere strategiche, si nota che per l'anno 2004 non è indicato nulla; gli stanziamenti sono invece previsti per il 2005 e il 2006.

Ciò comporta, in base alla normativa vigente, che non possono attivarsi gli stanziamenti per gli anni successivi al 2004. Sia chiaro: queste risorse non si possono impegnare perché la legge finanziaria ha validità annuale. In sostanza, se non vi è una quota imputata al 2004 gli stanziamenti per il 2005 ed il 2006 non sono impegnabili se non a partire dal 2005, a condizione però che la finanziaria del 2005 li riconfermi, perché potrebbe anche decurtarli o farli slittare.

Ho fatto varie verifiche in proposito e non ci volevo credere. Ancora oggi, infatti, il Ministro afferma su «Il Sole 24 ORE» che dal 1° gennaio 2004 saranno attivati 5 miliardi di euro per le opere strategiche, ma quelle risorse non ci sono. Comunque, dal 1° gennaio 2004 non possono essere spese, anche se si può andare avanti nell'attivazione delle procedure di gara. Se nel 2004 il Ministro si recasse presso la Cassa depositi e prestiti per contrarre mutui a valere sugli anni successivi, gli direbbero che dovrebbe aspettare il 1° gennaio 2005, sempre che la finanziaria di quell'anno confermi tali stanziamenti. Così stanno le cose.

PRESIDENTE. Chiariamo questo aspetto. Intanto, le risorse indicate nella tabella F attiverrebbero 4,5 miliardi di euro; i limiti di impegno di cui all'articolo 50 del disegno di legge finanziaria attiverrebbero, invece, 5 miliardi di euro.

DONATI (*Verdi-U*). Non sono impegnabili.

PRESIDENTE. Vorrei riassumere i termini della questione. Lei, senatrice Donati, sostiene la tesi secondo la quale i limiti di impegno di cui all'articolo 50 che trovano riferimento nella tabella 1 attivando 5 miliardi di euro sono disponibili solo dal 2005.

La tesi del relatore Cicolani (che, allo stato attuale, è anche la mia tesi) è invece che i limiti di impegno si intendono – voglio rendere il discorso più comprensibile – come rate di mutuo che ricadono sul bilancio dello Stato. La tecnica è la seguente: nel 2004 si contrae il mutuo, si comincia a pagarlo nel 2005, ma i soldi si incassano nel 2004 ed è possibile spenderli in quell'anno.

DONATI (*Verdi-U*). Contesto il suo ragionamento, signor Presidente, perché per fare ciò si sarebbe dovuto inserire tale limite di impegno nella tabella F, dove, se lei vede, sono indicate chiaramente tre annualità. Ciò vuol dire che tutte e tre le annualità sono interamente impegnabili. La mia tesi, comunque, è anche quella dell'ANCE, quindi se con me potete far finta di niente con loro non sarà possibile.

Ripeto, gli stanziamenti per il 2004 non ci sono. Se il Ministro approva un'opera e la vuole far finanziare dalla Cassa depositi e prestiti non c'è la copertura per il 2004. Può spendere risorse nel 2005, sempre che la finanziaria di quell'anno confermi tale appostamento. Farlo prima è un gioco d'azzardo. Mi premeva segnalare, innanzi tutto, che non vi sono risorse spendibili aggiuntive per le opere strategiche, come invece viene declamato in tutte le sedi.

Il secondo rilievo riguarda l'ANAS. Credo non sia coerente sostenere la necessità di consistenti investimenti sulla rete locale e poi tagliare di 500 milioni di euro nel 2004, ossia la quota di capitale da trasferire all'ANAS. Rispetto al decreto-legge n. 138 del 2002, che ha istituito l'ANAS Spa, e alle previsioni relative al capitale sociale da apportare, questa finanziaria taglia 500 milioni di euro. Si assegnano circa 1.548 milioni di euro. Aggiungo che i finanziamenti per le opere strategiche per l'esercizio 2004 sono scarsi.

Per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, si prevedono un ingente trasferimento al capitale sociale (seppure differito nel tempo) e al tempo stesso il defianziamento di un precedente analogo finanziamento previsto con la legge finanziaria per il 1996. Non capisco questa partita di giro.

Lo dico apertamente: sono perplessa che si attribuisca, sul bilancio del Dicastero per il 2004, all'Ufficio del Gabinetto del Ministro un importo pari a 391,6 milioni di euro per la progettazione e realizzazione di opere strategiche di preminente interesse nazionale. Intanto, chiedo quali criteri siano stati seguiti nell'attribuzione di questo stanziamento; né sono chiari i criteri di valutazione della rilevanza strategica dei progetti e le stesse modalità di aggiudicazione. Non vorrei che questo fondo fosse gestito in maniera discrezionale. Chiedo pertanto di acquisire la documentazione al riguardo.

Per quanto riguarda la politica dei trasporti, il Ministro ha affermato che la finanziaria sostiene le autostrade del mare. Ora, al capitolo relativo

alla navigazione e al trasporto marittimo ed aereo si registra una diminuzione dello stanziamento di 101,8 milioni di euro rispetto al dato assestato per il 2003. Tagli di spesa riguardano anche le imprese navalmeccaniche e armatoriali, sia per le spese di parte corrente che per quelle in conto capitale. L'unico aumento – ma il saldo resta negativo – è quello, complessivo, di 76 milioni di euro per le opere marittime e portuali. Inoltre, non si prevedono interventi per il cabotaggio e la fiscalità, che invece l'Unione Europea porta avanti per sostenere il trasporto via mare.

L'articolo 49 del disegno di legge finanziaria contiene disposizioni in materia di infrastrutture e mira ad escludere le opere strategiche dall'applicazione dell'articolo 24 della legge finanziaria per il 2003 (legge n. 289 del 2002) sopprimendo quest'ultima norma, che era tesa a rendere la spesa la più efficiente e trasparente possibile attraverso incrementi di gara e di soglia per l'affidamento dei servizi pertinenti alle infrastrutture (di cui alla legge n. 443 del 2001, la legge obiettivo). Ciò vale per tutti i servizi connessi alle opere strategiche o no? Non condivido che alle opere strategiche non si applichi più quella norma, perché si aumenta enormemente la trattativa privata. Ci si dovrebbe attenere sempre a criteri di economicità; perché non anche per le opere strategiche? Proporrò che nel parere della Commissione si faccia riferimento alla soppressione dell'articolo 24 della finanziaria dello scorso anno.

Condivido invece quanto previsto all'articolo 48 del disegno di legge finanziaria relativamente all'obbligo di accompagnare alla richiesta di finanziamento al CIPE dell'opera strategica di cui alla legge n. 443 del 2001 un adeguato piano economico e finanziario a supporto della realizzabilità dell'opera stessa, con un'analisi dei costi e dei benefici, che indichi le risorse utilizzabili per la sua realizzazione e i proventi derivanti da essa. Vengono inoltre chiaramente indicate le istituzioni che possono concedere il finanziamento (Infrastrutture Spa, Banca europea per gli investimenti, Cassa depositi e prestiti o altri soggetti autorizzati all'esercizio del credito ai sensi del Testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia). Il CIPE viene così ad essere informato di tutti gli aspetti economici e finanziari connessi al progetto. Però, chi fa la validazione del piano economico e finanziario?

PRESIDENTE. Senatrice Donati, in proposito ci si può richiamare alla legge n. 166 del 2002. Al secondo periodo del comma 2 dell'articolo 48 del disegno di legge finanziaria si prevede che: «Al piano economico-finanziario da presentare per la richiesta di assegnazione di risorse al CIPE deve essere allegata la formale manifestazione della disponibilità di massima al finanziamento da parte dei predetti soggetti finanziatori». Mentre finora Mario Rossi si reca presso il CIPE per illustrare il piano finanziario, di cui la banca ne giudica la compatibilità, da oggi in poi è necessaria una dichiarazione della banca stessa che dice non solo di asseverare quel piano specifico ma anche di essere disposta a finanziarlo. Ciò non fornisce maggiori garanzie perché la banca può sempre decidere di impegnare quei

soldi in altre opere per cui potrebbe non essere più in grado di finanziare quella in essere.

DONATI (*Verdi-U*). Il CIPE deve impegnare delle risorse, spesso in cofinanziamento; quindi, deve avere una garanzia dell'esistenza effettiva degli altri soggetti.

Riferendomi a quanto detto dal senatore Cicolani, il caso «Ponte sullo stretto» è emblematico. Non credo affatto che al CIPE sia giunto il 1° agosto un piano economico-finanziario: si tratta solo di un'ipotesi di piano che non prevede il riferimento alle norme contenute nell'articolo, motivo per cui la sua lettura non risulta chiara, laddove è espressamente scritto che il piano economico si presenta all'interno del piano preliminare; pertanto, quando il ponte è già andato. Se tale previsione normativa fosse attuata, sarebbe necessario chiarire alcuni punti: tutto il piano economico-finanziario che la società «Stretto di Messina» ci ha presentato si basa su un'analisi costi-benefici delle stime di volume di traffico che autorevoli esponenti altrettanto qualificati rispetto a quelli utilizzati dalla società «Stretto di Messina» hanno detto non essere assolutamente realistici. Mi preoccupa che per spendere risorse pubbliche vi sia una certificazione pubblica del processo di valutazione delle stime. Vi sono opere che si basano su robustissime stime di traffico, del tutto attendibili per la loro localizzazione, ma ve ne sono altre – cito ad esempio il Ponte sullo Stretto – per le quali non vi sono tali dati. Rispetto ad alcuni studi pubblici, anche se fatti dal Governo precedente, la stima dei flussi dell'analisi costi-benefici della società Stretto di Messina ha dato come risultato una crescita fra il 40 ed il 68 per cento di traffico in più, non motivata da valutazioni di merito o da crescite economiche espansive. Se è giusto che un proponente presenti un piano economico-finanziario, gradirei che fosse un soggetto pubblico a certificarne la validità. Anch'io mi rendo conto che se si tratta di un *bluff* al momento della gara emerge e il privato scappa a gambe levate. Prima di avventurarsi in un'operazione così complessa, senza avere certificato dei piani economici così imponenti cofinanziati che indebiteranno le generazioni future nei prossimi trent'anni, credo sarebbe meglio effettuare una valutazione pubblica e non fidarsi ciecamente di quanto detto dal proponente, che ovviamente ha tutto l'interesse a dire certe cose. È necessario che qualcuno analizzi quei dati e ne certifichi l'effettiva corrispondenza alla realtà. Questa è la problematica che ho voluto porre in merito all'articolo 48.

Vorrei segnalare un'ultima questione sull'articolo 49, che il relatore ha già affrontato: l'autostrada Livorno-Civitavecchia. All'articolo 49, comma 4, si ripropone l'eliminazione della sospensione delle tratte 2 e 3 dell'autostrada Livorno-Civitavecchia al fine di consentire il via libera alla sua realizzazione. Era una norma già prevista all'interno del disegno di legge collegato relativo alle infrastrutture e che, dopo una lunga discussione, abbiamo deciso di sopprimere vista la discussione, peraltro ancora in atto, con le Regioni circa la scelta più opportuna per i tracciati e per quei territori. Abbiamo informalmente ascoltato in Commissione il sin-

daco di Capalbio e, in attesa di discutere del come e del quando, abbiamo concordato nel ritenere importante l'immediato ammodernamento dell'Aurelia perché due terzi del traffico del bacino locale comunque sarebbero rimasti. Sarebbe comunque auspicabile sviluppare il restante traffico di attraversamento Nord-Sud via mare o su ferro.

Richiamo la vostra attenzione su questo piccolo dettaglio riproposto in una norma già respinta. Vi chiedo pertanto di ribadire la soppressione e premere attraverso un ordine del giorno o emendamenti alla finanziaria che assegnino risorse, per accelerare subito gli investimenti per l'ammodernamento dell'Aurelia, il cui progetto esistente è ancora in fase di studio di valutazione di impatto ambientale ed è sospeso da due anni, senza che si sia arrivati a una conclusione. Non ritengo corretto un tale ritardo sul piano procedurale poiché si dice sempre di accelerare tutto tranne che i lavori di ammodernamento del tratto dell'Aurelia da Civitavecchia a Cecina che richiede robusti investimenti.

Concludo con alcune osservazioni, evidenziando i due aspetti principali che non sono considerati nella finanziaria: non vi è alcunché sulle città e sulla mobilità urbana (innovazione tecnologica, sistemi telematici, rete tranviaria, parcheggi); non si parla, cioè, di una serie di investimenti di cui le città hanno un enorme bisogno e che non sanno come realizzare.

Dopo due anni di grandi discussioni sulle opere strategiche, la Commissione è arrivata ad evidenziare la necessità di non parlare sempre e solo di grandi infrastrutture ma di concentrare energie, risorse ed intelligenze al sostegno delle città per risolvere i problemi crescenti della gestione del traffico e della mobilità. La finanziaria ed il bilancio su questo fronte non forniscono una risposta; forse è escluso un incremento delle risorse per l'ammodernamento del parco autobus, anche se la quota richiesta dall'ANCI è stata inserita.

Con appositi emendamenti ripropongo la proposta di ASTRA di istituire un fondo per la mobilità sostenibile che debba gravare sulla benzina con un incremento dell'accisa di 3 centesimi allo scopo di pesare su chi oggi usa l'automobile per sostenere le alternative possibili. In diversi convegni ASTRA ha assicurato che il Governo era molto disponibile ma nel provvedimento alla nostra attenzione non vi è nulla che riguardi il trasporto locale, la mobilità urbana e tali investimenti. Dobbiamo insieme compiere uno sforzo anche presso la Commissione bilancio affinché le città non siano abbandonate a se stesse.

L'ultimo tema che vorrei affrontare riguarda il cabotaggio. Questa è una finanziaria che in ordine alla defiscalizzazione, pur ammessa dalla Commissione Europea, come aiuti alle imprese, non prevede sostanzialmente finanziamenti a tale scopo. Ricordiamo tutti la fatica che si è dovuta fare lo scorso anno per destinare una quota di risorse al settore. Mi auguro che il tema possa vedere impegnata tutta la Commissione.

VISERTA COSTANTINI (DS-U). Signor Presidente, svolgerò un intervento di carattere generale, cercando di valutare la politica del Governo

in materia di infrastrutture. Farò poi osservazioni più specifiche in sede di esame degli emendamenti.

Se mi è consentita una premessa, poiché in questa Commissione c'è sempre stato dialogo, mai contrapposizioni polemiche inconcludenti, le osservazioni che mi accingo a fare spero possano essere valutate e considerate, proprio perché vogliamo tutti che le opere strategiche siano realizzate.

Due domande, a mio avviso, sono centrali nell'analisi del disegno di legge finanziaria per il 2004; del resto, basta leggere i giornali delle ultime settimane per rendersi conto che i problemi sono questi. La prima è la seguente: a che punto è la realizzazione del programma di opere strategiche individuate con la delibera CIPE del 2001? La seconda è: quali sono gli obiettivi fondamentali, di grande scenario, del programma di interventi, e sono condivisibili oppure no?

Per quanto riguarda la realizzazione del programma, mi sembra che i dati facciano emergere ritardi e crescenti difficoltà. Per il triennio 2002-2004 era stata programmata una spesa pari a 24,2 miliardi di euro. Ebbene, la spesa effettiva realizzata è significativamente inferiore: 3,6 miliardi di euro sono relativi alle delibere CIPE; 6 miliardi di euro sono stati utilizzati perché già stanziati da precedenti leggi, quindi si riferiscono a programmi precedenti, o sono derivati dalla partecipazione di privati; infine, per il ponte sullo Stretto di Messina vi è uno stanziamento che ammonta a circa 4,6 miliardi di euro. La conclusione è che nel primo triennio mancano 10 miliardi di euro.

Il Ministro e gli esponenti della maggioranza sostengono che comunque, attraverso varie iniziative e strumenti, questi 10 miliardi per la realizzazione del primo blocco di opere del triennio 2002-2004 saranno trovati. L'affermazione del Ministro è la seguente: abbiamo «attivato» (è il termine adoperato) le procedure, per cui anche le opere da realizzare con questi 10 miliardi di euro sono state attivate e in seguito si troveranno le risorse per sostenerle.

C'è un altro elemento che intendo evidenziare. Il DPEF approvato nel luglio scorso rimodula tutte le date previste come termine finale degli interventi di cui alla delibera CIPE del 2001. Addirittura, in molti casi si prevede uno slittamento di sei anni.

In conclusione, l'impressione che si ricava da una prima analisi di ciò che è stato fatto nel triennio è che ci sono ritardi e gravi difficoltà e che in realtà, al di là delle parole molto fumose e confuse che vengono dette, il programma non riesce a dispiegarsi secondo l'illustrazione fattane dagli esponenti del Governo. E quali sono le cause? La risposta, secondo me, è una sola e abbastanza chiara: vi sono insufficienti stanziamenti da parte dello Stato.

Dalla finanziaria per il 2004 emerge con chiarezza la linea del Governo, (ne abbiamo discusso a lungo negli ultimi due anni): c'è una progressiva riduzione delle risorse pubbliche da impegnare per il programma di opere strategiche. Contemporaneamente, si ritiene che si possa finanziare il programma con una rete di strutture esterne alla pubblica ammini-

strazione, che forniscano un sostegno finanziario esterno alla realizzazione delle opere. Questo sistema, in cui si esplica – devo riconoscerlo – un'estrema capacità inventiva, dovrebbe mobilitare le risorse private, e non solo quelle, necessarie alla realizzazione del programma.

Ecco perché nasce l'ISPA; ecco perché, con i provvedimenti che stiamo analizzando, si modifica la natura della Cassa depositi e prestiti, che per una parte diventa Cassa per lo sviluppo; ecco perché, per la prima volta nella finanziaria, viene nominata la BEI, anch'essa catapultata nella creazione di questo sistema di enti che dovrebbe sostenere la realizzazione del programma.

Il Ministro dell'economia e il Ministro delle infrastrutture precisano che, quando si parla di ISPA o di Cassa depositi e prestiti, l'elemento fondamentale è la capacità di questi soggetti di mobilitare risorse private.

Sono due, quindi, gli obiettivi che si intrecciano e vengono portati avanti: da una parte, collocare all'esterno del bilancio dello Stato, e quindi del debito pubblico, le risorse per il finanziamento; dall'altra, mobilitare le risorse private a tale scopo.

Negli ultimi mesi si è cercato anche di europeizzare il finanziamento di alcune opere. Mi riferisco al piano Tremonti per le infrastrutture trans-europee, laddove, all'interno di una visione complessiva dei problemi infrastrutturali a livello europeo, collegandosi anche al rapporto Van Miert, si prevede un certo numero di opere che interessano immediatamente il nostro Paese.

Questo è, in sostanza, il sistema dell'esternalizzazione: una serie di strutture, l'europeizzazione, il coinvolgimento della BEI. Tra l'altro, l'aspetto dell'europeizzazione diventa particolarmente pregnante in questa fase, perché l'Italia ha il semestre di Presidenza dell'Unione Europea.

I fatti, però, a mio avviso dimostrano che tale politica non è in grado di sostenere in modo strutturale la realizzazione del programma, per la dimensione finanziaria che esso presenta. Si tratta, complessivamente, di oltre 125 miliardi di euro. Ma si può pensare di mobilitare nel medio periodo 125 miliardi di euro con un sistema di strutture parallele allo Stato che ancora non esistono o sono in via di costruzione? Mi sembra una sfida interessante, ma destinata ad essere persa. È difficile che ciò accada, e in effetti non sta accadendo.

Credo che il processo porti con sé una dilatazione dei tempi di realizzazione. Costruire e mettere a regime richiede anni. L'ISPA solo ora sta cercando di attivarsi; la stessa trasformazione della Cassa depositi e prestiti in società per azioni richiederà tempo per diventare operativa e altro tempo sarà necessario per entrare sul mercato. Tutti questi ritardi frenano la realizzazione del programma. Tutta questa elaborazione messa in campo dal Governo con la trasformazione giuridica della Cassa depositi e prestiti è un fatto nuovo innegabile. L'errore, però, è nel ritenere che così facendo si possano finanziare le grandi opere. C'è invece bisogno di una più consistente partecipazione dello Stato al finanziamento. Questo è il messaggio.

Secondo il DPEF, la spesa per le opere strategiche dovrebbe ammontare complessivamente a 31,8 miliardi di euro distribuiti fino al 2007. Questa previsione è stata spiegata dal Ministro – mi corregga il vice ministro Martinat se sbaglio – dicendo che era possibile realizzarla a due condizioni: innanzitutto, che vi fosse una disponibilità di 7.500 milioni di euro nella finanziaria del 2004; in secondo luogo, che vi fosse consistente partecipazione (10 miliardi di euro, attraverso la finanza di progetto) dei privati e dell'Unione Europea. Ora, sappiamo che i milioni di euro disponibili con questa finanziaria non sono 7.500, come inizialmente ipotizzato, ma 5.000. Infatti, in una intervista rilasciata pochi giorni fa il Ministro ha detto che non si tratta di 7.500 milioni di euro, ma di 6.500. Poi, abbiamo constatato che sono 5.000. Ancora una volta, l'elemento che caratterizza la gestione del programma delle opere è la scarsa disponibilità di risorse pubbliche. So perché succede, non viviamo sulla luna. C'è un problema di scelte e il Governo, nel momento delle scelte fondamentali, limita le risorse per le opere strategiche. La modalità con cui si vogliono reperire 10 miliardi di euro nel triennio è il ricorso alla finanza di progetto. Ebbene, in questo primo triennio quali risorse sono state veramente mobilitate con il *project financing*? Se escludiamo il ponte sullo Stretto di Messina, rimane solo l'autostrada Milano-Bergamo.

PRESIDENTE. Secondo studi dell'IGI e dell'ANCE il *project financing* ha funzionato meglio già da quest'anno.

VISERTA COSTANTINI (DS-U). Non per i progetti strategici.

PRESIDENTE. Il 30 giugno sono stati presentati tre nuovi progetti con il ricorso al *project financing*. Sono centinaia i progetti già avviati in tutta Italia grazie alla legge n. 166 del 2002 che hanno attivato migliaia di miliardi.

VISERTA COSTANTINI (DS-U). Da due anni e mezzo il Governo sostiene che ci sono grandi disponibilità di risorse e che si devono creare le condizioni per mobilitarle, che si possono realizzare le opere strategiche con i privati e ricorrendo al *project financing*. Ora, tra quelle indicate nella delibera del CIPE, quali sono le opere strategiche veramente avviate? Soltanto due. Infine, un'ultima riflessione: qual è la visione strategica che sottende tutto ciò? Ammesso che non vi siano ostacoli da parte di comuni e vi siano le risorse, qual è l'obiettivo? A tutt'oggi, ne intravedo con nettezza uno solo, legittimo, e che condivido: l'integrazione del nostro Paese nell'Europa e quindi l'eliminazione di ogni ostacolo alla partecipazione al grande mercato europeo. Il Corridoio europeo n. 5 è l'esempio più significativo di questa visione strategica; ma può esaurirsi qui l'impegno del nostro Paese? C'è almeno un'altra prospettiva strategica: quella dell'integrazione dell'Italia nel bacino del Mediterraneo. L'Unione Europea ha approvato 29 progetti, quattro dei quali riguardano l'Italia. Nella prima visione strategica rientrano il Corridoio europeo n. 5 e l'asse ferro-

viario Genova-Rotterdam; nella seconda rientrano il Ponte sullo Stretto di Messina ed il collegamento Napoli-Berlino. Di questa seconda visione strategica, che scaturisce dalla nuova centralità del Mediterraneo, non si trova però traccia negli impegni e nelle attività concrete del Ministero delle infrastrutture.

PRESIDENTE. Il campo è un po' più sgombro dopo la sentenza della Corte costituzionale che ha riconosciuto la natura giuridica privatistica delle fondazioni.

Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI

VERALDI (*Mar-DL-U*). Forse il discorso vero su questa finanziaria è rimandato al decreto presentato dal Governo, il vero momento di dibattito e di riflessione che ci occuperà in questi giorni rispetto ad una finanziaria così vuota, aleatoria, creativa – come si usa dire – ma che non ha niente di sostanza. Bisogna convenire che dopo una prima parte di legislatura caratterizzata da una straordinaria enfasi sui programmi di investimento infrastrutturale che avrebbero dovuto costituire il principale traino dell'economia nazionale, oltre che il tratto più qualificante di questo Governo, con la manovra per il 2004 il tema delle infrastrutture sembra improvvisamente uscire di scena. Lo spazio e le risorse che la finanziaria dedica alle infrastrutture appare, infatti, del tutto trascurabile, a fronte di investimenti ed opere già deliberati, che stentano tuttora a decollare. A questo proposito, basti osservare che ad agosto 2003 il quadro dei finanziamenti per le grandi opere vedeva, per un accantonamento complessivo di 4,3 miliardi di euro, un ammontare di risorse assegnate pari ad appena 2,4 miliardi di euro, cui corrispondeva una quantità di risorse effettivamente erogate pari a zero euro.

Le delibere CIPE in corso di definizione dovranno essere valutate per aggiornare eventualmente la situazione, ma resta il fatto che a metà della legislatura il «motore» degli investimenti non è neanche partito, come più volte lamentato dalle amministrazioni locali e dalle associazioni dei costruttori e i fantasiosi meccanismi di finanziamento prospettati da Tremonti (da Infrastrutture Spa al Piano europeo per gli investimenti) restano evidentemente ancora al palo, come dimostra indirettamente lo stesso disegno di legge finanziaria per il 2004.

L'articolo 48 dell'Atto Senato n. 2512 reca infatti «Disposizioni in materia di finanziamento di opere pubbliche», con le quali si delinea un nuovo meccanismo di assegnazione delle risorse destinate alle opere rientranti nella cosiddetta «legge obiettivo» (legge n. 443 del 2001); con ciò stesso ammettendo che, ad oltre due anni dalla definizione legislativa di quegli interventi, il loro stadio di realizzazione è ancora molto arretrato.

Addirittura, secondo quanto prescritto dalla nuova disposizione, saremmo ancora al livello della presentazione di «analisi costi-benefici» e «piani dell'investimento», che indichino le risorse utilizzabili e i proventi dell'opera (articolo 48, comma 1). Anche sul fronte dei meccanismi di finanziamento delle opere infrastrutturali, la manovra per il 2004 sembra indicare un mutamento di rotta e un generale abbandono delle ambizioni originarie. Lo stesso articolo 48 del disegno di legge finanziaria prevede, infatti, che il finanziamento delle opere comprese nella «legge obiettivo» possa essere «concesso da Infrastrutture Spa, dalla Cassa depositi e prestiti e dalla Banca europea per gli investimenti, ovvero da altri soggetti autorizzati al credito» (articolo 48, comma 2). Questa disposizione, apparentemente elementare, nasconde in realtà un ripensamento complessivo del ruolo e della funzione peculiare di Infrastrutture Spa, originariamente concepita proprio come volano degli investimenti infrastrutturali ed ora posta sullo stesso piano della Cassa depositi e prestiti, della BEI e addirittura di qualunque altro soggetto autorizzato al credito bancario.

Tutto ciò deve essere letto anche alla luce del decreto-legge n. 269 del 2003, parallelamente in conversione, che di fatto concentra la maggior parte della manovra finanziaria per il 2004. L'articolo 5 del decreto dispone infatti la trasformazione della Cassa depositi e prestiti in società per azioni, delineando un nuovo modello di finanziamento degli investimenti locali che necessita evidentemente di un coordinamento con l'attività di Infrastrutture Spa. Infine, un altro aspetto che desta preoccupazione è quello relativo al finanziamento della messa in sicurezza degli edifici scolastici. Sembrano lontane le tensioni e le emozioni suscitate da certi drammi che hanno colpito il nostro Paese.

La finanziaria per il 2003 aveva disposto che tali interventi fossero inseriti tra le opere strategiche e dunque finanziati sul Fondo ad esso dedicato (articolo 13, comma 1, della legge n. 166 del 2002). Il decreto-legge n. 15 del 2003 ha quindi autorizzato per il 2003 la destinazione di 20 milioni di euro, a valere sullo stesso Fondo, al Piano straordinario per la messa in sicurezza degli edifici scolastici.

Oggi, l'attuale testo della finanziaria rifinanzia, per il 2004, il Piano straordinario, prevedendo che ad esso sia destinato il 10 per cento del Fondo per le opere strategiche ma a ben guardare taglia drasticamente le risorse, riducendole a meno della metà di quelle già previste per il 2003. Infatti, il Fondo per le opere strategiche, già finanziato per 109,4 milioni di euro annui, con questa finanziaria risulta ridotto a 91,4 milioni di euro. In definitiva, la quota spettante alla messa in sicurezza degli edifici scolastici risulta essere di appena 9,1 milioni di euro per il 2004 contro i 20 milioni del 2003 (già allora giudicati del tutto insufficienti). In definitiva, venuta meno la cortina fumogena delle promesse elettorali, a metà legislatura si può ormai formulare un giudizio documentato sugli effettivi risultati delle politiche di questo Governo in materia di infrastrutture, anche al confronto con le politiche dei Governi dell'Ulivo. Per farlo, basta un dato oggettivo rilevato dall'ANCE (Associazione nazionale costruttori edili): nel periodo 1996-2001 la crescita media annua degli inve-

stimenti infrastrutturali è stata del 12,6 per cento; nel 2003, tale crescita risulta negativa e pari a meno 3 per cento. Per il 2004, a questo punto, non c'è molto da sperare.

Dall'assestamento del bilancio 2003, da cui «deriva» il bilancio 2004, risulta poi che i residui passivi accertati al 31 dicembre 2002-1° gennaio 2003, risultanti dal rendiconto del 2002, ammontano a 130 miliardi di euro, di cui 64 miliardi e 500 milioni provengono dagli esercizi 2001 e precedenti, e 65 miliardi e 300 milioni sono residui passivi di nuova formazione dell'esercizio 2002, così suddivisi: 35 miliardi e 600 milioni di parte corrente e 29 miliardi e 700 milioni relativi alle spese in conto capitale.

Di questi, il Ministero delle infrastrutture ha registrato un aumento considerevole dei residui passivi accertati, rispetto a quelli presunti (5 miliardi), con uno scostamento di ben 13 miliardi e 560 milioni di euro, che non ha precedenti nell'ultimo decennio, imputabili soprattutto ai trasferimenti agli enti pubblici e alle imprese (prevalentemente in conto capitale). Guardiamo i dati; anno 1999: 4,4 miliardi di euro; anno 2000: 4,3 miliardi; anno 2001: 3,3 miliardi; anno 2002: 13 miliardi e 560 milioni di euro. Credo che un chiarimento in merito a questa mole di nuovi residui passivi sia necessario.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha registrato un aumento considerevole dei residui passivi accertati rispetto a quelli presunti (5 miliardi di euro), con uno scostamento di oltre 13 miliardi di euro. La massa complessiva dei residui passivi accertati ammonta, quindi, a circa 18 miliardi di euro!!

La tabella di bilancio per il 2004 presume residui passivi al 31 dicembre 2003 per oltre 6 miliardi di euro. Ciò vuol dire che nel 2003 sarebbero stati pagati 12 miliardi di euro di residui passivi? Il conto è chiarissimo. Scostamenti così gravi rispetto alle ipotesi fatte per il 2003 potrebbero avere rilevanti effetti automatici sulla cassa del 2004.

Di qui la riflessione che chiedo alla Commissione, perché – lo hanno già sottolineato i colleghi che mi hanno preceduto – non abbiamo bisogno, né ci accontentiamo di fare un bilancio qualsiasi, ma vogliamo essere propositivi e dare un esito alle domande che vengono sempre più diffusamente dall'opinione pubblica. Quello che emerge è che, al di là di tante parole, questo Governo, per la verità, ha fatto ben poco.

MONTINO (DS-U). Signor Presidente, non intendo riprendere tutte le questioni sollevate dai colleghi, ma concentrarmi essenzialmente su tre aspetti.

Il primo riguarda la mancata realizzazione delle grandi opere. Non vi è dubbio che, rispetto al programma annunciato all'inizio della legislatura, ci troviamo oggi di fronte a due dati negativi. Il primo è che nessuna opera di fatto è partita, ad eccezione di quelle rientranti nei grandi progetti a cui si lavora da anni (in alcuni casi addirittura da quindici-venti anni), come il Mose o la variante di valico. Aver dato il tocco finale, come ha fatto Berlusconi, non mi pare un merito particolare.

MARTINAT, *vice ministro per le infrastrutture e i trasporti*. Se era per voi, si era ancora alla fase della discussione!

MONTINO (*DS-U*). Vedremo poi gli effetti, ma è un'altra questione. Non c'è dubbio, però, che questo risultato non è frutto di grande attivismo e di capacità realizzativa rispetto alle opere che avete annunciato.

Faccio solo un esempio. I cantieri dell'ANAS lungo la terza corsia del raccordo anulare di Roma sono assolutamente fermi. I lavori sono iniziati da un anno, ma avrebbero dovuto cominciare un anno prima. Insomma, la fase realizzativa non riesce a decollare.

Il secondo dato negativo riguarda l'annuncio, più volte dato, di un apporto finanziario notevole per contribuire alla ripresa economica partendo dalle grandi opere. La realtà è ben diversa. Lasciamo stare la questione se la posta in bilancio sia coperta oppure no anche nel 2004. D'altra parte, come ha detto il ministro Lunardi in interviste rilasciate alcuni giorni fa, non è detto che i progetti non partano entro gennaio-febbraio 2004. Può darsi di sì, la tecnica di bilancio è così ricca di interpretazioni! Nella sua rigidità, il bilancio dello Stato è sempre vario e a tutti i livelli si sono fatte cose abbastanza stravaganti nella gestione della cosa pubblica. Quindi, può darsi che i progetti partano, ma sta di fatto che la dotazione finanziaria complessiva è in forte diminuzione.

Si era annunciato uno stanziamento di 20.000 miliardi di euro all'anno per le grandi opere. Oggi ci troviamo di fronte ad una posta di bilancio in cui sono contemplati per il 2004 avanzi dell'amministrazione e un mutuo di 250 milioni di euro che svilupperà, forse, una cifra pari a 5.000 miliardi di vecchie lire per il 2005 ed il 2006. Francamente, è cosa ben diversa da quello che avete annunciato.

Mettiamo tutto ciò in relazione al fatto che avete approvato una lista di grandi opere strategiche, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*, per un importo complessivo pari a 220.000-230.000 miliardi di euro e che, se non vado errato, il 70 per cento di questi progetti è già stato presentato ed avviato alla procedura di VIA. Stiamo parlando di 80 progetti, per un importo di 170.000 miliardi. Ma dove pensate di andare, con 250 milioni di mutui a partire dal 2005? Non prendiamoci in giro! Siamo di fronte a cose ben diverse da quelle che volete dare ad intendere e di cui si vanta il Presidente del Consiglio tutte le volte che interviene in proposito. In realtà non si vede nulla.

Il secondo aspetto che intendo affrontare riguarda il fatto che vi state concentrando soltanto sulle grandi opere, sulle opere strategiche. Tutta la politica del fare corrente – quello quotidiano, che però è importante – scompare. Per quanto riguarda, ad esempio, il trasporto pubblico locale, tolti alcuni casi, relativi a questa o a quell'altra metropolitana, non c'è una strategia che impegni risorse importanti per affrontare i problemi del traffico e dell'invivibilità delle città, non c'è un programma serrato volto a garantire al cittadino il diritto di mobilità. Vi invito ad esaminare l'elenco delle opere di interesse locale ammesse a finanziamento, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 10 settembre 2003.

FORTE (*UDC*). Si tratta di regali agli amici. D'altra parte, ci stiamo avvicinando al Natale.

MONTINO (*DS-U*). Il punto è proprio questo. Il giudizio l'ha dato ora il collega Forte, ma quando ascolteremo le valutazioni del Vice presidente sentiremo sicuramente espressioni ancora più colorite, perché – lasciatemelo dire – il fosso di scolo a fianco della palazzina o il tronchetto fognante di una certa zona non sono roba da *Gazzetta Ufficiale*.

Forse ci si poteva concentrare su poche cose importanti che danno il segno di un'attenzione particolare a temi importanti.

MENARDI (*AN*). C'è la firma di tutti lì. È scandaloso.

VERALDI (*Mar-DL-U*). È scandaloso che alla Camera si sia fatta questa operazione.

MONTINO (*DS-U*). Siamo in condizione di mettere alcuni paletti procedurali sugli impegni di spesa e sull'allocazione di risorse che vadano nella direzione giusta? Confrontiamoci e cerchiamo di capire quali modifiche apportare a questa normativa.

Ho forti perplessità sull'articolo 5 del decreto-legge n. 269 del 2003, che privatizza in senso societario, sotto l'aspetto della figura giuridica, la Cassa depositi e prestiti. La semplice trasformazione in società per azioni porta ad un risparmio di due miliardi e mezzo di euro, come si evince dalla manovra complessiva. Le funzioni, le attività e le passività della Cassa depositi e prestiti anteriori alla trasformazione in società per azioni sono trasferite al Ministero dell'economia e delle finanze, ma le somme che la Cassa erogava al sistema autonomistico o le dà la Cassa, o le dà il Ministero. Non capisco quindi da dove si possa tirare fuori un risparmio di questa natura. Inoltre, il citato decreto-legge introduce la possibilità per la nuova Cassa depositi e prestiti spa di assumere partecipazioni, il che determina una situazione completamente diversa e comporta il rischio di una situazione di spesa incontrollata che non sappiamo dove porterà. Forse c'è una sovrastima. Inoltre, la problematica legata all'articolo 5 del decreto-legge n. 269 del 30 settembre scorso avrebbe dovuto essere trattata con un apposito disegno di legge. Invece, si ricorre ad un provvedimento che ricorda i vecchi decreti dei tempi storici della DC e del PSI.

Avviandomi a concludere, vorrei soffermarmi brevemente sugli stanziamenti per Roma Capitale. Con il senatore Zanda ho avuto occasione di affrontare anche pubblicamente il problema del totale definanziamento della Capitale d'Italia. E' un problema che suscita grande interesse. Definanziare integralmente la legge per Roma Capitale per il 2005 e 2006 e tagliare di fatto 81 milioni di euro di stanziamenti per il 2004 ad una città con una funzione nazionale e internazionale è una scelta sciagurata che contrasteremo fortemente.

PRESIDENTE. Senatore Montino, alcuni di quei fondi vengono destinati a piccole realtà che altrimenti non avrebbero mezzi per far nulla. La cultura degli ultimi anni è stata quella di dare soldi alle grandi città, forse basata sul ragionamento che dove ci sono poche persone ci sono pochi voti e dunque poco riscontro.

Poiché nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale sulla tabella 10.

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

I lavori terminano alle ore 17,15.

MARTEDÌ 14 OTTOBRE 2003

**Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI
indi del presidente GRILLO**

I lavori hanno inizio alle ore 14,55.

(2513) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2004 e bilancio pluriennale per il triennio 2004-2006

(Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2004

(Tabella 11) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2004

(2512) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004)

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporti favorevoli con osservazioni sulle tabelle 11 e 10, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE. *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.* L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 2513 (tabelle 10 e 11) e 2512.

Riprendiamo l'esame congiunto della tabella 11 e delle connesse parti del disegno di legge di legge finanziaria, sospeso nella seduta anti-meridiana dell'8 ottobre scorso.

In qualità di relatore, do lettura della seguente proposta di rapporto favorevole, con osservazioni, sulla tabella 11, concernente lo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni, e sulle connesse parti del disegno di legge di legge finanziaria: «La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2004, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di legge finanziaria, esprime un avviso favorevole osservando tuttavia che, allo scopo di incentivare ulteriormente l'acquisto o il noleggio delle apparecchiature di utente per la trasmissione o la ricezione a larga banda su *Internet*, risulterebbe opportuno incrementare il limite massimo di spesa previsto a tal fine dall'articolo 19, comma 2, del disegno di legge di legge finanziaria per il 2004. Sarebbe del pari auspicabile anche un incremento delle risorse finanziarie previste dal comma 1 dello steso articolo relativo alle agevola-

zioni per l'acquisto e il noleggio di apparecchi per la ricezione in tecnica digitale e più in generale delle risorse riservate alla ricerca tecnologica nel settore delle telecomunicazioni. Al fine di non pregiudicare la competitività delle emittenti radiofoniche, si ritiene, inoltre, utile prevedere la riserva di una congrua quota di risorse per lo sviluppo del digitale radiofonico».

MONTINO (*DS-U*). Non si comprendono le modalità di finanziamento.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Cosa vuol dire «l'acquisto o il noleggio delle apparecchiature di utente per la trasmissione o la ricezione a larga banda su *Internet*»?

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Faccio presente che, poiché il progetto relativo al *decoder* era sufficientemente finanziato, si è chiesto di incrementare una quota per favorire l'allacciamento a larga banda per l'utilizzo di *Internet*. Il digitale è già sufficientemente coperto per una quota pari a circa 120 milioni di euro per circa 1.500.000 di nuovi utenti, mentre è insufficiente il finanziamento dell'altro settore. Inoltre, non viene specificato attraverso quale forma il contributo viene erogato. Il rapporto si preoccupa di evidenziare l'opportunità di modificare alcuni interventi, i cui importi saranno precisati nella finanziaria.

MONTINO (*DS-U*). Anche il nostro parere è contrario innanzi tutto perché la norma è annunciata e non compiuta; per esempio manca tutta la parte normativa di riferimento del modo con cui si compie l'intervento; demandare anche questo ad una circolare ministeriale, senza fissare i principi fondamentali, è completamente sbagliato. Tra l'altro, si rischia di avere un intervento a pioggia, senza produrre un effetto sul processo, contenuto invece nella finanziaria.

La seconda questione concerne le cifre di riferimento perché le somme stanziare sono insufficienti se si vuole fare una scommessa sul settore; tra l'altro, l'Assemblea di questo ramo del Parlamento ha discusso abbondantemente per diverso tempo la trasformazione e anche l'applicazione di nuove tecnologie sul settore, ma è chiaro che tutto ciò richiederebbe uno sforzo finanziario straordinario più marcato.

Ritengo che lo stanziamento qui proposto rappresenti una specie di contentino che non arriverà da nessuna parte e quindi non raggiungerà alcun risultato di fondo.

Quindi, proprio per queste motivazioni voteremo contro la proposta di rapporto del relatore, senatore Pedrazzini.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Dichiarando il voto contrario a nome del mio Gruppo, ribadisco le mie perplessità sulla effettiva consistenza dei provvedimenti volti ad incentivare la diffusione della televisione digitale ed in-

vito il relatore ad inserire nel rapporto l'auspicio di un aumento delle risorse destinate a questo fine.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Abbiamo avuto modo di rilevare in sede di discussione il nostro parere assai critico e negativo sulla legge finanziaria. Pur apprezzando i suggerimenti offerti per la stesura del rapporto che l'8^a Commissione deve esprimere sullo stato della previsione del Ministero delle comunicazioni, non possiamo che ribadire il nostro voto contrario su tale proposta.

CICOLANI (*FI*). Esprimo parere favorevole alla proposta di rapporto formulata dal relatore chiedendo che sia integrato con l'auspicio di incrementare le risorse per la ricerca e l'innovazione tecnologica, essendo questo un settore a tecnologia estremamente avanzata e disponendo il nostro Paese di pochissime aziende del settore, alcune delle quali, come l'ALCATEL, vivono una particolare situazione di crisi. Uno dei pochi e possibili incentivi per la localizzazione di aziende nel nostro territorio, con evidente effetto di trascinamento su una cultura tecnologica sulla quale non dobbiamo assolutamente arretrare, è la possibilità di erogare finanziamenti per l'innovazione e la ricerca tecnologica.

Chiedo pertanto al rappresentante del Governo ed al relatore di farsi portavoce presso il Governo stesso perché questa voce di bilancio sia tenuta in debita considerazione anche strumentalmente per aiutare le aziende che operano in questa area particolarmente avanzata della tecnologia.

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Sono stanziati fondi per la ricerca ma se si evidenzia questa opportunità è possibile integrarli; dato che il riferimento alle aziende è un problema conosciuto, si spera che in breve tempo sarà affrontato sul piano nazionale.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Signor Presidente, intervengo solo per annunciare anch'io il voto contrario del mio Gruppo, associandomi alle motivazioni già esposte dai colleghi dei Gruppi di opposizione.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

PRESIDENTE, *relatore sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Metto ai voti la proposta di rapporto favorevole sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria, integrata con le osservazioni del relatore e con quelle avanzate in sede di dichiarazione di voto dai senatori Cicolani e Paolo Brutti.

È approvata.

I lavori proseguono in altra sede dalle ore 15,20 alle ore 15,45.

Presidenza del presidente GRILLO

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 2513 e n. 2512.

Riprendiamo l'esame congiunto della tabella 10 e delle connesse parti del disegno di legge finanziaria, sospeso nella seduta pomeridiana dell'8 ottobre scorso, passando alle repliche del relatore e del rappresentante del Governo.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, gli aspetti più pregnanti emersi in sede di discussione mi sono sembrati sostanzialmente tre.

In primo luogo, vi sono le osservazioni svolte dalla senatrice Donati in ordine all'interpretazione da dare all'articolo 48 della legge finanziaria 2004, come modificativo del complesso sistemico predisposto dalla legge obiettivo e dal collegato in termini di programmazione, per verificare quindi se tale norma incideva sulla logica dell'individuazione del Piano delle opere messo a punto sino ad oggi.

Una seconda questione di grandissima rilevanza (sollevata non solo dai colleghi dell'opposizione ma anche dai rappresentanti dell'ANCE in sede di audizione) concerne i fondi di cui all'articolo 13 del collegato che nel triennio vengono attribuiti alle annualità del 2005-2006: si vuole sapere se saranno immediatamente disponibili nel 2004. Si tratta di una questione importantissima.

La terza osservazione concerne l'analisi della situazione con cui in tabella F si troveranno le Ferrovie dello Stato e ANAS Spa; sto parlando dei rilievi più importanti emersi in sede di discussione, ma poi prenderò in considerazione anche altre osservazioni.

Mi sembra che dal punto di vista del cosiddetto Piano delle grandi opere e degli interventi sulle infrastrutture sia questo l'elemento che caratterizza la legge finanziaria per l'anno 2004 presentata dal Governo al Parlamento. Non di meno nella proposta di rapporto da me predisposta faccio riferimento ad alcuni aspetti del settore dei trasporti che mi sembrano prioritari e che, anche se non sono rinvenibili – anzi proprio per questo motivo – vanno segnalati al Governo. Ritengo che su di essi tutti dovremmo lavorare nelle settimane successive.

Vorrei ora procedere alla lettura della proposta di rapporto favorevole con osservazioni sulla tabella 10 e alle connesse parti del disegno di legge finanziaria per l'anno 2004.

«La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2004, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria, esprime un avviso favorevole osservando quanto segue.

La legge finanziaria dell'anno 2004, si inserisce da un lato all'interno di un contesto generale di perdurante crisi economica, dall'altro costituisce un ulteriore e importantissimo elemento di una complessa attività di programmazione operata da questo Governo, sin dall'avvio della legislatura. Il cosiddetto «Piano delle grandi opere» è formato da una serie sistematica di iniziative di Governo; *in primis* la revisione normativa, con la cosiddetta legge obiettivo e la legge n. 166 del 2002; poi il perfezionamento degli accordi e degli strumenti di programmazione istituzionale, in cui spiccano per importanza metodologica e sostanziale, le intese istituzionali con le Regioni e le grandi aree metropolitane. Non meno rilevanti sono state le iniziative del Governo tese alla strutturazione finanziaria del processo, consistente sia nella erogazione dei finanziamenti con le leggi finanziarie 2002, 2003 e quella attuale, sia nella creazione di nuovi strumenti, come Infrastrutture Spa e Patrimonio Spa o la modifica di altri già esistenti, come Anas Spa e la Cassa depositi e prestiti, per renderli più idonei al compimento del complesso, ma estremamente più moderno e più rapido, percorso posto in essere. Tutti questi passaggi, si sono resi necessari proprio perché l'obiettivo di fondo, ovvero la normalizzazione dell'offerta infrastrutturale del Paese e la programmazione congiunta del territorio e delle risorse a disposizione, aveva necessità di superare almeno due fasi: quella dell'emergenza e quella di garantire la continuità del flusso finanziario degli investimenti. Tutto il processo di programmazione è stato concepito all'interno di una più vasta politica economica che assegnava prevalentemente alla legge obiettivo il compito di assicurare la crescita e lo sviluppo al sistema Paese, così come evidenziato negli ultimi tre Documenti di programmazione economica e finanziaria elaborati dal Governo. In particolare, l'ultimo è stato utilizzato, per la prima volta con riferimento alle infrastrutture, come strumento di programmazione, individuando sia le opere, e sia, conseguentemente, il montante di risorse necessario alla realizzazione delle opere per il prossimo triennio. Non è elemento trascurabile l'osservazione che gran parte dell'impostazione, soprattutto finanziaria e di politica economica e, quindi, di progettazione che ha caratterizzato l'iniziativa del Governo in questi anni è oggi punto di riferimento e chiave di lettura della politica e del processo di crescita e di sviluppo europeo.

La rivisitazione del Piano dei trasporti europeo ha, infatti, seguito le orme e seguirà gran parte della strumentazione finanziaria e normativa che la «legge obiettivo» ha posto in essere per la componente italiana delle infrastrutture europee. Quando il Piano Van Mierth costituirà certezza ed elemento di riferimento, si dovrà adeguare la pianificazione italiana in modo da fornire corsie preferenziali alle infrastrutture facenti parte delle politiche di coesione europea.

È del tutto evidente, come anche questa manovra finanziaria debba essere letta come un passaggio nel processo di pianificazione che ha come obiettivo la normalizzazione del sistema infrastrutturale e che pertanto l'indicazione delle risorse in tabella 1 del disegno di legge finanziaria 2004 dei limiti di impegno quindicennali riferiti al periodo 2005-2006

non possono che essere riferiti alle indicazioni del Documento di programmazione economica e finanziaria 2004-2007. È proprio il Documento di programmazione economica e finanziaria per il 2004-2006 a rappresentare il passaggio da una prima fase in cui era necessario uscire dall'emergenza infrastrutturale del nostro Paese ad una nuova fase, che comincia a prendere corpo con la finanziaria per l'anno 2004: quella della programmazione delle immediate esigenze per il prossimo futuro. In questo contesto e nella continuazione delle attività di programmazione il rifinanziamento dell'articolo 13 della legge n. 166 del 2002, la manovra assicura, sin dal 2004 un polmone economico e finanziario alle opere strategiche in grado di essere avviate nel periodo 2004-2006, garantendo l'impegno del Governo, a partire dal 2004, per complessivi 500 milioni di euro per 15 anni e quindi per 7,5 miliardi di euro, evidentemente da aggiornare in riferimento alla legge n. 468 del 1978. La dotazione del fondo di cui all'articolo 13 della legge n. 166 del 2002 appare adeguata.

Per ciò che concerne le altri rilevanti voci inerenti agli investimenti in infrastrutture, si può osservare che nella tabella F del disegno di legge finanziaria per il 2004, rispetto alla legge finanziaria precedente, si leggono tre importanti rimodulazioni riferite alle seguenti leggi di finanziamento ed alle seguenti voci: la legge n. 910 del 1986 concernente finanziamenti riferiti alla edilizia penitenziaria e giudiziaria, con lo slittamento di 200 milioni di euro al 2005; la legge n. 662 del 1996 concernente apporti al capitale sociale di Ferrovie dello Stato Spa con lo slittamento di 1 miliardo di euro al 2007; il decreto-legge n. 138 del 2002, convertito con legge n. 178 del 2002, relativo all'apporto al capitale all'ANAS Spa, con lo slittamento riferito al 2005 di 498 milioni di euro. Tali rimodulazioni, si considerano condivisibili, perché l'obiettivo dell'ottimizzazione delle fasi di programmazione delle imprese preposte agli investimenti in infrastrutture è un obiettivo di razionalizzazione delle risorse destinate alla programmazione del Paese. Occorre quindi tendere a diminuire sia il montante dei residui passivi, sia il rischio che questi vengano sottoposti alla scure del «taglia-spese». Appare quindi corretto l'azione del Governo di traslare nel triennio risorse che non si ha la certezza di poter attivare, essendo, comunque, disponibili a chiamata e su conforme parere del Ministro del tesoro, in ogni periodo del triennio e, quindi, non sottraendo alcuna risorsa a detti Enti.

Per quanto riguarda il rifinanziamento delle norme indicanti le spese in conto capitale, così come indicato dalla tabella D, sono state finanziate quelle leggi che riguardano: la riqualificazione urbana e territoriale, con 10 milioni di euro destinati ai programmi di recupero territoriale; l'eccezionalità degli interventi per Venezia ed il particolare il finanziamento con 10 milioni di euro per il 2004 delle attività essenziali per la sicurezza idraulica del territorio di competenza statale; l'acquisizione dei mezzi navali e soprattutto il supporto manutentivo dei mezzi a disposizione delle capitanerie di porto in maniera da garantire la sicurezza e l'efficienza del personale ad essi preposto. Lo stanziamento per Roma Capitale che è stato confermato sui livelli ordinari, pari a oltre 100 milioni di euro; an-

che se occorre ricordare in realtà lo straordinario finanziamento per la linee «C» e «B1» della metropolitana dove il Governo nazionale si carica di una quota superiore del 10 per cento rispetto a quella prevista dalla legge di settore.

Nel più ampio settore riferito al trasporto marittimo, un capitolo a parte merita l'auspicabile finanziamento delle «Autostrade del Mare». È evidente che la infrastrutturazione dei porti, con il rifinanziamento dell'articolo 36 della legge n. 166 del 2002, da sola non è sufficiente al decollo di quell'insieme di servizi necessari alla induzione di un comportamento efficiente da parte di quelli che sono i soggetti che operano nel settore, come gli autotrasportatori. Occorre quindi un insieme sistematico di incentivi al cabotaggio marittimo (del tipo di quelli già predisposti per il trasporto merci su rotaia) dimensionabili a 240 milioni di euro nel triennio. È altresì auspicabile il finanziamento del «programma dei 100 porti» per i quali è necessario inserire circa 100 milioni di euro nel triennio. È opportuno, infine, che nella più ampia manovra di bilancio vadano considerati gli sgravi fiscali destinati alle imprese armatoriali, a favore del cabotaggio, necessari per fronteggiare la sperequazione di trattamento del personale della flotta italiana, altrimenti in gravissima difficoltà per la concorrenza da parte degli equipaggi di altri paesi dell'Unione. Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, si annota positivamente il rifinanziamento della legge n. 194 del 1998 per l'acquisto di autobus per un importo di 100,7 milioni di euro. Tuttavia è ovvio che questo settore è uno dei più delicati e che richiede la massima attenzione. Tenuto conto della limitatezza delle risorse si pone all'attenzione del Governo la possibilità di un incremento delle accise sui carburanti per finanziare programmi tesi al potenziamento e riorganizzazione del trasporto pubblico locale.

Una ultima nota è certamente il capitolo sicurezza del trasporto aereo ed è in particolare dell'ENAC. Le risorse della finanziaria per il 2004 non sono in grado di soddisfare le esigenze che l'ente richiede. I 14,5 milioni di euro assegnati sono del tutto insufficienti a coprire le richieste dell'ente da destinare alla sicurezza degli aeroporti ed occorrerebbe almeno quadruplicare le risorse attribuite nel triennio».

Alcune cose però vanno specificate, e cioè che l'articolo 48 non interviene, come temuto da qualche collega, ad esempio dalla senatrice Donati, nella logica di programmazione delle opere pubbliche. Vorrei invitare il Governo affinché ribadisca espressamente che si fa riferimento alle opere individuate nel Documento di programmazione economico-finanziaria, così come previsto dalla legge obiettivo.

Il secondo elemento fondamentale è che i limiti di impegno previsti per gli anni 2005-2006 saranno immediatamente disponibili nel 2004. Pertanto, la manovra finanziaria è esauriente dal punto di vista del piano delle grandi opere. Questo è un elemento certo perché deriva dalla legge di bilancio n. 468 del 1978: soltanto le opere in tabella F e in tabella D rientrano nell'ordine di priorità 1, 2 e 3. In questo caso, siamo fuori dalle tabelle che presuppongono l'assenso del Ministero del tesoro per essere immediatamente disponibili. Quindi, sono fondi immediatamente disponibili

e pianificabili fin dalla finanziaria del prossimo anno. Credo che il Governo potrà confermare questa affermazione per cui la dotazione di fondo, di cui all'articolo 13 della legge n. 166, appare adeguata.

Svolgerò ora alcune osservazioni sulle Ferrovie e sull'ANAS: non vi è una detrazione di fondi rispetto alle finanziarie precedenti ma una riallocazione temporale, tenendo conto della accelerazione dei termini del decreto «taglia spese»; pertanto punta ad avere meno residui passivi possibili con l'avvertenza che comunque sono fondi richiamabili tra i vari anni; quindi sono vasi comunicanti, stavolta sì, essendo in Tabella F e con il beneplacito del Ministero del tesoro. Quindi è un'operazione appropriata e punta proprio a tenere maggiormente coniugata la spesa preventivata in bilancio con la spesa reale. Credo che tutti voi abbiate seguito la polemica molto seria – per cui ribadisco l'invito al Presidente della nostra Commissione e all'Ufficio di Presidenza di calendarizzare quanto prima l'indagine conoscitiva sulle ferrovie – sui 5 miliardi di euro di residui passivi delle Ferrovie dello Stato che derivano proprio da questo, da una differenza tra quanto vengono finanziati gli investimenti, l'impegno – nessuno infatti discute sul fatto che le gare vengano fatte e che i soldi vengano impegnati – e la spesa materiale relativa agli investimenti stessi. Quindi, anche l'atteggiamento del Governo in ordine alla rimodulazione dei finanziamenti appare auspicabile.

Sottolineo inoltre alcune forme di finanziamento presenti, seppur modeste nell'entità, come i 10 milioni di euro in conto capitale destinati ai programmi del recupero territoriale: gli interventi per Venezia, l'acquisizione dei mezzi navali e soprattutto il supporto manutentivo dei mezzi a disposizione nelle capitanerie di porto.

Non mi voglio inoltre sottrarre alle riflessioni fatte dal senatore Montino su Roma capitale con alcune considerazioni: sono stati riconfermati a Roma capitale i fondi ordinari, eccetto nella finanziaria dell'anno scorso (vedi i 30 milioni di euro mancanti quest'anno dalla tabella D relativi agli espropri nell'area della stazione Tiburtina) dell'ordine di 200 miliardi. Ovviamente sono pochi ma questo si può dire per qualsiasi settore. Ricordo comunque che il Governo ha fatto uno sforzo straordinario su Roma dell'ordine di grandezza di 600 miliardi di lire: 300 milioni di euro per la linea C della metro, per cui il Governo si assume l'onere di un ulteriore 10 per cento rispetto al 60 previsto dalla legge n. 211. Saremmo intellettualmente poco onesti se non riconoscessimo proprio noi di Roma l'attenzione del Governo anche per queste vie non immediatamente ritrovabili in una norma di bilancio ma riconducibili sicuramente ad un'azione di Governo. Quindi, l'attenzione di questo Governo per Roma capitale è straordinaria dal punto di vista degli investimenti e rinvenibile in questo tipo di iniziative.

Poiché oggi, signor Presidente, proveniamo entrambi dall'assemblea dell'Assoporti, vorrei precisare che nel rapporto avevo riportato molte sue osservazioni: la richiesta di un'attenzione vera da parte del Governo al cabotaggio marittimo, inteso sia come vecchi sostegni tradizionali riportando dal 25 all'80 per cento gli sgravi del personale, tesi ad aiutare il set-

tore armatoriale affinché possa reggere la competizione con gli operatori inglesi, olandesi ed altri che contano minori oneri di personale. Si potrà collaborare con la Tirrenia, con i privati. Credo che ognuno di noi presenterà emendamenti in tal senso in Commissione bilancio.

Il secondo intervento auspicabile è riportare l'intervento effettuato sul mondo dell'autotrasporto nell'ambito del cabotaggio ferroviario al cabotaggio marittimo, che valuto nell'ordine di 240 milioni di euro nel triennio con una articolazione temporale variegata nel triennio: nel primo anno si possono appostare poche risorse, fintanto che non viene approvato il regolamento; ulteriori risorse potrebbero essere assegnate negli anni 2005 e 2006. Credo che con questo atto il Governo dia un grande segnale sull'intermodalità del trasporto, sempre enunciata e mai materialmente realizzata dai vari Governi precedenti. È altresì auspicabile anche, nei fondi di cui all'articolo 13, il programma dei 100 porti. È stata attuata una buona legge sulla nautica, condivisa da tutto il mondo armatoriale e degli utilizzatori. Ora deve essere sicuramente potenziata la capacità di accoglienza del nostro Paese particolarmente sui porti esistenti, quindi con minore impatto ambientale possibile, una maggiore capacità di accoglienza turistica e quant'altro.

Sul trasporto pubblico locale spezzerei una lancia a favore dell'emendamento ASTRA. Condivido la necessità di grandi risorse ma sul tema del miglioramento dei trasporti urbani dovremo confrontarci. A nessuno piace aumentare il prezzo della benzina ma abbiamo anche il dovere di trovare le risorse per affrontare il grande tema sociale, di qualità della vita, di ambiente e culturale. Quindi, una delle strade possibili è incrementare le accise della benzina con fondi dedicati e destinati esclusivamente al miglioramento del trasporto pubblico locale. Infine vi è la richiesta di un maggiore impegno da parte del Governo sull'ENAC.

I finanziamenti dell'ENAC, valorizzati in 15 milioni di euro nel triennio, sono veramente pochi. Noi stiamo per approvare una nuova legge sul trasporto aereo, che è ormai in dirittura d'arrivo alla Camera dei deputati per cui presto sarà esaminata dal Senato. In particolare, dopo i fatti dell'11 settembre 2001, la sicurezza negli aeroporti rappresenta un elemento determinante nell'attività del trasporto in generale; si tratta di una di quelle precondizioni di mercato e lo strumento per perseguirla è l'ENAC. Quindi, l'indebolimento di tale ente non sarebbe un segnale positivo dal punto di vista della politica del trasporto.

Ragion per cui, chiedo al Governo una particolare attenzione su tale argomento.

PRESIDENTE. Vorrei avere dal senatore Cicolani la seguente delucidazione. La nota sui 100 porti a cosa si riferisce?

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Alla legge sulla nautica e quindi ai porti turistici.

PRESIDENTE. Sarebbe bene recuperare i porticcioli del Sud d'Italia, già costruiti ma non utilizzati, in disuso e pieni di erbacce.

MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo condivide la relazione svolta dal senatore Cicolani in relazione al giudizio complessivo sulla manovra finanziaria per il settore delle infrastrutture e dei trasporti e quindi non intende aggiungere altro.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli emendamenti presentati alla tabella 10.

MONTINO (*DS-U*). Signor Presidente, l'emendamento 8^a.10.Tab.10.1 si illustra da sé.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, rinuncio ad illustrare i miei emendamenti, tranne che l'8^a.10.Tab.10.5.

In particolare, vorrei segnalare al relatore e al rappresentante del Governo che nella legge di bilancio sono stati tagliati i fondi a sostegno della mobilità ciclistica. Sapete tutti che la legge n. 366 del 1998 stanziava delle risorse che sono state spese dalle Regioni sulla base dei progetti presentati dalle città. Tenete conto che questi ultimi progetti sono decisamente superiori alle risorse disponibili, perché una pista ciclabile funziona se viene considerata una rete e non se è un pezzo di qualcosa.

Ciò che ho ritenuto molto grave è che noi con la legge n. 166 del 2002 abbiamo in parte rifinanziato la precedente legge n. 366, però con la legge di bilancio oggi al nostro esame sono stati sottratti 40 milioni di euro.

Quindi, propongo di ripristinare tale somma, perché è evidente che vi è stato un taglio di fondi, probabilmente per esigenze interne al Ministero. Abbiamo già a che fare con una legge che ha poche risorse e che non soddisfa assolutamente le esigenze delle città a tal proposito, tant'è che la Federazione italiana amici della bici (FIAB) ci ha sollecitato in ogni sede ad aumentare le risorse un po' alla volta man mano che vengono realizzate le piste ciclabili.

Di conseguenza, lo ripeto, mentre vi sono queste aspettative e una serie di progetti in corso, mi sembra assolutamente inopportuno tagliare tale tipo di fondi. La ristrettezza dei margini presenti in finanziaria per il reperimento degli importi utili al sostegno alla mobilità ciclistica impone obbligatoriamente una riduzione dell'unità previsionale di base 3.2.3.1-Edilizia di servizio, l'unica in cui le spese non obbligatorie consentono lo storno necessario.

Per queste ragioni, invito i colleghi ad approvare l'emendamento 8^a.10.Tab.10.5.

CHIRILLI (*FI*). Signor Presidente, condivido in linea di principio le motivazioni poste dalla senatrice Donati alla base dell'emendamento che ha testé illustrato, perché le nostre città hanno bisogno di piste ciclabili.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Forse sarebbe il caso che la senatrice Donati presentasse un ordine del giorno su tale materia.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, quanto ha detto la senatrice Donati è una ricostruzione fedele di ciò che è avvenuto nella realtà.

Premetto che faccio parte dell'Associazione ciclisti, però bisognerebbe fare un'attenta riflessione sulle risorse finanziarie predisposte, perché non si possono decurtare i fondi destinati alla costruzione di alloggi di servizio.

DONATI (*Verdi-U*). Vorrei precisare che non ho scelto io l'unità previsionale di base da dove attingere i fondi per la mobilità ciclistica. Verificando il bilancio, è stato l'unico fondo dal quale si poteva attingere qualcosa, perché il resto del bilancio concerne spese obbligatorie o impegnate. Anch'io avrei preferito cercare altre coperture finanziarie, ma non è stato possibile sulla base di quanto mi hanno riferito gli uffici.

PELLEGRINO (*UDC*). Signor Presidente, posso condividere in linea di principio quanto detto dalla senatrice Donati, dal presidente Grillo e dal collega Chirilli, però la stessa collega afferma che l'unica unità previsionale di base da cui si potevano attingere dei fondi era quella dell'edilizia di servizio. Ma ciò non è vero, perché anche per quanto riguarda la Guardia costiera e le varie forze di polizia giacciono ancora oggi nei cassetti vari progetti esecutivi.

Provengo da una città dove l'altro giorno il vice capo della Polizia di Stato ha dichiarato che le 500 unità aggiuntive di forze dell'ordine ancora presenti a Napoli e provincia in prosecuzione dell'operazione «alto impatto» vengono trasferite definitivamente, ma la questura di Napoli spende circa 600-700 milioni di vecchie lire al giorno per il loro alloggio.

PRESIDENTE. Perché le manda ad alloggiare negli alberghi, ma è costretta a farlo.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Ovviamente il bilancio è una coperta corta e deve attenersi a logiche di coerenza. Su quanto detto ed in particolare sulle capitanerie e su fatti sostanziali legati alla sicurezza, vi è una carenza enorme di risorse e come sempre parliamo di ordine di priorità.

È chiaro che siamo tutti favorevoli all'emendamento Donati nella misura in cui non si deve tagliare altrove, ma credo che il Governo debba fare un processo di sintesi; quindi sono assolutamente contrario all'emendamento 8^a.10.Tab.10.5. Chiedo inoltre alla senatrice Donati di trasformare in un ordine del giorno gli emendamenti riferiti alle società di servizi marittimi e alle imprese armatoriali. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti alla tabella 10.

(Posti separatamente ai voti, sono respinti gli emendamenti da 8^a.10.Tab.10.1 a 8^a.10.Tab.10.5).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, l'ordine del giorno n. 0/2513/1/8, da me presentato, recepisce il contenuto degli emendamenti 8^a.10.Tab.10.2 e 8^a.10.Tab.10.3, poc' anzi respinti.

CICOLANI, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno presentato dalla senatrice Donati.

MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Anche il Governo esprime parere favorevole sull'ordine del giorno n. 0/2513/1/8.

PRESIDENTE. Stante il parere favorevole del relatore e del rappresentante del Governo, l'ordine del giorno n. 0/2513/1/8 si intende accolto.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Rinuncio ad illustrare gli ordini del giorno nn. 0/2512/1/8 e 0/2512/2/8.

CICOLANI, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Mi rimetto alle valutazioni del rappresentante del Governo su entrambi gli ordini del giorno.

MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Accolgo come raccomandazione il primo ordine del giorno ed il secondo se si sopprimono le parole «e in particolare a quello avanzato dalla Regione Veneto nel 1999 e che riguarda il territorio delle province di Padova e Vicenza».

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Accolgo la modifica suggerita dal rappresentante del Governo.

Dichiaro inoltre di aggiungere la mia firma agli ordini del giorno nn. 02/2512/5/8 e 02/2512/9/8.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno nn. 0/2512/1/8 e 0/2512/02/08 si intendono accolti come raccomandazione.

DONATI (*Verdi-U.*) Rinuncio ad illustrare gli ordini del giorno nn.02/2512/3/8 e 02/2512/4/8.

CICOLANI, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere contrario sugli ordini del giorno nn. 02/2512/3/8 e 02/2512/4/8.

MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Concorro con il relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 02/2512/3/8, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno n. 02/2512/4/8, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Sottoscrivo l'ordine del giorno n. 02/2512/5/8.

SCALERA (*Mar-DL-U*). Sottoscrivo gli ordini del giorno nn. 02/2512/5/8 e 02/2512/6/8. DONATI (*Verdi-U*). Tra gli ordini del giorno di aiuto al cabotaggio, vorrei in particolare segnalare i nn. 02/2512/5/8 e 02/2512/6/8: uno riguarda la questione dell'Aurelia ed il tratto Livorno-Civitavecchia; l'altro riguarda la questione dell'incremento delle accise come fondo per il trasporto pubblico locale. Vorrei ricordare che la Commissione ha ascoltato in modo informale il sindaco di Capalbio, con cui era d'accordo nel sostenere l'ammodernamento dell'Aurelia come la soluzione più reale, più concreta ed efficace per il corridoio tirrenico.

Chiedo l'attenzione dei colleghi, in particolare di quelli che erano presenti perché, a fronte di quel lavoro comune che abbiamo svolto, ho presentato anche l'ordine del giorno n. 0/2512/5/8, con il quale si afferma di voler procedere nell'ampliamento della strada statale Aurelia.

Poi ne ho presentato un altro, l'ordine del giorno n. 0/2512/6/8, a nome dei colleghi dell'opposizione – non potevo presentarlo anche con i nomi dei colleghi di maggioranza in quanto non avevo una loro esplicita autorizzazione – perché, come vi ho fatto presente la scorsa settimana in sede di discussione, questo provvedimento aggiunge un fatto nuovo.

Infatti, come già era accaduto con la legge n. 166 del 2002, cioè il collegato infrastrutture, viene nuovamente soppressa una norma – articolo 7, comma 15, lettera e), della legge 22 dicembre 1986, n. 910 – che sospendeva la realizzazione della seconda e della terza tratta non ancora realizzate dalla SAT dell'autostrada Livorno-Civitavecchia. Per cui oggi si dice che si va avanti tutta con la realizzazione di tale autostrada.

Ora, portando alle estreme conseguenze il nostro comune ragionamento, trovo ovviamente logico aver presentato un ordine del giorno che, oltre a ribadire l'importanza dell'ammodernamento della strada statale Aurelia, chiede anche di sopprimere il comma 4 dell'articolo 49 del disegno di legge n. 2512, che riattiva la norma per la realizzazione del tracciato autostradale.

Quindi, chiedo a tutti i colleghi di ritirare tutti insieme il precedente ordine del giorno e di sottoscrivere la nuova versione, che tiene conto della discussione che abbiamo già svolto in occasione dell'esame della

legge n. 166 del 2002, quando abbiamo ascoltato il sindaco di Capalbio, e condiviso alcuni punti di vista che ho semplicemente adeguato al disegno di legge al nostro esame.

Qualora non facessimo questo, all'esterno suonerebbe insensato se non incoerente affermare «viva l'Aurelia», come se non ci fossimo accorti che in questa legge finanziaria è accaduto un fatto nuovo che va esattamente nella direzione opposta.

Quindi, anche se ora non è presente il collega Menardi, il quale mi ha detto di condividere l'ordine del giorno n. 0/2512/6/8, vorrei rivolgermi ai senatori Pedrazzini e Grillo, che avevano ascoltato il sindaco di Capalbio insieme a noi, al fine di approvare l'ordine del giorno n. 0/2512/6/8 (perché esso afferma «viva l'Aurelia») e conseguentemente propone di sopprimere il comma 4 dell'articolo 49 della legge finanziaria al nostro esame.

Ho ricostruito la vicenda perché voglio sottolineare tale aspetto di questi due ordini del giorno.

E passo ora ad un'altra osservazione, anche se riguarda un ordine del giorno successivo. Vorrei segnalare l'ordine del giorno n. 0/2512/12/8 – spero venga accolto dal relatore e dal rappresentante del Governo – perché riguarda l'incremento delle accise sulla benzina al fine di costituire un fondo per il trasporto pubblico locale e la mobilità sostenibile. Si tratta di una delle carenze non solo dei documenti di bilancio al nostro esame ma anche della proposta di rapporto predisposto dal relatore Cicolani, che fa l'apologia delle opere strategiche ma non segnala a sufficienza, a mio modo di vedere, l'abbandono esistente in materia di politica della mobilità urbana. In tale proposta di rapporto si cita il trasporto locale in tre o quattro righe, ma si richiama la necessità di istituire questo fondo.

Dal momento che ho presentato un ordine del giorno che va esattamente nella stessa direzione, spero che – lo ripeto – esso venga accolto sia dal relatore che dal rappresentante del Governo.

CICOLANI, relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria. Signor Presidente, per quanto riguarda gli ordini del giorno nn. 0/2512/5/8 e 0/2512/6/8 sulla strada statale Aurelia, personalmente sono contrario non per una ragione di contenuto, nel merito del quale non entro, ma perché abbiamo adottato un altro metodo. L'idea di intervenire su organi dello Stato preposti ad affrontare e a risolvere anche in termini di mediazione con le Regioni e con gli enti locali questo tipo di problemi è, da un lato, un atto di arroganza e, dall'altro, un atto che punta a confondere il problema e a creare *fumus* attorno ad esso; e questo deve essere assolutamente evitato.

Il nostro Paese ha gli strumenti, le metodologie e i percorsi di legge per realizzare anche e soprattutto questo tipo di infrastrutture. Abbiamo varato la legge obiettivo, esiste la volontà già espressa da parte del Governo di affrontare e risolvere questo corridoio, che è inserito tra i corridoi europei. Quindi, non ha assolutamente alcun senso il pronunciamento di una Commissione parlamentare nel merito di questo problema.

Quindi, ribadisco il mio parere contrario sugli ordini del giorno 0/2512/5/8 e 0/2512/6/8.

MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Anche il Governo è contrario agli ordini del giorno in esame.

PRESIDENTE. Dichiaro il mio voto favorevole sull'ordine del giorno n. 02/2512/5/8 e ribadisco la necessità di un accordo con la Regione Toscana. Lo scorso anno abbiamo bocciato l'inserimento nel collegato alle infrastrutture del ripristino alla concessione in capo alle ex concessionarie per fare la tratta autostradale. Lo abbiamo bocciato perché, in assenza di una intesa allora molto chiara tra la Regione ed il Governo centrale, non era opportuno assecondare una forzatura legislativa di questo tipo. Cosa è successo da allora ad oggi? Vi è l'intesa del Governo con la Regione? Purtroppo non c'è. Che cosa è successo legislativamente parlando? Vi è una sentenza della Corte costituzionale, la cui giurisprudenza è consolidata al riguardo, che, a seguito dell'approvazione della modifica del Titolo V della Costituzione, legittima le Regioni a dire non solo un parere ma una intesa formale e sostanziale su queste cose e sulle proposte del Governo. Quindi, non se ne esce. Il Governo pertanto deve recarsi in Commissione e comunicarci l'intesa effettuata. A quel punto, sono perfettamente d'accordo nel fare l'autostrada, in presenza di un accordo. In assenza di questo accordo non è ammissibile un'altra forzatura reiterando l'errore già compiuto lo scorso anno. Per questo sono d'accordo sull'ordine del giorno. Se il Governo si recherà in Commissione per dire di aver fatto quanto necessario, ne sono ben contento. In assenza di questo accordo che senso ha dire che ripristiniamo una norma? Tanto non serve a niente. Vi sono i giuristi che affermano che, avendola decisa a suo tempo, non è decaduta. Quindi finisce per essere una finzione.

Poiché vi sono sensibilità diffuse su Capalbio, non stravolgiamo i piani strategici del Governo; anzi lo incitiamo a fare in fretta perché non vorrei che il prossimo anno fosse necessario ridiscutere le stesse cose. Non me ne voglia il Governo ma stiamo ripetendo cose già dette. Il Governo pertanto acceleri l'intesa con la Regione perché così tutti questi discorsi sono superati. In assenza di tale accordo, rimango dell'avviso che intanto l'ANAS utilizzi quei soldi per mettere a posto l'Aurelia. D'altronde, l'ANAS ha tanti soldi. In tal senso ho inteso apporre la mia firma all'ordine del giorno, non certo per mettere in difficoltà il Governo. Tra l'altro, provengo dalla Liguria e la parte di strada mancante è proprio quella. È necessaria però coerenza e linearità e bisogna agire secondo procedure chiare e corrette. In tal senso, auspico che si proceda alla sistemazione della via Aurelia; poi il Governo farà la sua parte. Per questo motivo esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno n. 02/2512/5/8.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 02/2512/5/8, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno n. 02/2512/6/8, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

CICOLANI, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Mi rimetto al parere del rappresentante del Governo sugli ordini del giorno nn. 02/2512/7/8, 02/2512/8/8, 02/2512/9/8, 02/2512/10/8, 02/2512/11/8 e 02/2512/12/8.

MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Accolgo come raccomandazione tutti gli ordini del giorno, ad eccezione dell'ordine del giorno n. 02/2512/8/8, sul quale esprimo parere contrario.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo come raccomandazione, l'ordine del giorno n. 02/2512/7/8 non verrà posto ai voti.

I presentatori dell'ordine del giorno n. 02/2512/8/8 insistono per la votazione?

DONATI (*Verdi-U*). Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 02/2512/8/8, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Essendo stati accolti dal Governo, come raccomandazione, gli ordini del giorno nn. 02/2512/9/8, 02/2512/10/8, 02/2512/11/8 e 02/2512/12/8 non verranno posti in votazione.

L'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno è così esaurito.

Resta ora da conferire il mandato a redigere il rapporto alla 5^a Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.

Propongo che tale incarico sia affidato al senatore Cicolani, che ha già sottoposto all'esame della Commissione una proposta di rapporto favorevole con osservazioni.

Passiamo alla votazione.

PEDRAZZINI (*LP*). Signor Presidente, condivido la proposta di rapporto del senatore Cicolani, ad eccezione di un punto, laddove si dice: «Tenuto conto della limitatezza delle risorse si pone all'attenzione del Governo la possibilità di un incremento delle accise sui carburanti per finan-

ziare programmi tesi al potenziamento e riorganizzazione del trasporto pubblico locale», soprattutto per due motivi.

Il primo è perché quando non si sa dove reperire risorse si tassano sempre la benzina o le abitazioni; e questo dura ormai da oltre cinquant'anni. Il secondo è un problema di equità per il territorio. Dal momento che si raccolgono le accise sui carburanti su tutto il territorio mentre le risorse e i servizi vengono distribuiti solo in determinate zone, ciò è discriminante nei confronti di coloro che vivono nei piccoli centri urbani rispetto a coloro che abitano nelle altre grandi realtà.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). In merito alla proposta di rapporto avanzata dal senatore Cicolani, se una persona va a leggere cosa è riportato nella legge finanziaria e raffronta gli stanziamenti per l'anno 2003 con quelli per l'anno 2004, si accorge che, per quanto riguarda la competenza, vi sono 5.000 miliardi di vecchie lire in meno; per cui, su uno stanziamento totale di 42.000 miliardi, si ha una diminuzione di stanziamenti superiore al 14 per cento.

Quindi, in termini di previsioni per competenza, il Governo propone quest'anno il 14 per cento in meno di finanziamenti ordinari rispetto alle stesse voci dell'anno scorso. La situazione è questa, documentata addirittura da Uffici studi esterni anche ai partiti politici perché dipendono da rappresentanze economiche e sociali.

E vengo alla seconda questione. È vero che il finanziamento delle opere strategiche può essere attivato sin d'ora, anche se non nel modo che ci è stato riferito (ma non entro nel dettaglio). Le risorse sono a disposizione perché viene fatta un'attualizzazione delle stesse; questo potrebbe avere luogo anche a partire dall'anno prossimo, ma costerebbe qualcosa in più. E anche se le rate si cominceranno a versare l'anno venturo, è chiaro che le banche faranno pagare un prefinanziamento. Ma tutto questo fa parte del meccanismo oggi esistente.

La questione secondo la quale noi cerchiamo di riallineare i residui fa nascere una certa confusione. Infatti, i residui nascono nella parte di cassa del bilancio e il motivo per cui vi sono residui è perché vi è il cosiddetto coefficiente di realizzazione che talvolta non è del 100 per cento. Date cento lire, la storia dice che un certo Ministero o un certo ente ne realizzano il 60 per cento.

Quindi, se si vuol fare un'operazione di riduzione dei residui ciò deve avvenire sul bilancio di cassa e non su quello di competenza. Anzi, si può dimostrare – ma a tale proposito solo il Ragioniere generale dello Stato possiede le chiavi di questa scienza che è molto esoterica – che quando diminuisce la competenza parallelamente diminuiscono anche le capacità di spesa. Stranamente se tu hai una competenza per dieci, le tue capacità di spesa scendono a sei, mentre se hai una competenza per sei, le tue capacità di spesa scendono a due, perché sono le opere che si impegnano sulla base del bilancio di competenza. Solo successivamente verranno realizzate; però, l'impegno si predispone sulla base di quelle risorse. Se ven-

gono a mancare le risorse, non si può più stabilire quali opere verranno realizzate, indipendentemente dalla capacità di spesa.

Torno ad insistere sul fatto che vi è una brusca riduzione di disponibilità e ciò si riverbererà sul volume complessivo degli investimenti; quindi, non si avrà quell'effetto di traino che anche il relatore, senatore Cicolani, ha posto in evidenza nella sua proposta di rapporto, che non riesco a condividere in quanto ottimistica perché afferma cose che non sono effettivamente realizzabili, né oggi né l'anno prossimo.

Anche nella parte che concerne più strettamente il trasporto vi sono degli elementi molto pericolosi che non mi portano a condividere tale proposta di rapporto. Essi mi portano piuttosto ad inserire in emendamenti implementativi tutte le materie che avete poc'anzi discusso negli ordini del giorno presentati in relazione allo sviluppo del trasporto locale e alla possibilità di defiscalizzare gli abbonamenti: tutte cose che migliorano e aumentano la capacità del trasporto locale volto anche ad acquisire clientela. Ciò mi pare fondamentale e di conseguenza andrebbe inserito nei documenti di bilancio al nostro esame.

Per questi motivi dichiaro il nostro voto assolutamente contrario alla proposta di rapporto presentata dal senatore Cicolani.

SCALERA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, essendo il mio primo intervento in questa Commissione, vorrei anzitutto rivolgere un saluto a lei e a tutti i commissari.

Sostanzialmente, ritengo che le valutazioni espresse dal senatore Cicolani non abbiano rimosso gli accenti critici emersi già in sede di discussione. Al tempo stesso il parziale accoglimento degli ordini del giorno presentati dall'opposizione non muta, sostanzialmente, l'ampio ventaglio di opinioni diversificate con cui l'opposizione ha espresso la sua posizione in merito ai provvedimenti in esame.

Mi sembra che non siano state superate le logiche di emergenza che, invece, si smarriscono all'interno di un quadro sistemico estremamente incerto. Su questo piano, credo, valga per tutti la risposta che emerge nell'ambito della normalizzazione dell'offerta infrastrutturale del Paese, in particolar modo da parte di Infrastrutture Spa, che rappresenta, grazie all'articolo 48 del disegno di legge finanziaria, la realtà più emblematica di questo riferimento.

Sappiamo tutti che, su questo piano, lo stesso articolo 48 prevede il finanziamento delle opere comprese nella legge obiettivo concesso da Infrastrutture Spa, dalla Cassa depositi e prestiti e dalla Banca europea per gli investimenti, ovvero – cito testualmente – «da altri soggetti autorizzati all'esercizio del credito». Sto parlando del comma 2 dell'articolo 48.

Si tratta di una disposizione, per molti versi, elementare ma che serve a comprendere e a nascondere, in realtà, un ripensamento complessivo del ruolo e della funzione peculiare dell'investimento stesso. Mi riferisco in particolare a ciò che Infrastrutture Spa doveva rappresentare come realtà originariamente concepita come volano degli investimenti di tipo infrastrutturale, mentre ora finisce per essere posta sullo stesso piano della

Cassa depositi e prestiti, della BEI e addirittura di qualunque altro soggetto autorizzato al credito bancario.

Signor Presidente, ovviamente su questo piano le riflessioni potrebbero essere numerosissime ma mi limito soltanto a condividere l'impostazione che il collega Veraldi ha avuto modo di sviluppare in sede di discussione, richiamandomi, tra le altre cose, ad un costante rinvio del Governo per quanto concerne gli interventi infrastrutturali nel Mezzogiorno, che vengono costantemente rinviati, anno dopo anno, secondo una cadenza che disegna ormai una vera emergenza.

Quindi, il Gruppo della Margherita non può che ribadire il proprio giudizio negativo sulla manovra finanziaria proposta e conseguentemente esprimerà voto contrario sulla proposta presentata dal relatore, senatore Cicolani.

DONATI (*Verdi-U*). Ribadisco il parere contrario sulla proposta di rapporto del relatore, che conferma sostanzialmente tutte le misure, i provvedimenti e le risorse previsti da questa finanziaria e da questo bilancio.

Sottolineo, inoltre, che nella discussione che la Commissione ha svolto al riguardo in diverse occasioni, dopo aver predisposto le leggi fondamentali per l'avvio delle opere strategiche, si era convenuto che era giunto il momento di investire più risorse, più energie e più intelligenze della commissione per la mobilità urbana ed il cabotaggio, cioè per l'accelerazione di tutti quegli investimenti verso la sostenibilità di cui da più parti ci viene richiesto un adeguato intervento. Devo invece sottolineare negativamente che il relatore, confermando l'impianto di questa legge finanziaria, è tornato alla logica di sole infrastrutture lineari perché le città, tranne una o due metropolitane, sono completamente escluse da questi provvedimenti. Non possiamo che sottolineare l'aspetto negativo perché vi sono città di destra e di sinistra che segnalano costantemente la necessità di azioni e di interventi a sostegno di tutto quanto accade all'interno delle città (dove vivono, si spostano, lavorano milioni di cittadini) a scapito di investimenti che indurranno la crescita del traffico motorizzato invece di governarla. Quindi, esprimendo un parere negativo, non posso che sottolineare la regressione che la Commissione ed in particolare il relatore hanno compiuto, riportando esattamente agli inizi del lavoro della Commissione, che mi sembrava invece avesse trovato modalità e dialogo per fare un passo in avanti oltre la politica delle infrastrutture.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di dare mandato al relatore, senatore Cicolani, di redigere un rapporto favorevole con osservazioni sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria, del tenore di quello illustrato.

È approvata.

L'esame dei documenti di bilancio e del disegno di legge finanziaria, per quanto di nostra competenza, è così concluso.

I lavori terminano alle ore 17.

ALLEGATO

EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE N. 2513

(Tabella 10)

8^a.10.Tab.10.1

MONTINO, DE PETRIS, FALOMI, ZANDA

Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle unità previsionali di base sotto elencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 3.2.3.20 – Fondo per Roma capitale:

CP: + 81.000.000

CS: + 81.000.000

n. 3.2.3.1 –Edilizia di servizio:

CP: – 81.000.000

CS: – 81.000.000

8^a.10.Tab.10.2DONATI, RIPAMONTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE,
TURRONI, ZANCAN

Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e trasporti, alle unità revisionali di base sotto elencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 4.1.2.2 – Società di servizi marittimi:

CP + 34.123.130

CS + 34.123.130

n. 3.2.3.1 – Edilizia di servizio:

CP – 34.123.130

CS – 34.123.130

8^a.10.Tab.10.3

DONATI, RIPAMONTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE,
TURRONI, ZANCAN

Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e trasporti, alle unità revisionali di base sotto elencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 4.1.2.3 – Imprese navalmeccaniche e amatoriali:

CP + 48.327.196

CS + 48.327.196

n. 3.2.3.1 – Edilizia di servizio:

CP – 48.327.196

CS – 48.327.196

8^a.10.Tab.10.4

DONATI, RIPAMONTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE,
TURRONI, ZANCAN

Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e trasporti, alle unità revisionali di base sotto elencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 4.2.3.1 – Imprese navalmeccaniche e amatoriali:

CP + 30.328.949

CS + 30.328.949

n. 3.2.3.1 – Edilizia di servizio:

CP – 30.328.949

CS – 30.328.949

8^a.10.Tab.10.5

DONATI, RIPAMONTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE,
TURRONI, ZANCAN

Alla tabella 10, Ministero delle infrastrutture e trasporti, alle unità revisionali di base sotto elencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 5.2.3.11 – Mobilità ciclistica:

CP + 40.000.000

CS + 40.000.000

n. 3.2.3.1 – Edilizia di servizio:

CP – 40.000.000

CS – 40.000.000

ORDINI DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE N. 2512**0/2512/1/8**

FABRIS

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2512 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2004)

premesso che

il settore dell'economia marittimo portuale rappresenta un fattore decisivo per lo sviluppo del paese, per l'economia e l'occupazione, nonché una importante occasione per lo sviluppo del cabotaggio, in grado di contribuire a modificare il sistema del trasporto delle merci;

considerato che ciò nonostante si riscontra la totale assenza, nella legge finanziaria, di risorse da destinare allo sviluppo delle «autostrade del mare»;

che il comparto si aspettava che venisse inserite nelle legge finanziaria norme volte a prevedere almeno la decontribuzione per le navi impegnate esclusivamente nel trasporto merci via mare, equivalente a un impegno non particolarmente gravoso, peraltro previsto dal regolamento del Libro bianco europeo;

che la questione dell'Alta velocità via mare è di grande attualità per tecnologie e mercato dei mezzi marini veloci;

impegna il Governo

a finanziare il completamento delle opere infrastrutturali portuali e per lo sviluppo del progetto «Autostrade del mare», a completare il processo di autonomia finanziaria delle Autorità portuali mediante la devoluzione delle tasse marittime portuali nonché di una quota di tributi diversi dalle predette tasse e diritti portuali, e ad individuare le risorse necessarie volte a favorire gli operatori che hanno costruito le navi sulla base delle promesse del progetto «Autostrade del mare».

0/2512/2/8

FABRIS

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2512 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2004)

– al fine di favorire lo sviluppo dei Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio,

– considerato che le risorse attualmente disponibili sono limitate e che numerose richieste avanzate dalle Regioni, pur avendo ricevuto riconoscimenti sulla loro validità non hanno ricevuto i relativi finanziamenti;

– che rientra fra questi casi anche il piano intitolato «L'acqua, la Pietra, il Vino: navigare fra i colli di Vicenza e Padova nel recupero della cultura locale», presentato dalla Regione Veneto al Ministero dei Lavori Pubblici fin dal 1999;

– che il finanziamento di tale Programma avrebbe risvolti positivi, oltre che nei confronti della tutela del territorio, anche nei settori del turismo e della occupazione,

impegna il Governo

a individuare gli strumenti necessari per garantire il finanziamento dei PRUSST che abbiamo ricevuto una valutazione positiva da parte degli organi del Ministero dei Lavori Pubblici e in particolare a quello avanzato dalla Regione Veneto nel 1999 e che riguarda il territorio delle province di Padova e Vicenza».

0/2512/3/8

DONATI, RIPAMONTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, TURRONI, ZANCAN

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2512 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2004)

considerato che

l'art. 44 del disegno di legge n. 2512 propone una deregolamentazione totale, in materia di infrastrutture, degli ambiti imposti dall'art. 24 della finanziaria del 2003, in cui sono previsti limiti e regolamentazioni per l'acquisto di beni e servizi;

ritenuto che

il provvedimento appare un capovolgimento di indirizzi del tutto ingiustificato, rispetto ad una normativa emanata un anno fa dallo stesso

Governo ed approvata dal Parlamento con l'obiettivo di aumentare l'efficienza della spesa pubblica, la concorrenza e la trasparenza nella pubblica amministrazione;

ritenuto inoltre che

la norma citata non influisce nell'iter procedurale delle opere strategiche che godono già di una specifica normativa semplificatoria ed accelerata per la loro realizzazione;

impegna il Governo

a sopprimere l'art. 44».

0/2512/4/8

DONATI, RIPAMONTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, TURRONI, ZANCAN

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2512 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2004),

considerato che

al comma 1 dell'art. 48, si è ritenuto di prescrivere una analisi costi-benefici e un piano economico-finanziario per le infrastrutture di cui alla legge 443/2001;

considerato inoltre che

secondo quanto previsto, tali analisi e piani devono semplicemente accompagnare la richiesta di approvazione del progetto preliminare e di assegnazione di risorse al CIPE;

ritenuto che

sia invece opportuno che le analisi costi-benefici e i piani economico-finanziari abbiano una accertata validità dal punto di vista economico-gestionale;

impegna il Governo

a prevedere una formale validazione di dette analisi e piani, da parte del NARS e del CIPE, includendo tale obbligo nel già richiamato comma 1 dell'art. 48».

0/2512/5/8

DONATI, GRILLO, MENARDI, MONTINO, PEDRAZZINI, ZANDA, BRUTTI Paolo,
Fabris, scalera, veraldi

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2512 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2004),

premesso che

al comma 4 dell'art. 49 del disegno di legge n. 2512 si fa riferimento alla legge 910/1986, che all'art. 7, comma 17, lett. e) sospendeva la realizzazione delle tratte non ancora realizzate dalla SAT (Società Autostrada Tirrenica) dell'autostrada Livorno-Civitavecchia.

Considerato che

– La situazione della mobilità stradale del corridoio tirrenico per la tratta Civitavecchia-Livorno è caratterizzata da elevata pericolosità dovuta all'inefficienza della Strada Statale 1 Aurelia ed alle inadeguate condizioni dell'infrastruttura viaria.

– Il tratto da Civitavecchia a Grosseto è per circa 20 km complessivi ancora a due corsie, con un elevato numero di attraversamenti a raso e la mancanza della barriera centrale. Da Grosseto fino allo svincolo di Rosignano Marittimo è stata invece già realizzata la variante Aurelia bis con caratteristiche superstradali, ma con elementi di criticità dovuti alla mancanza della corsia di emergenza.

– Al fine di identificare una adeguata soluzione al problema il Ministero dei lavori Pubblici, l'Anas, le Regioni Lazio e Toscana hanno sottoscritto il 22/7/1999 un protocollo d'intesa, ed istituito di un gruppo tecnico *ad hoc* che identificasse la soluzione più appropriata.

– In data 5 dicembre 2000 a seguito delle conclusioni del gruppo tecnico gli Enti interessati hanno sottoscritto un verbale di intesa in cui veniva identificata la soluzione di adeguamento e potenziamento dell'Aurelia in sede (con esclusione del tratto Orbetello Scalo – Fonteblanda) presentata dall'Anas, come quella più praticabile sul piano economico, appropriata sul piano trasportistico e ambientalmente sostenibile.

– Il costo complessivo di adeguamento dell'Aurelia nel tratto Civitavecchia-Rosignano è stato stimato dall'Anas in 1600 miliardi di vecchie lire. Con la Legge Finanziaria 2001 venne autorizzata la spesa per l'Anas pari a 304 miliardi vecchie lire, di cui 160 per il tratto laziale e 144 per il tratto toscano a sud di Grosseto, attivabile a seguito del progetto esecutivo e per l'adeguamento dei tratti a maggiore pericolosità.

– Nel giugno 2001 l'Anas ha presentato il progetto definitivo di adeguamento dell'Aurelia ed allegato SIA, avviando formalmente la procedura di valutazione della compatibilità ambientale presso la Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente.

Considerato inoltre che

– La Commissione VIA, a seguito di valutazioni sul progetto ha richiesto all'Anas alcuni adeguamenti progettuali, che risulterebbero mai inviati dall'Anas al Ministero dell'Ambiente.

– Che la procedura di compatibilità ambientale sull'adeguamento dell'Aurelia è stata immotivatamente sospesa dal Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, che non ha sollecitato l'Anas per gli adeguamenti progettuali né ha mai concluso l'iter secondo i tempi previsti dalla normativa.

– Che per risolvere i problemi di mobilità del corridoio tirrenico, unitamente al rapido adeguamento della SS1 Aurelia in sede, è indispensabile procedere all'ammodernamento della linea ferroviaria, incrementare l'offerta dei treni e sostenere lo sviluppo del cabotaggio per i traffici merci nord-sud del paese.

Impegna il governo

– ad adeguare e potenziare la SS 1 Aurelia in sede nel tratto Grosseto-Civitavecchia secondo il progetto presentato dall'Anas, al fine di migliorare in tempi rapidi la sicurezza e l'accessibilità della rete viaria esistente del corridoio tirrenico.

– a sollecitare e concludere la procedura di compatibilità ambientale avviata oltre due anni fa presso la commissione Via del Ministero per l'Ambiente, identificando le prescrizioni progettuali e mitigative per la miglior realizzazione dell'opera nel contesto ambientale e paesaggistico.

– ad identificare le risorse necessarie nel bilancio dell'Anas, su cui vigila il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per avviare rapidamente la realizzazione dell'opera a partire dai tratti maggiormente critici per la sicurezza dei cittadini».

0/2512/6/8

DONATI, MONTINO, ZANDA, BRUTTI Paolo, SCALERA

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2512 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2004),

premessso che

– al comma 4 dell'art. 49 del disegno di legge n. 2512 si fa riferimento alla legge 910/1986, che all'art. 7, comma 17, lett. e) sospendeva la realizzazione delle tratte non ancora realizzate dalla SAT (Società Autostrada Tirrenica) dell'autostrada Livorno-Civitavecchia.

– A fronte delle presunte perdite registrate dalla SAT in seguito alla mancata realizzazione di parte delle opere, l'Anas, con un accordo transat-

tivo (del giugno 1998), aveva ripianato i presunti attesi introiti e innalzato all'80% il contributo pubblico per quanto riguarda la realizzazione della prima tratta, con una somma complessiva di 175 miliardi di vecchie lire in favore della SAT.

– Il richiamato comma 4 prevede la soppressione della sospensione delle opere, riattivando quindi le procedure per la realizzazione dei tratti autostradali non realizzati.

Considerato che

– La situazione della mobilità stradale del corridoio tirrenico per la tratta Civitavecchia-Livorno è caratterizzata da elevata pericolosità dovuta all'inefficienza della Strada Statale 1 Aurelia ed alle inadeguate condizioni dell'infrastruttura viaria.

– Il tratto da Civitavecchia a Grosseto è per circa 20 km complessivi ancora a due corsie, con un elevato numero di attraversamenti a raso e la mancanza della barriera centrale. Da Grosseto fino allo svincolo di Rosignano Marittimo è stata invece già realizzata la variante Aurelia bis con caratteristiche superstradali, ma con elementi di criticità dovuti alla mancanza della corsia di emergenza.

– Al fine di identificare una adeguata soluzione al problema il Ministero dei lavori Pubblici, l'Anas, le Regioni Lazio e Toscana hanno sottoscritto il 22/7/1999 un protocollo d'intesa, ed istituito di un gruppo tecnico *ad hoc* che identificasse la soluzione più appropriata.

– In data 5 dicembre 2000 a seguito delle conclusioni del gruppo tecnico gli Enti interessati hanno sottoscritto un verbale di intesa in cui veniva identificata la soluzione di adeguamento e potenziamento dell'Aurelia in sede (con esclusione del tratto Orbetello Scalo – Fonteblanda) presentata dall'Anas, come quella più praticabile sul piano economico, appropriata sul piano trasportistico e ambientalmente sostenibile.

– Il costo complessivo di adeguamento dell'Aurelia nel tratto Civitavecchia-Rosignano è stato stimato dall'Anas in 1600 miliardi di vecchie lire. Con la Legge Finanziaria 2001 venne autorizzata la spesa per l'Anas pari a 304 miliardi vecchie lire, di cui 160 per il tratto laziale e 144 per il tratto toscano a sud di Grosseto, attivabile a seguito del progetto esecutivo e per l'adeguamento dei tratti a maggiore pericolosità.

– Nel giugno 2001 l'Anas ha presentato il progetto definitivo di adeguamento dell'Aurelia ed allegato SIA, avviando formalmente la procedura di valutazione della compatibilità ambientale presso la Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente.

Considerato inoltre che

– La Commissione VIA, a seguito di valutazioni sul progetto ha richiesto all'Anas alcuni adeguamenti progettuali, che risulterebbero mai inviati dall'Anas al Ministero dell'Ambiente.

– Che la procedura di compatibilità ambientale sull'adeguamento dell'Aurelia è stata immotivatamente sospesa dal Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, che non ha sollecitato l'Anas per gli adeguamenti

progettuali né ha mai concluso l'iter secondo i tempi previsti dalla normativa.

– Che per risolvere i problemi di mobilità del corridoio tirrenico, unitamente al rapido adeguamento della SS1 Aurelia in sede, è indispensabile procedere all'ammodernamento della linea ferroviaria, incrementare l'offerta dei treni e sostenere lo sviluppo del cabotaggio per i traffici merci nord-sud del paese.

Impegna il governo

– ad adeguare e potenziare la SS 1 Aurelia in sede nel tratto Grosseto-Civitavecchia secondo il progetto presentato dall'Anas, al fine di migliorare in tempi rapidi la sicurezza e l'accessibilità della rete viaria esistente del corridoio tirrenico.

– A sollecitare e concludere la procedura di compatibilità ambientale avviata oltre due anni fa presso la commissione Via del Ministero per l'Ambiente, identificando le prescrizioni progettuali e mitigative per la miglior realizzazione dell'opera nel contesto ambientale e paesaggistico.

– Ad identificare le risorse necessarie nel bilancio dell'Anas, su cui vigila il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per avviare rapidamente la realizzazione dell'opera a partire dai tratti maggiormente critici per la sicurezza dei cittadini.

– A sopprimere il comma 4 dell'art. 49 del disegno di legge n. 2512 che riattiva la norma per la realizzazione del tracciato autostradale».

0/2512/7/8

DONATI, RIPAMONTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, TURRONI, ZANCAN

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2512 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2004),

premesso che

il settore dell'economia marittimo-portuale rappresenta un fattore decisivo per lo sviluppo del Paese, per l'economia e l'occupazione, nonché una importante occasione per lo sviluppo del cabotaggio, in grado di contribuire a riequilibrare in senso sostenibile il sistema di trasporto delle merci;

considerato che

è in atto un consistente intervento di potenziamento degli scali portuali italiani in grado di allinearsi alla portualità del Nord Europa e che, per completare il piano già approvato dal Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, occorre garantire le necessarie risorse finanziarie;

considerato inoltre che

le misure legislative approvate negli anni scorsi hanno permesso alla flotta ed alla cantieristica italiana di crescere in modo costante e positivo ed ai cantieri di costruzione e riparazione navale di mantenere consistenti commesse e di garantire l'occupazione;

impegna il Governo

– a prevedere il rifinanziamento, per il prossimo triennio, delle misure riguardanti il cabotaggio marittimo inclusa l'attivazione della detassazione delle attività relative; ad attivare dall'anno in corso la cosiddetta tonnage tax;

– ad adeguare le risorse per l'attuazione della legge n. 88 del 2001, in modo da corrispondere la quota spettante alle imprese cantieristiche di costruzione e riparazione navale e misure urgenti per il settore, che manifesta evidenti segni di crisi».

0/2512/8/8

DONATI, RIPAMONTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, TURRONI, ZANCAN

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2512 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2004),

considerato che

la congestione e il conseguente inquinamento delle città italiane ha raggiunto livelli intollerabili e comunque molto spesso superiori ai limiti previsti per la qualità dell'atmosfera nelle aree urbane;

considerato inoltre che

l'uso dei mezzi pubblici, che andrebbe incentivato e sostenuto al di fine di ridurre la congestione del traffico veicolare privato, producendo un effetto migliorativo sull'accessibilità urbana e sul benessere e sulla salute dei cittadini;

impegna il Governo

a definire un'apposita previsione di spesa per incentivare l'acquisto di abbonamenti annuali e mensili ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale, interregionale e ferroviario, anche attraverso una detassazione dei costi sostenuti dai cittadini».

0/2512/9/8

DONATI, RIPAMONTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, TURRONI, ZANCAN, FABRIS

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2512 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2004),

visto che

in riferimento alla legge n. 366 del 1998 nel disegno di legge n. 2512, tabella 10, nella U.P.B. 5.2.3.11 sono previsti nel capitolo 8188 18.510.164 euro come «fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica»;

considerato che

le variazioni che si propongono sono una decurtazione di circa il 60% della già modesta cifra che era in bilancio per l'anno corrente, e che quindi per l'anno finanziario 2004 è previsto un fondo di 8.181.026 euro;

considerato inoltre che:

la legge n. 366 del 19 ottobre 1998 «Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica» è un vero e proprio strumento per lo sviluppo delle strutture al servizio della bicicletta nei comuni italiani e ad oggi ha riscosso notevole successo, raccogliendo richieste di finanziamento di gran lunga superiori ai finanziamenti disponibili;

ritenuto che

la mobilità ciclistica può considerarsi uno dei principali investimenti strutturali e a basso costo per ridurre la congestione della mobilità nelle aree urbane italiane; il rilancio di questo tipo di mobilità rappresenta anche un indispensabile strumento nel medio/lungo periodo per abbattere l'inquinamento atmosferico da traffico veicolare, inquinamento questo che comporta rilevanti ricadute sanitarie negative sulla popolazione italiana;

impegna il Governo

ad incrementare le risorse relative alla mobilità ciclistica rifinanziando la legge 366/1998».

0/2512/10/8

DONATI, RIPAMONTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, TURRONI, ZANCAN

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2512 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2004),

visto che

nella tabella 10, nella U.P.B. 5.2.3.9 è previsto nel capitolo 8163 l'importo di 332,22 milioni di euro come «concorso dello stato alla spesa per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane», con un decremento rispetto al 2003 di 44 ml di euro;

considerato che

le risorse attivate nel triennio dalla legge finanziaria 2003 per il finanziamento della legge 211 del 1992 erano già complessivamente inferiori di 106,39 milioni di euro rispetto a quanto previsto nella legge finanziaria 2002;

considerato infine che

lo sviluppo di infrastrutture per il trasporto rapido di massa rappresenta uno dei principali investimenti strutturali per ridurre la congestione della mobilità nelle aree urbane italiane;

il rilancio di questo tipo di infrastrutture rappresenta anche un indispensabile strumento di medio/lungo periodo per abbattere l'inquinamento atmosferico da traffico veicolare, inquinamento questo che comporta rilevanti ricadute sanitarie sulla popolazione italiana;

impegna il Governo

ad incrementare le risorse relative ai sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane, prevedendo almeno il ripristino delle risorse già preventivate secondo il bilancio 2003».

0/2512/11/8

DONATI, RIPAMONTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, TURRONI, ZANCAN

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2512 (Disposizioni per la

formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2004),

considerato che

l'articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166 (collegato infrastrutture), prevede, al comma 5, che: «Alle imprese che si impegnano contrattualmente per un triennio con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con un'impresa ferroviaria a realizzare un quantitativo minimo annuo di treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose, è riconosciuto un contributo in funzione dei treni-chilometro effettuati sul territorio italiano nel triennio 2002-2004. Qualora a consuntivo l'impegno contrattuale non venga onorato per almeno il 90 per cento, il diritto di percepire il contributo decade automaticamente. Per trasporto combinato si intende il trasporto merci per cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza il veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia senza rottura di carico. Per trasporto ferroviario di merci pericolose, anche in carri tradizionali, si intende il trasporto delle merci classificate dal regolamento internazionale per il trasporto di merci pericolose (RID). La misura del contributo è stabilita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in funzione del limite massimo di risorse a tale scopo attribuite ai sensi del comma 6»;

il comma 6, articolo 38 della citata legge n. 166 del 2002, prevede inoltre che:

«Nell'ambito dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è istituito un fondo denominato «Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, con particolare riferimento al trasporto combinato e di merci pericolose ed agli investimenti per le autostrade viaggianti», per il quale sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 14.500.000 euro per l'anno 2002, di 5.000.000 di euro per l'anno 2003 e di 13.000.000 di euro per l'anno 2004, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono autorizzati ad effettuare.»;

considerato inoltre che:

il disegno di legge n. 2512 propone – come spesa in conto capitale nell'U.P.B. 5.2.3.10 – Autotrasporto di cose per conto terzi – della Tabella 10 – 20 milioni di euro destinati interamente a costituire la dotazione del capitolo 8179 «Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, con particolare riferimento al trasporto combinato e di merci pericolose ed agli investimenti per le autostrade viaggianti»; resta invariato lo stanziamento del capitolo 8178 «Fondo per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato» in 77,47 milioni di euro, nella medesima U.P.B;

considerato infine che

lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia è una componente sempre più strategica nel trasporto delle merci in Italia;

così come anche stabilito dalle politiche europee e confermato dalla recente autorizzazione della Commissione europea che ha dato il via libera al Governo italiano per l'uso di questo fondo finalizzato al riequilibrio modale ed al sostegno alle imprese;

impegna il Governo

ad incrementare di almeno il 30 per cento la dotazione del «Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, con particolare riferimento al trasporto combinato e di merci pericolose ed agli investimenti per le autostrade viaggianti».

0/2512/12/8

DONATI, RIPAMONTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, TURRONI, ZANCAN

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2512 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2004),

considerato che

questa legge finanziaria non contiene risorse attribuite alla mobilità urbana, ai sistemi innovativi del controllo del traffico, per la redazione ed attuazione dei Piani Urbani della Mobilità, per la riorganizzazione del trasporto merci in ambito urbano, per la sperimentazione di veicoli innovativi a basso impatto ambientale per il trasporto di merci e passeggeri, per il sostegno e rilancio del trasporto collettivo sia in termini di investimenti che di servizio;

considerato che

la cogestione in ambito metropolitano ha effetti estremamente negativi sia sulla salute dei cittadini, sia per l'accessibilità e la velocità commerciale, producendo forti diseconomie per l'intero sistema urbano;

impegna il Governo

– ad istituire un «Fondo per il trasporto pubblico locale e la mobilità sostenibile» prelevando risorse dall'accisa, in misura di 3 centesimi di euro sul costo della benzina (introiti valutabili in 650 miliardi di euro l'anno).

ORDINE DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE N. 2513

0/2513/1/8

DONATI

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2513 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2004 e bilancio pluriennale per il triennio 2004-2006)

premesso che

il settore delle imprese navalmeccaniche e armatoriali rappresenta un punto strategico per lo sviluppo economico del Paese

impegna il Governo

a ripristinare le risorse per le unità previsionali di base 4.1.2.2 e 4.1.2.3 relative rispettivamente alle Società di servizi marittimi e alle Imprese navalmeccaniche e armatoriali, secondo quanto stabilito nelle precedenti manovre finanziarie».
