



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 8

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

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

ESAME DEI DOCUMENTI DI BILANCIO IN SEDE CONSULTIVA

135^a seduta (antimeridiana): mercoledì 14 ottobre 2009

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA**

(1791) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2010 e bilancio pluriennale per il triennio 2010-2012

- **(Tabella 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2010

- **(Tabella 3)** Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2010 (*limitatamente alle parti di competenza*)

(1790) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2010)

(Rapporti alla 5^a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame congiunto con esiti distinti: rapporti favorevoli)

* PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 7 e passim
DONAGGIO (PD)	3, 10
FILIPPI Marco (PD)	7, 9, 12
GALLO (PdL)	12
* GIACHINO, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti	7, 8, 9 e passim
MURA (LNP), relatore sulla tabella 3 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria	6, 15
VIMERCATI (PD)	14, 16
* ZANETTA (PdL), relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria	5, 8, 9 e passim
ALLEGATO (contiene i testi di seduta)	17

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Giachino.

I lavori hanno inizio alle ore 8,35.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(1791) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2010 e bilancio pluriennale per il triennio 2010-2012

– **(Tabella 10)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2010

– **(Tabella 3)** Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2010 (*limitatamente alle parti di competenza*)

(1790) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2010)

(Rapporti alla 5^a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame congiunto con esiti distinti: rapporti favorevoli)

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. 1791 (tabelle 10 e 3, limitatamente alle parti di competenza) e 1790, sospeso nella seduta di ieri.

Ricordo che nella precedente seduta ha avuto inizio la discussione congiunta dei provvedimenti in titolo. Lascio quindi la parola ai senatori presenti che desiderino intervenire.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, il disegno di legge finanziaria al nostro esame presenta una serie di criticità, ma desidero segnalare un aspetto in particolare che desta la mia preoccupazione, associandomi al giudizio formulato dalla presidente della Confindustria Marcegaglia: il provvedimento non scommette sulla crescita del Paese e non fa altro che lasciare inalterate poste di bilancio o ricollocarle in questo stesso esercizio, senza operare una scelta vera sul tema della ripresa e senza tentare di invertire l'ordine delle priorità, anche di natura economica.

Essendo la realizzazione di interventi infrastrutturali uno dei primi segnali della volontà di dislocare risorse in termini di crescita, segnalo con preoccupazione la cancellazione degli stanziamenti in favore dell'ANAS S.p.A. Questa decisione ha indubbiamente dei risvolti molto negativi. Siamo ormai abituati a investire risorse, se ve ne sono, solamente nella realizzazione di grandi opere, come se la sensazionalità della grande opera dovesse consegnare i suoi autori o promotori alla storia (ognuno di loro vorrà vedere una targa con il proprio nome all'imbocco del Ponte sullo Stretto di Messina o di qualche tunnel dell'Alta velocità).

Ciò di cui, invece, ha bisogno il Paese è il potenziamento di tutta la rete infrastrutturale della viabilità ordinaria. A suo tempo, infatti, il riassetto organizzativo dell'ANAS era finalizzato ad evitare lo scadimento qualitativo della viabilità stradale, non solo nazionale ma regionale e provinciale, che poteva conseguire alla consegna alle Regioni di parte delle infrastrutture viarie. La verità è che, con tale consegna, non solo è decaduta la qualità delle infrastrutture di viabilità ordinaria, ma si è abbassato anche il livello di affidabilità della rete in termini di sicurezza; ciò nonostante, non si è più proceduto al suo adeguamento sul territorio.

I primi a farne le spese sono state le piccole imprese e i distretti artigianali che, anche per effetto dell'insistenza sul territorio di grandi opere (come il Passante di Mestre), si sono scontrati con un rallentamento dei tempi di consegna delle proprie merci e con maggiori difficoltà, assistendo ad un generale decremento nello sviluppo della loro attività. Tutto ciò in attesa che le suddette opere terminassero e si ripristinasse un sistema normale di viabilità autostradale, che permettesse a quel territorio di beneficiare di uno sviluppo incrementale: mi riferisco alle opere accessorie del Passante di Mestre che, con il taglio degli investimenti all'ANAS, non verranno completate, lasciando questa area in grande sofferenza, come ormai tutti i sindaci della zona hanno segnalato.

A tal proposito, vorrei porre l'accento su due problematiche che riguardano il mio territorio: in primo luogo, la messa in sicurezza della statale Romea che è ormai riconosciuto da tutti essere la strada più pericolosa d'Italia e sul cui progetto si sono riscontrate diverse promesse, anche da parte del vice ministro Castelli. Inoltre, ho letto stamattina sui quotidiani che sulla Venezia-Trieste si aprirà una durissima trattativa per quanto riguarda il potenziamento della terza corsia, dopo che in quel tratto autostradale si sono verificati incidenti gravissimi. Non avendo l'ANAS risorse, non si potrà finanziare tale potenziamento. Ricordo a tutti voi quel che è successo lo scorso mese di agosto a causa dell'intasamento del Passante di Mestre, una volta saltate tutte le previsioni di scorrevolezza del traffico: il passante è collassato per un semplice ragione, ossia perché otto corsie si immettevano su due, evidentemente provocando una strettoia. La scorsa estate il tanto declamato Passante, all'inizio della sua messa in servizio, è collassato. La condizione perché ciò non succeda nuovamente è che si realizzi la terza corsia della Venezia-Trieste: non ci sono altre soluzioni. Infatti, è prevedibile sin d'ora che, nel momento in cui vi sarà un'altra intensificazione del traffico, il passante sarà nuovamente soggetto alle condizioni che ho illustrato sopra. Anziché essere la grande opera nazionale che tutti si aspettavano, si è rivelata un'opera di stretta convenienza territoriale.

Credo quindi che l'azzeramento dei trasferimenti all'ANAS sia una delle questioni più problematiche che grava su questa finanziaria, proprio perché ci attendevamo che la messa a regime e l'innalzamento di qualità dalla viabilità ordinaria potesse coniugarsi con le necessità delle piccole e medie imprese di un sistema infrastrutturale adeguato alle loro esigenze di sviluppo e che permettesse loro anche di affrontare la grave crisi attuale.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Avverto che il vice ministro Romani, in accordo con il ministro Scajola, ha delegato il sottosegretario Giachino a rappresentarlo.

ZANETTA, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, le valutazioni espresse dai colleghi di minoranza e, soprattutto, dal nostro Capogruppo credo abbiano portato alla discussione elementi certamente importanti che ancor più mi hanno convinto del fatto che, così come presentati, il disegno di legge finanziaria e i documenti di bilancio contengono il massimo degli sforzi che era possibile fare rispetto alla situazione contingente nota a tutti.

È evidente che ognuno porta le proprie istanze e posizioni; chi è in una posizione di minoranza giustamente – come emerge anche dagli ordini del giorno – deve in qualche misura sollecitare, proporre e presentare richieste; d'altra parte, il Governo e noi che interpretiamo il ruolo di maggioranza dobbiamo stare dentro percorsi rigidi fissati da precedenti iniziative legislative. Aver assunto e tracciato una linea precisa, che andava incontro alle esigenze della crisi che attraversiamo, credo sia stata una scelta giusta. C'è stata grande attenzione su varie questioni, soprattutto rispetto ai provvedimenti precedenti, peraltro anche condivisi. Mi riferisco al problema degli ammortizzatori sociali e a come si siano assunti provvedimenti per reperire risorse per le esigenze di cassa integrazione e di crisi. Credo che questo atteggiamento metta in evidenza come, nell'emergenza, abbiamo dato priorità alle difficoltà legate all'occupazione e al credito. È indubbio che non sono state dimenticate le infrastrutture.

Un'altra linea più volte seguita dal Governo mirava a far sì che le risorse disponibili venissero spese su progetti attivabili. Anche questo è stato un dato che ha prodotto degli effetti positivi: come rilevato dal rappresentante del Governo, si sono sbloccate delle opere e si sono riprese delle concessioni che erano, in qualche misura, cancellate. A tal proposito, richiamo l'intervento del senatore Cicolani che ha sottolineato come il diritto che si era consolidato con i contratti dovesse essere ripreso e mantenuto. Anche questo ha contribuito a rilanciare il sistema delle opere pubbliche. Ho altresì condiviso il richiamo al lavoro intelligente della Commissione che ha rivisitato le indicazioni sul *project financing*, per creare dei meccanismi che riuscissero a far arrivare risorse private che, insieme a quelle pubbliche, potessero attivare il sistema dei lavori pubblici.

Vorrei fare qualche cenno sugli interventi in Abruzzo che, ad una lettura veloce della finanziaria, potrebbero apparire addirittura inferiori a quelli attuati per la Libia. Tengo a precisare che la realtà è diversa, perché in effetti gli interventi hanno una progressione finanziaria fino al 2032 e definiscono risorse che consentono di conseguire gli obiettivi fissati con legge e grazie alle quali stiamo già avendo grandi risultati. Gli impegni con la Libia credo siano stati condivisi e, pertanto, ritengo che quel rilievo non vada considerato.

Dobbiamo affrontare questa situazione con molta serenità, visto che il Governo ha dimostrato di sapersi far fronte nel rispetto dei conti. Credo

sia stato importante assicurare, in qualche misura, i conti dello Stato e ciò è stato fatto ancor prima che l'emergenza si manifestasse. Chiedo che la minoranza ce ne dia atto (so che nel dibattito parlamentare, anche per quello che deve emergere all'esterno, è difficile richiedere un assenso su questi temi). Ritengo che qualsiasi Governo avrebbe affrontato la situazione contingente nel modo in cui l'ha fatto il Governo Berlusconi. Vista la crisi mondiale che ci ha coinvolto, penso che le alternative fossero poche. Sarebbe autolesionistico, in questo momento, non destinare le limitate risorse a progetti anticiclici e credo che si sia agito in tal senso. La legge finanziaria segue il percorso molto preciso intrapreso l'anno scorso.

Accoglieremo qualche raccomandazione o ordine del giorno, ma assumere impegni stringenti o adottare modifiche in conseguenza di vostre richieste diventa assolutamente difficile, perché lo sforzo del Governo è stato esemplare e merita un pieno sostegno. Propongo, pertanto, ai colleghi di maggioranza la votazione di un rapporto favorevole e invito la minoranza a fare qualche considerazione positiva.

MURA, *relatore sulla tabella 3 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, il collega Zanetta ha risposto in maniera molto puntuale, facendo riferimento agli interventi che abbiamo ascoltato in Commissione. Non voglio, quindi, dilungarmi nel puntualizzare quanto egli ha detto.

Vorrei fare un commento generale sull'evocazione della crisi che ha attraversato il 2009 fatta in questi giorni in Commissione: abbiamo tutti avuto modo di percepirla nella sua gravità; il Governo, in questi mesi, ha lavorato con azioni volte a contrastarla nell'immediato e ha usato tutti gli strumenti utili – che non hanno ancora dispiegato tutti i loro effetti – a sostenere l'occupazione, la domanda interna e il sistema creditizio. Non dobbiamo dimenticare che il Governo si è mosso verso obiettivi di ampio respiro e orientati alla crescita del Paese nel lungo periodo.

Il Governo ha, inoltre, svolto un'importante azione volta a garantire una maggiore efficienza e a realizzare una semplificazione della pubblica amministrazione (cui si è dedicato ampiamente in questi mesi) nel rispetto – non dobbiamo dimenticarlo – dei conti pubblici. Il disegno di legge finanziaria 2010 è in linea con il DPEF 2010-2013.

Per quanto riguarda la nostra competenza, in questi mesi c'è stato un grosso lavoro che ha permesso di sbloccare importanti risorse – l'ha sottolineato il collega Zanetta – e di trasferirne alcune da progetti che erano solo delle idee astratte a programmi immediatamente cantierizzabili e appaltabili per la realizzazione di opere di cui abbiamo parlato in questo breve tratto di legislatura. Mi riferisco alla Bre.Be.Mi., alla Pedemontana e a tratti importanti per dell'Alta velocità. Il lavoro svolto è assolutamente importante: rientra poi nella dialettica politica sentire l'opposizione lamentarsi del fatto che non si stia facendo niente. È la logica del bicchiere mezzo pieno e mezzo vuoto.

Per quanto riguarda la tabella 3 sulle telecomunicazioni, in qualità di relatore, mi permetto di far notare che – come specificato anche nella re-

lazione del Governo – concorrerà allo sviluppo dell'innovazione, come fattore essenziale di crescita, la realizzazione delle infrastrutture per le comunicazioni. Infine, sarà esteso il programma nazionale relativo alla banda larga e portato avanti il processo di passaggio al digitale terrestre.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Come è noto, il Governo ha varato diversi provvedimenti anticrisi e si predispone, entro la fine dell'anno, ad attuare un'altra iniziativa sulla base delle risorse disponibili.

Non vorrei fosse sottovalutata la circostanza che abbiamo gestito la più grave crisi economica che si è registrata dal 1929 a oggi senza riflessi sui mercati internazionali, avendo il terzo debito pubblico del mondo e non avendo ricevuto in dotazione il famoso tesoretto. Quindi, non si può non riconoscere la validità del modo in cui ha operato il Governo nel gestire questa difficilissima crisi, garantendo risorse per la cassa integrazione e salvando l'occupazione quale fattore fondamentale per la ripresa del nostro Paese.

Inoltre, quando si valutano le iniziative nel campo degli investimenti infrastrutturali, occorre tenere presente che gli investimenti – come ci è stato ricordato recentemente dal professore Deaglio – non sono tutti uguali. Il merito di questo Governo è di aver ribaltato la sorte di due infrastrutture fondamentali che erano state bloccate dal precedente Governo, ovvero il terzo valico ferroviario e la Torino-Lione, che non rappresentano soltanto un contributo anticiclico, ma che potranno determinare lo sviluppo futuro del Paese. Questa linea adottata dal Governo è molto responsabile ed è stata gestita in accordo con l'Europa e a livello di G20.

Smentisco che le questioni sollevate nei vari autorevoli interventi dei senatori non siano all'attenzione del Governo; lo sono, però vanno gestite con prudenza e attenzione in riferimento ai conti pubblici.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati al disegno di legge n. 1791.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, abbiamo proposto una serie di ordini del giorno sulle principali questioni che il disegno di legge finanziaria pone al nostro esame: si tratta di ordini del giorno dettati dal buon senso e che tendono ad evidenziare il taglio secco – e in molti casi indiscriminato – che è intervenuto su alcune voci di programmi e missioni di bilancio.

L'ordine del giorno G/1791/1/8/Tab.10 mira a segnalare l'assoluta mancanza di selettività nella riduzione dei costi da parte del Governo. Ho già accennato a questo aspetto al sottosegretario Giachino prima che iniziasse la discussione. Trattandosi di tagli operati direttamente dal Ministro dell'economia e delle finanze su capitoli di sua competenza, vorrei farvi notare che su 38 milioni di euro tagliati all'ENAV, 30 milioni – come specificato nell'ordine del giorno – sono destinati alla copertura dei costi sostenuti per garantire la sicurezza operativa e degli impianti

della società: mi chiedo se vi sia da parte del Governo consapevolezza rispetto a questi tagli, anche perché le preoccupazioni colpiscono direttamente gli operatori di questo settore. Lo stesso ragionamento vale per i tagli operati alla compagnia Tirrenia.

Mi è noto che è in corso di esame un provvedimento specifico in materia, ma colgo l'occasione della presenza del sottosegretario Giachino per interloquire su alcuni aspetti. Così come anche sui tagli operati indirettamente alla compagnia Tirrenia mancano circa 136 milioni (e non riguardano tutti la Tirrenia, ma anche le altre compagnie di navigazione). Il Governo interverrà probabilmente con una legge *ad hoc* (almeno così sembra), però questi tagli sono il classico cane che si morde la coda, perché si tratta di risorse che servono a garantire i servizi universali di continuità territoriale con le piccole isole: per quest'anno avete compensato togliendo risorse ai porti, ma l'anno prossimo non ce ne saranno altre disponibili. Tutto questo, nel processo di riorganizzazione a cui guardate, è un elemento pregiudiziale al mantenimento dei servizi.

ZANETTA, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. I punti focalizzati in questo ordine del giorno in esame sono all'attenzione del Governo. Pertanto, propongo di accoglierlo come raccomandazione.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Pur non concordando sulla premessa dell'ordine del giorno, convengo sulla parte dispositiva. Pertanto, accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto come raccomandazione, l'ordine del giorno G/1791/1/8/Tab.10 non verrà posto in votazione.

Passiamo all'ordine del giorno G/1791/2/8/Tab.10, che si intende illustrato e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

ZANETTA, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Ho analizzato con attenzione questo ordine del giorno e mi pare di ravvisarne l'utilità. Invito pertanto il rappresentante del Governo ad accoglierlo come raccomandazione.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Accolgo l'ordine del giorno G/1791/2/8/Tab.10 come raccomandazione.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto come raccomandazione, l'ordine del giorno G/1791/2/8/Tab.10 non verrà posto in votazione.

Passiamo all'ordine del giorno G/1791/3/8/Tab.10.

FILIPPI Marco (PD). L'ordine del giorno G/1791/3/8/Tab.10 attiene ad una questione estremamente delicata, che sicuramente genererà elementi di sofferenza nel prossimo anno: il trasporto pubblico locale. Segnaliamo il pesante taglio che è intervenuto, pari a 380 milioni di euro: 124 milioni di euro a riduzione delle risorse disponibili per i rinnovi contrattuali (per cui si prevedono citazioni in giudizio e conseguenti disservizi e disagi per i pendolari); 100 milioni di euro per l'acquisto di veicoli adibiti al miglioramento del trasporto pubblico locale; 50 milioni di euro per l'adeguamento ai livelli di sicurezza e i restanti 50 milioni di euro per le tranvie.

L'impegno posto in capo al Governo è assolutamente ragionevole, ma non vorremmo che questo ordine del giorno fosse accolto come raccomandazione, posto che la raccomandazione lascia il tempo che trova, mentre bisogna intervenire in questo settore o il prossimo anno vi sarà uno stato di inevitabile sofferenza.

ZANETTA, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Senatore Filippi, il primo ostacolo all'accoglimento dell'ordine del giorno da parte del Governo è nella sua premessa, per i termini in cui viene anticipata la decisione del Governo. Potrebbe essere accolto come raccomandazione per la parte dispositiva, ma dovrebbe essere riformulato.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. È inaccettabile la definizione che ha dato il senatore Filippi dell'accoglimento degli ordini del giorno come raccomandazione, affermando che «lascia il tempo che trova»: per noi le parole hanno un significato.

FILIPPI Marco (PD). Insisto per la votazione dell'ordine del giorno G/1791/3/8/Tab.10.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

(Posto ai voti, è respinto l'ordine del giorno G/1791/3/8/Tab.10).

PRESIDENTE. Avverto che, ai sensi dell'articolo 127, comma 2, secondo periodo, del Regolamento, il predetto ordine del giorno – come pure gli altri ordini del giorno eventualmente respinti o non accolti dal Governo – potrà essere ripresentato in Assemblea, purché sottoscritto da almeno otto senatori.

Passiamo all'ordine del giorno G/1791/4/8/Tab.10 che si intende illustrato e sui cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

ZANETTA, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere contrario sull'ordine del giorno in esame.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esprimo parere contrario.

(*Posto ai voti, è respinto l'ordine del giorno G/1791/4/8/Tab.10*).

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno G/1791/5/8/Tab.10 che si intende illustrato e sui cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

ZANETTA, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Invito il rappresentante del Governo ad accoglierlo come raccomandazione.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*.

Accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto come raccomandazione, l'ordine del giorno G/1791/5/8/Tab.10 non verrà posto in votazione.

Passiamo all'ordine del giorno G/1791/6/8/Tab.10 che si intende illustrato e sui cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

ZANETTA, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Invito il rappresentante del Governo ad accogliere l'ordine del giorno come raccomandazione.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Accolgo l'ordine del giorno in esame come raccomandazione.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto come raccomandazione, l'ordine del giorno G/1791/6/8/Tab.10 non verrà posto in votazione.

Passiamo all'ordine del giorno G/1791/7/8/Tab.10.

DONAGGIO (PD). L'ordine del giorno G/1791/7/8/Tab.10 affronta alcune delle questioni che sono già state sottolineate ieri dal nostro Capogruppo, soprattutto per quanto riguarda la drastica riduzione di stanziamenti in alcuni comparti, sulla cui necessità si era invece insistito con molta enfasi nei mesi scorsi, alla stregua di altre misure anticicliche avanzate in campo infrastrutturale. Mi riferisco, in particolare, alla riduzione degli stanziamenti relativi al diritto alla mobilità e alle politiche abitative. Si tratta, evidentemente, di tagli che vanno nella direzione opposta rispetto alle politiche anticicliche nel campo delle infrastrutture e dello sviluppo.

Ricordo che sulla questione della casa il precedente governo Prodi aveva varato una riforma, attesa da dieci anni, destinando tutta una serie di risorse per lo sviluppo dell'edilizia economica popolare. L'attuale Governo, al suo insediamento, ha cancellato immediatamente quella legge e i

relativi stanziamenti, mentre il ministro Matteoli ha proposto un altro genere di riforma delle politiche abitative, in particolare di quelle di interesse popolare. Alla luce di questa impostazione, siamo nuovamente alle prese con un taglio delle risorse che andrà sicuramente ad incidere, nei prossimi mesi, sulla problematica degli sfratti. Infatti, la riforma dell'edilizia abitativa popolare era in stretta relazione con la decisione raggiunta, a seguito di una sentenza della Corte costituzionale, di non concedere più rinvii e proroghe degli sfratti nelle grandi città. Il taglio che interviene su questa posta di bilancio riporterà drammaticamente alla luce nei prossimi mesi la totale assenza in Italia di programmi di sviluppo di edilizia economica popolare che vadano nella direzione di dare una risposta a simili emergenze.

Altrettanto importante è la questione della mobilità locale, affrontata nell'ordine del giorno G/1791/1/8/Tab.10, dal momento che la questione del pendolarismo e dei trasporti locali è diventata ormai un'emergenza. Anche su questo comparto si insiste con dei tagli. Analogamente, vengono ridotte le risorse per il trasporto marittimo: da una parte, il Governo si dedica alla riforma e al potenziamento del sistema portuale; dall'altra, quando si guarda alla coerenza degli interventi in termini di risorse, ci si accorge come sia esattamente su questi settori che intervengono i tagli. È proprio questa politica contraddittoria che ha portato la presidente Marcegaglia ad affermare che il Governo, con questo disegno di legge finanziaria, non è in sintonia con gli obiettivi di crescita.

ZANETTA, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, invito il Governo ad accogliere l'ordine del giorno come raccomandazione.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto come raccomandazione l'ordine del giorno G/1791/7/8/Tab.10 non verrà posto in votazione.

Passiamo all'ordine del giorno G/1791/8/8/Tab. 10, che si intende illustrato, su cui invito relatore e rappresentante del Governo a pronunziarsi.

ZANETTA, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, esprimo parere contrario.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.
(*Posto ai voti, è respinto l'ordine del giorno G/1791/8/8/Tab.10*).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'ordine del giorno G/1790/1/8, riferito al disegno di legge finanziaria.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, chiedo la riformulazione della parte dispositiva dell'ordine del giorno.

GALLO (*PdL*). Signor Presidente, accolgo la richiesta di riformulazione avanzata dal rappresentante del Governo. Della questione, comunque, si è già parlato diffusamente in Aula con l'approvazione della mozione 1-00057, che impegna il Governo a realizzare la tratta Napoli-Lecce, in modo da collegare anche il Salento con il resto dell'Italia e dell'Europa attraverso il Corridoio 8 e il Corridoio 1.

Con il presente ordine del giorno si chiede al Governo di rinnovare l'impegno a predisporre un cronoprogramma per la realizzazione dell'intera opera (Napoli-Benevento-Foggia-Bari-Lecce) durante la legislatura in corso, prevedendo la copertura finanziaria del costo complessivo e tempi certi per il suo compimento.

ZANETTA, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno G/1790/1/8 (testo 2).

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esprimo parere conforme a quello del relatore.

(*Posto ai voti, è approvato l'ordine del giorno G/1790/1/8 (testo 2)*).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli emendamenti presentati alla tabella 10 del disegno di legge n. 1791.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, come ricordavo ieri nella discussione, abbiamo presentato sei emendamenti dal significato soprattutto simbolico, in quanto non è stato possibile reperire maggiori somme. Sostanzialmente, chiediamo di dirottare dalle spese generali del Ministero un milione di euro sui principali stanziamenti delle infrastrutture. È evidente che tale cifra non è sufficiente a sanare le situazioni, ma la nostra richiesta costituisce un segnale al Governo circa la necessità di reperire risorse assolutamente necessarie. Indubbiamente, presenteremo emendamenti più corposi in 5^a Commissione, laddove sarà possibile reperire risorse di maggior entità. Vi è necessità di destinare risorse ai servizi, alle infrastrutture, alla sicurezza stradale e a tutti quei settori in sofferenza che questa manovra di bilancio, a nostro avviso, penalizza ulteriormente, anziché migliorare.

Il milione di euro è reperito dalle spese generali e viene di volta in volta, nei vari emendamenti, destinato ai diversi macroaggregati. Nell'emendamento 10.Tab.10.1-8 le risorse sono destinate ai sistemi stradali e autostradali intermodali, nell'emendamento 10.Tab.10.2-8 alle infrastrutture portuali e aeroportuali, nell'emendamento 10.Tab.10.3-8 alla sicurezza e alla mobilità stradale. Ricordo che questa Commissione è attualmente impegnata nell'esame dei provvedimenti che riguardano la modifica

al codice della strada; mi sembra, pertanto, che questo emendamento sia assolutamente pertinente, anche in ragione dei tagli operati.

Con l'emendamento 10.Tab.10.4-8, le risorse verrebbero dirottate sulla logistica ed intermodalità del trasporto; con l'emendamento 10.Tab.10.5-8 sullo sviluppo della mobilità locale. La volontà di non convergere sulla raccomandazione deriva dal fatto che i tagli operati in questo settore per 380 milioni provocheranno sicuramente seri disagi ai pendolari e, in generale, alla mobilità locale se il Governo non interverrà con interventi correttivi.

PRESIDENTE. Abbiamo compreso che gli emendamenti hanno un significato unicamente politico, visto che si parla di un milione di euro.

ZANETTA, *relatore sulla tabella 10 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Si tratta di un messaggio che ovviamente dovrà arrivare alla Commissione competente. È comprensibile che l'opposizione, anche per motivare la discussione, metta in evidenza certe situazioni e che presenti degli emendamenti che hanno un valore prettamente politico, come lei, Presidente, rilevava.

Esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti, anche se sappiamo che su tali questioni la palla passerà alla Commissione bilancio dove potranno essere formulate proposte.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Avverto che ciascun emendamento individua come fonte di copertura, per un ammontare pari a un milione di euro, l'unità previsionale di base 6.1.1 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Dal momento che tale unità previsionale di base, al netto della quota vincolata, reca spese discrezionali per poco più di un milione di euro, in caso di approvazione del primo emendamento, i successivi emendamenti saranno dichiarati inammissibili.

(Posti separatamente ai voti, sono respinti gli emendamenti da 10.Tab.10.1-8 a 10.Tab.10.6-8).

Ricordo che, ai sensi dell'articolo 128, comma 3, del Regolamento i suddetti emendamenti potranno essere ripresentati in Assemblea.

Metto quindi ai voti la proposta di rapporto favorevole avanzata dal relatore, senatore Zanetta, sulle tabella 10 del disegno di legge di bilancio e sulle corrispondenti parti del disegno di legge finanziaria, pubblicato in allegato al resoconto della seduta odierna.

È approvata.

Conseguentemente ai sensi dell'articolo 126, comma 6, primo periodo, del Regolamento, unitamente al rapporto favorevole testé approvato, verrà trasmesso alla Commissione bilancio anche il rapporto di minoranza, a prima firma del senatore Marco Filippi, pubblicato in allegato al resoconto di seduta.

Riprendiamo l'esame della tabella 3, relativamente alle parti di competenza.

Passiamo, pertanto, all'ordine del giorno G/1791/1/8/Tab.3, avente ad oggetto la cosiddetta banda larga. Sono convinto che su tale questione si dovrebbe intervenire con maggiore coraggio, perché non mi risulta che le risorse siano state ancora concretamente reperite.

VIMERCATI (PD). La ringrazio, signor Presidente, perché l'ordine del giorno va proprio in questa direzione.

PRESIDENTE. Sono mesi che muovo questa provocazione, ma evidentemente non si vuole volare di fantasia. Non sono un tecnico, ma credo che realizzare la banda larga in Italia significhi sostanzialmente fare uno scavo e posarvi un cavo. Mi dovete spiegare per quale motivo, anziché puntare con ostinazione al reperimento di risorse pubbliche per finanziare questi lavori, non sia possibile invece attivare risorse private, immaginando di pubblicare un bando e autorizzando una concessione ad imprese private che possano realizzare l'opera. Non capisco questo affanno a voler necessariamente reperire risorse pubbliche.

VIMERCATI (PD). Signor Presidente, condivido il suo ragionamento. Infatti, il Governo Prodi liberò le frequenze sul WiMAX, chiedendo ai privati di concorrere presentando dei progetti. Se esiste una rete di WiMAX per la banda larga in Italia, è grazie al governo Prodi.

Tuttavia, il problema non è così semplice, dal momento che è necessario non solo estendere a tutti gli italiani la banda larga che già esiste ed è molto limitata (da alcuni è definita *light*, essendo di pochi *megabyte*), ma abbiamo bisogno di infrastrutturare il Paese con la banda larga di nuova generazione o cosiddetta ultralarga, cioè quella che supera i 20 e oltre i 50 *megabyte*, come stanno facendo i principali competitori dell'Italia nel mondo, dai grandi Paesi asiatici agli Stati Uniti. Per fare questo è necessario posare dei cavi e farvi passare all'interno la mitica fibra ottica che consenta questo salto di qualità.

Signor Presidente, in parte il mercato può contribuire, ma non ovunque è interessato ad offrire questo servizio. L'estate scorsa ho letto che gli indiani stanno portando la banda larga nelle valli himalayane, dove il mercato difficilmente può arrivare: questo riesce a fare il Governo indiano. È del tutto evidente che essendovi in Italia moltissime zone in *digital divide* per ragioni geografiche, oltre che di scarso popolamento, c'è sicuramente bisogno di un contributo pubblico, ma non è sufficiente. Tenga presente che quando parliamo di sbloccare 200 milioni di euro è quasi un'inezia, perché il *budget* per la banda larga di nuova generazione non è inferiore

ai 10 miliardi di euro. Stiamo parlando di un contributo limitato che lo Stato deve fornire per lottare contro il *digital divide*.

È incomprensibile che ciò non accada, ma è soprattutto inspiegabile che alcuni mesi fa il vice ministro Romani abbia riferito alle Commissioni riunite, alla Camera dei deputati, che il Governo aveva stanziato 800 milioni di euro e che, con i residui del governo Prodi e altri fondi regionali, si arrivava a disporre di un *budget* di circa 1,4 miliardi di euro per lo sviluppo della banda larga. Dopo quella dichiarazione non si è fatto più nulla e quelle stesse risorse sono state trasferite - a quanto mi risulta - dal Ministero dello sviluppo economico alla Presidenza del consiglio dei ministri. Evidentemente, sono stati posti in qualche scomparto segreto. È già stata avanzata al CIPE la proposta di sbloccare questi 800 milioni di euro, ma ancora nulla è stato fatto. Ora entra in gioco la credibilità del Governo che insiste sul fatto di voler intervenire sui seguenti aspetti: da un lato, combattere la crisi economica (in tutti i Paesi si combatte anche con i lavori pubblici sulla banda larga); dall'altro, modernizzare il sistema delle imprese che è un obiettivo irraggiungibile senza la banda larga. Siccome il Governo afferma che sono obiettivi prioritari, con questo ordine del giorno chiediamo un atto di coerenza sulla questione della banda larga e di fare esattamente quello che credo sia negli auspici del vice ministro Romani, ossia sbloccare i famosi 800 milioni di euro e metterli finalmente a disposizione di questi progetti.

Nell'ordine del giorno G/1791/1/8/Tab.3 si impegna altresì il Governo a ripristinare le risorse del fondo per il passaggio al digitale terrestre, perché anche qui rileviamo una contraddizione. Abbiamo apprezzato lo sforzo del Governo nel continuare a sostenere l'opera di trasferimento dalla vecchia televisione analogica al digitale terrestre, iniziata dal Governo Prodi, con l'ausilio di un calendario regionale, ma senza risorse tali obiettivi non si possono raggiungere. Non si possono realizzare questi progetti senza aiutare le imprese televisive e senza aiutare i consumatori, soprattutto i più poveri, ad acquistare il *decoder*. Erano già pochi i 30 milioni di euro inizialmente stanziati; cancellando quei 30 milioni di euro, alla fine sono rimasti 5 o 6 milioni di euro per una rivoluzione tecnologica che nei prossimi anni interesserà tutte le famiglie italiane. Quest'anno sono passate al digitale la Provincia di Roma e la Campania. Altre Regioni importanti lo faranno l'anno prossimo. Come farà il Governo a gestire l'obiettivo ambizioso del passaggio al digitale terrestre senza risorse?

Le misure previste dall'ordine del giorno potranno addirittura agevolare i propositi del Governo. Per questo motivo, ribadiamo la necessità di accogliere questo ordine del giorno.

MURA, *relatore sulla tabella 3 e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Mi dichiaro disponibile ad accogliere l'ordine del giorno in esame come raccomandazione.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Ribadendo che dopo questa prima fase vi sarà una seconda fase più

fruttuosa, accolgo l'ordine del giorno G/1791/1/8/Tab.3 come raccomandazione.

VIMERCATI (PD). Insisto per la votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. A mio modo di vedere, raccogliendo quanto è stato detto anche in altre occasioni, sarebbe stato il caso di riformulare l'ordine del giorno, perché la proposta ivi contenuta riflette una condizione che non sono certo sia ancora valida.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

(Posto ai voti, è respinto l'ordine del giorno G/1791/1/8/Tab.3).

PRESIDENTE. L'esame degli ordini del giorno è così esaurito.

Metto ai voti la proposta di rapporto favorevole avanzata dal relatore, senatore Mura, sulle parti di competenza della tabella 3 del disegno di legge di bilancio e sulle corrispondenti parti del disegno di legge finanziaria, pubblicato in allegato al resoconto della seduta odierna.

È approvata.

I lavori terminano alle ore 9,25.

ALLEGATO

**RAPPORTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULLO
STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUT-
TURE E DEI TRASPORTI PER L'ANNO FINANZIARIO 2010
(DISEGNO DI LEGGE N. 1791 – TABELLA 10) E SULLE PARTI
CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1790**

La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture per l'anno finanziario 2010, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria,

esprime un rapporto favorevole

**RAPPORTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULLO
STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLO SVILUPPO
ECONOMICO PER L'ANNO FINANZIARIO 2010 (DISEGNO DI
LEGGE N. 1791 – TABELLA 3), LIMITATAMENTE ALLE PARTI
DI COMPETENZA, E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL
DISEGNO DI LEGGE N. 1790**

La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2010, limitatamente alle parti di competenza, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria,

esprime un rapporto favorevole

SCHEMA DI RAPPORTO PROPOSTO DAI SENATORI MARCO FILIPPI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI e ZANDA SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PER L'ANNO FINANZIARIO 2010 (DISEGNO DI LEGGE N. 1791- TABELLA 10) E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1790

La 8^a Commissione permanente, esaminato per le parti di propria competenza il disegno di legge n. 1790 recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2010)» e il disegno di legge n. 1791 recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2010 e bilancio pluriennale per il triennio 2010-2012»,

Premesso che,

ad ormai un anno dall'inizio della crisi economica e finanziaria, i principali indicatori economici e di finanza pubblica non prefigurano un significativo miglioramento della situazione del nostro Paese;

nel 2009 la recessione conseguente alla crisi finanziaria internazionale ha duramente colpito l'Italia (-4,8 per cento del PIL nel 2009), più di altri paesi sviluppati, esclusi soltanto Giappone e Germania, e tale situazione, evidentemente, non è ascrivibile soltanto alle caratteristiche strutturali dell'economia nazionale, fortemente esposta alla contrazione del commercio mondiale, ma anche all'insufficiente politica anticiclica messa in atto dal Governo;

la crisi sta determinando pesantissimi effetti economici e sociali: la ricchezza nazionale sta perdendo ulteriore terreno rispetto all'Area dell'Euro (negli ultimi due anni, il divario di crescita ha superato i 2 punti percentuali) e per il 2010, mentre si prevedono consistenti incrementi del PIL in tutti i principali paesi sviluppati, in Italia è prevista una crescita solo dello 0,7 per cento (0,2 per cento secondo recenti stime del FMI);

tale divario è confermato anche dall'andamento degli indicatori di produttività: la produttività, misurata sul PIL, è diminuita dello 0,9 per cento nel 2008, e cadrà di 2,4 punti nel 2009, tornando in area positiva solo nel 2010, mentre la produttività totale dei fattori tornerà a crescere in misura significativa solo a partire dal 2012;

particolarmente preoccupanti sono gli effetti della crisi economica attesi sul mercato del lavoro. In Italia, nel secondo trimestre 2009, l'offerta di lavoro ha registrato, rispetto allo stesso periodo del 2008, una riduzione dell'1,0 per cento (-241.000 unità). Rispetto al primo trimestre 2009, l'offerta di lavoro si riduce dello 0,2 per cento. Nel secondo trimestre 2009 il numero di occupati risulta pari a 23.203.000 unità, in forte calo su base annua (-1,6 per cento, pari a -378.000 unità). Il risultato sintetizza il protrarsi della caduta dell'occupazione autonoma delle piccole

imprese, l'accentuarsi del calo dei rapporti di lavoro dipendente a termine e la nuova riduzione del numero dei collaboratori. Il tasso di occupazione della popolazione tra 15 e 64 anni scende dal 59,2 per cento del secondo trimestre 2008 all'attuale 57,9 per cento. Il numero delle persone in cerca di occupazione sale invece a 1.841.000 unità (+137.000 unità, pari al +8,1 per cento rispetto al secondo trimestre 2008). Il tasso di disoccupazione aumenta, passando dal 6,7 per cento del secondo trimestre 2008 all'attuale 7,4 per cento. Secondo la Relazione previsionale e programmatica per il 2010, il tasso di disoccupazione nel 2009 sarà pari all'8,5 per cento e all'8,8 per cento nel 2010;

per effetto della crisi economica in atto, le ore di cassa integrazione autorizzate nel periodo che va dal 1 settembre 2008 al 31 agosto 2009 sono aumentate del 223,3 per cento: da 190.970.862 ore del corrispondente periodo del 2007-2008 si e' passati, infatti, a 615.554.894 ore negli ultimi 12 mesi. Inoltre, con la corresponsione di un importo medio annuo di circa 5.292 euro, per alleviare il periodo di disoccupazione, che puo' variare da 6 mesi a 1 anno, l'Inps ha liquidato anche 1.172.659 domande di disoccupazione con un incremento del 53 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Le domande accolte hanno sfiorato il milione (984.286) con un incremento del 52,2 per cento;

la decisione del Governo di non adottare, già negli ultimi mesi del 2008 e per il 2009, una politica di bilancio anticiclica, secondo quantità e qualità corrispondenti alla gravità della situazione economica e finanziaria del Paese, non ha impedito la recessione ed ha aggravato il deterioramento dei nostri conti pubblici: la spesa corrente al netto degli interessi raggiunge il 43,1 per cento del PIL, con un aumento di ben 2,7 punti rispetto al 2008 e - ciò che è più grave - è programmata ben al di sopra del livello raggiunto nel 2008 fino a tutto il 2013; la pressione fiscale cresce, nel 2009, fino al 43 per cento del PIL, e si mantiene vicina a questa soglia record per tutto il periodo preso in considerazione dal DPEF, cioè per l'intera legislatura; il livello di indebitamento, malgrado l'assenza di una consapevole manovra espansiva per il 2009, raggiunge il 5,3 per cento del PIL nel 2009 e si mantiene ben al di sopra del 3 per cento fino a tutto il 2011, mentre il volume globale del debito è programmato tornare, nel 2009, al 115,1 per cento del PIL, in aumento di ben 9,4 punti rispetto al 2008, per salire al 117,3 per cento nel 2010 e restare in media attorno al 115 per cento in tutto il periodo considerato dal DPEF;

il Governo, pur di fronte al drammatico peggioramento delle condizioni della finanza pubblica, del grave deteriorarsi delle capacità competitive del sistema Paese e dell'ulteriore ritardo di sviluppo accumulato negli ultimi due anni rispetto all'Area Euro, non definisce con la manovra di Bilancio al nostro esame alcun obiettivo programmatico - né per il prossimo anno, né per quelli successivi - sul terreno della ripresa economica e del controllo degli andamenti della finanza pubblica; non è prevista alcuna indicazione circa la strategia da seguire per ottenere una graduale e rapida discesa del volume globale del debito sotto il 100 per cento del PIL, e non prospetta alcun provvedimento volto a favorire il recupero di capacità

competitive del Paese attraverso un netto accrescimento della produttività totale dei fattori;

uno degli aspetti maggiormente critici dell'azione del Governo riguarda il quadro programmatico della composizione della spesa pubblica italiana. Da qui al 2013 sono previsti aumenti di spesa per i consumi intermedi, le pensioni, la spesa per interessi, la spesa sanitaria, mentre al contempo gli investimenti pubblici sono previsti in forte riduzione;

Per quanto riguarda le parti di competenza dell'8^a Commissione:

occorre preliminarmente notare dalla manovra di bilancio emerge una realtà ben diversa da quella delineata dal Governo, che sin dall'inizio della legislatura ha più volte manifestato l'intenzione di contribuire allo sviluppo del sistema infrastrutturale del Paese;

i tagli di spesa colpiscono vari settori e sono chiaramente riportati nelle varie tabelle di Bilancio. In particolare, per quanto di competenza, gli stanziamenti relativi al diritto alla mobilità, alle infrastrutture pubbliche e logistica e alla casa e assetto urbanistico che insistono anche sullo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per il 2010 (Tabella n. 2), sono stati drasticamente ridotti. Per quanto attiene al diritto alla mobilità il Governo opera una riduzione di 3.352 milioni di euro rispetto ai 8.086 milioni di euro delle previsioni assestate 2009 e le principali riduzioni riguardano le somme da assegnare alle regioni per opere di adeguamento stradale (passano da 5.512 a 3.130 milioni di euro) e i contributi alle Ferrovie dello Stato per l'Alta velocità, Milano-Genova, Milano-Verona e nodo di Verona (passa da 1.800 a 600 milioni di euro); i contributi attribuiti all'Anas per investimenti vengono azzerati (passano da 1.205 milioni di euro a 0 euro);

nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico (Tabella n. 3), per la parte di competenza relativa alla missione Comunicazioni, a legislazione vigente, si prevede una spesa per complessivi 141 milioni di euro, con un decremento, rispetto alle previsioni assestate 2009, di 75 milioni di euro;

nell'ambito dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il 2010 (tabella n. 10), colpiscono i tagli alle disponibilità finanziarie per la realizzazione di importanti opere infrastrutturali come il Passante di Bologna (4 milioni di euro) e per la realizzazione dei passanti ferroviari di Milano e di Torino (18 milioni di euro);

nell'ambito dell'edilizia pubblica, forti rilievi critici si sollevano in merito alla riduzione degli stanziamenti pari a 7 milioni di euro per l'anno 2010 per interventi di ristrutturazione e adeguamento delle strutture pubbliche finalizzati all'eliminazione delle barriere architettoniche;

del tutto inaccettabile è l'azzeramento delle risorse finanziarie a disposizione del Fondo per l'attuazione del programma degli interventi per Roma capitale, che viene ridotto di 32,3 milioni di euro per l'anno 2010;

nell'ambito del programma sviluppo e della sicurezza del trasporto aereo, viene operata una discutibile riduzione di risorse destinate all'E-NAV, pari a circa 38 milioni di euro, di cui 30 milioni di euro per la co-

pertura dei costi sostenuti per garantire la sicurezza operativa e degli impianti della società;

nel settore del trasporto marittimo si registra: la riduzione delle risorse a disposizione per la concessione di sgravi contributi e fiscali a favore delle imprese amatoriali (pari a 61 milioni di euro per il 2010); il taglio di 75 milioni di euro per il ripianamento degli oneri di ristrutturazione dei servizi alle società assuntrici di servizi marittimi; il taglio dei contributi per un ammontare pari a 36 milioni di euro per la costruzione, la riparazione e la trasformazione delle navi, di 16 milioni di euro per favorire la sostituzione e l'ammodernamento delle unità navali destinate al trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale e lacuale e di 25 milioni di euro alle imprese navalmeccaniche;

nell'ambito del programma sviluppo della mobilità locale è stato effettuato un pesante taglio pari a 380 milioni di euro per l'anno 2100, di cui 124 milioni a riduzione delle risorse disponibili per i rinnovi contrattuali del trasporto pubblico locale, 100 milioni di euro per l'acquisto di veicoli adibiti al miglioramento dei servizi del trasporto pubblico locale, 50 milioni di euro per elevare il loro livello di sicurezza, 56 milioni di euro per la realizzazione di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie e di 48 milioni di euro per favorire la realizzazione di sistemi ferroviari passanti;

con riguardo al programma politiche abitative viene previsto un taglio di 207 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate, di cui oltre 37 milioni di euro per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione. Viene soppresso il capitolo relativo all'edilizia sperimentale che recava 104 milioni di euro, mentre i contributi a cooperative, istituti, comuni passa da 204 a 164 milioni di euro. I tagli hanno colpito, poi, anche il Piano nazionale di edilizia abitativa, nell'ambito del quale si evidenzia la riduzione per 17 milioni di euro. Nell'ambito del programma politiche urbane e territoriali si segnala un taglio di 185 milioni di cui 137 riguardano l'azzeramento delle risorse del Fondo interventi per Roma capitale;

rilevato che,

il disegno di legge recante la manovra finanziaria per l'anno 2010 non sembra francamente rispondere alle esigenze primarie del nostro Paese, e lascia disattesi tutti i grandi progetti di sviluppo infrastrutturale. Di fronte al dato inaccettabile della sottrazione definitiva delle risorse FAS originariamente destinate alle infrastrutture nel Mezzogiorno il comparto infrastrutturale registra una spropositata riduzione delle risorse che mette a forte rischio la realizzazione di importanti opere infrastrutturali nel Mezzogiorno. Una situazione francamente intollerabile per chiunque abbia a cuore il futuro del Paese e il suo ammodernamento;

l'unico dato significativo della manovra riguarda la proroga delle agevolazioni tributarie per le spese di recupero edilizio. Null'altro è previsto se non le rimodulazioni delle quote annuali operate in Tabella F, con le quali il Governo riduce l'incidenza delle spese nel primo esercizio finanziario del triennio di riferimento e ricalibra le risorse stanziare negli

anni successivi, rinviando nel tempo l'effettiva capacità di spesa per gli interventi infrastrutturali previsti dalle singole leggi.

Considerato che,

uno degli aspetti maggiormente critici dei documenti in esame, oltre ai segnalati tagli indiscriminati alla spesa, è rappresentato dalla mancata esplicita previsione di interventi per il miglioramento e il potenziamento della dotazione infrastrutturale del paese in termini di reti e nodi, di plurimodalità e di logistica, e soprattutto di grandi assi di collegamento, che rappresentano la pre-condizione essenziale per lo sviluppo economico del Paese. In tale ultimo ambito non viene assegnata alcuna priorità, nell'ambito degli interventi per la realizzazione delle opere incluse nel Programma Operativo Nazionale «Trasporti», alla realizzazione del Corridoio paneuropeo n. 1 (Palermo-Berlino) e n. 8 (Bari-Sofia);

l'azzeramento dei trasferimenti all'Anas colpisce, in modo consistente, l'adeguamento della viabilità ordinaria alle necessità di sviluppo e di potenziamento infrastrutturale delle aree a forte concentrazione di attività economiche, soprattutto per le piccole e medie imprese e per le aziende artigianali, nonché la sicurezza di tratti stradali di particolare pericolosità (come ad esempio la Strada Romea);

altro aspetto del tutto ignorato riguarda l'infrastrutturazione in banda larga del Paese con la rinuncia del governo alla lotta al «digital divide» e la scomparsa dell'impegno di destinare 800 mln alle nuove reti tecnologiche;

grave è, inoltre, l'assenza di qualsiasi azione di respiro pluriennale rivolto a concordare con tutti i concessionari di pubblici servizi, a partire da Ferrovie dello Stato, Anas, Telecom, ecc., a ridurre le distanze tra i cittadini e le diverse aree del Paese;

nell'ambito del settore dei trasporti viene del tutto ignorato il sistema aeroportuale italiano, che rispetto ai principali sistemi concorrenti in Europa e nel mondo, accusa un forte ritardo competitivo. L'esasperata frammentazione industriale, la presenza di un numero eccessivo di operatori aerei e l'elevato numero di aeroporti, in assenza di un sufficiente grado di specializzazione produttiva, mette a rischio non solo la funzionalità del sistema del trasporto aereo nazionale, ma anche un elevato numero di posti di lavoro. A tal proposito nulla si rintraccia nei documenti di bilancio;

Per le sopra esposte ragioni

DELIBERA DI ESPRIMERE UN RAPPORTO CONTRARIO

ORDINE DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE N. 1790**G/1790/1/8 (testo 2)**

GALLO, IZZO, GRILLO, CICOLANI, BALDINI, BORNACIN, MENARDI, MUSSO, ZANETTA

La 8^a Commissione permanente,

in sede di esame del disegno di legge n. 1790 recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 2010)»,

premesso che

il progetto «Alta Velocità/Alta Capacità» (AV/AC) rappresenta, per l'economia del Paese, un'importante opportunità di sviluppo, di crescita del livello generale di produttività e di competitività del sistema Italia sul mercato internazionale;

considerato che

il 18 dicembre 2001 è stato sottoscritto tra l'allora Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed il Presidente della Regione Campania, l'Intesa generale quadro con la quale veniva condiviso il Programma di infrastrutturazione dell'intero sistema della mobilità e della logistica regionale;

detta Intesa generale quadro individuava otto distinte aree riguardanti opere di preminente interesse nazionale: tra queste, l'area n. 1 – Corridoi ferroviari: completamento del sistema AV/AC e sua integrazione con il sistema ferroviario regionale – prevede, tra l'altro, in particolare, l'opportunità di avviare a realizzazione l'evoluzione verso sud e verso est del sistema AV/AC attraverso il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli-Foggia-Bari;

il 1° agosto 2008 il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro per i rapporti con le regioni, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e i rappresentanti della Regione Campania hanno sottoscritto il primo atto integrativo dell'intesa generale quadro del 18 dicembre 2001, con il quale le parti si impegnano ad inserire « tra gli interventi della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli-Bari con le caratteristiche di linea ad Alta Capacità» e «ad attuare nel rispetto dell'ordinamento costituzionale e della lealtà a questo dovuta, con spirito di costante collaborazione, il predetto Atto integrativo alla Intesa generale quadro»;

nell'ambito di tutti i sopraccitati impegni assunti dal Governo sarebbe opportuno inserire il prolungamento delle opere infrastrutturali fino a Lecce, per fare in modo che anche il Salento possa usufruire di collegamenti moderni ed efficienti con il resto del Paese;

in data 26 novembre 2008, nel corso dell'esame del disegno di legge finanziaria 2009, fu accolto un Ordine del Giorno (0/1209/21/08) a firma dello scrivente e altri, riguardante il potenziamento e la velocizzazione della AV/AC Napoli-Benevento-Foggia-Bari-Lecce;

il 22 aprile u.s. è stata approvata la mozione n. 1-00057 a firma Gallo e altri 87 senatori;

giòva ricordare che il DPEF 2010-2013, approvato nel mese di luglio u.s., prevede la cantierizzazione della Bari-Napoli;

nel corso dello svolgimento dei Convegni svoltisi a Napoli e a Bari, rispettivamente il 28 settembre e il 5 ottobre u.s., sulle politiche per il Mezzogiorno, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha ribadito la volontà del Governo di cantierizzare a breve la Bari-Napoli;

preso atto dell'impegno del Governo a rilanciare l'economia e le infrastrutture del Mezzogiorno,

impegna il Governo

a realizzare con la Regione Campania e la Regione Puglia la AV/AC da Napoli sino a Lecce in modo da consentire adeguati collegamenti del Salento con il resto dell'Italia, così come previsto dalla mozione sopraccitata n. 1-00057, a predisporre un coronoprogramma delle misure atte alla velocizzazione dell'intera tratta, prevedendo tempi certi per il compimento delle relative opere.

G/1790/1/8

GALLO, IZZO, GRILLO, CICOLANI, BALDINI, BORNACIN, MENARDI, MUSSO, ZANETTA

La 8^a Commissione permanente,

in sede di esame del disegno di legge n. 1790 recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 2010)»,

premesso che

il progetto «Alta Velocità/Alta Capacità» (AV/AC) rappresenta, per l'economia del Paese, un'importante opportunità di sviluppo, di crescita del livello generale di produttività e di competitività del sistema Italia sul mercato internazionale;

considerato che

il 18 dicembre 2001 è stato sottoscritto tra l'allora Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed il Presidente della Regione Campania, l'Intesa generale quadro con la quale veniva condiviso il Programma di infrastrutturazione dell'intero sistema della mobilità e della logistica regionale;

detta Intesa generale quadro individuava otto distinte aree riguardanti opere di preminente interesse nazionale: tra queste, l'area n. 1 – Corridoi ferroviari: completamento del sistema AV/AC e sua integrazione con il sistema ferroviario regionale – prevede, tra l'altro, in particolare, l'opportunità di avviare a realizzazione l'evoluzione verso sud e verso est del sistema AV/AC attraverso il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli-Foggia-Bari;

il 1° agosto 2008 il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro per i rapporti con le regioni, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e i rappresentanti della Regione Campania hanno sottoscritto il primo atto integrativo dell'intesa generale quadro del 18 dicembre 2001, con il quale le parti si impegnano ad inserire «tra gli interventi della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli-Bari con le caratteristiche di linea ad Alta Capacità» e «ad attuare nel rispetto dell'ordinamento costituzionale e della lealtà a questo dovuta, con spirito di costante collaborazione, il predetto Atto integrativo alla Intesa generale quadro»;

nell'ambito di tutti i sopraccitati impegni assunti dal Governo sarebbe opportuno inserire il prolungamento delle opere infrastrutturali fino a Lecce, per fare in modo che anche il Salento possa usufruire di collegamenti moderni ed efficienti con il resto del Paese;

in data 26 novembre 2008, nel corso dell'esame del disegno di legge finanziaria 2009, fu accolto un Ordine del Giorno (0/1209/21/08) a firma dello scrivente e altri, riguardante il potenziamento e la velocizzazione della AV/AC Napoli-Benevento-Foggia-Bari-Lecce;

il 22 aprile u.s. è stata approvata la mozione n. 1-00057 a firma Gallo e altri 87 senatori;

giòva ricordare che il DPEF 2010-2013, approvato nel mese di luglio u.s., prevede la cantierizzazione della Bari-Napoli;

nel corso dello svolgimento dei Convegni svoltisi a Napoli e a Bari, rispettivamente il 28 settembre e il 5 ottobre u.s., sulle politiche per il Mezzogiorno, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha ribadito la volontà del Governo di cantierizzare a breve la Bari-Napoli;

preso atto dell'impegno del Governo a rilanciare l'economia e le infrastrutture del Mezzogiorno,

impegna il Governo

a realizzare, d'intesa con la Regione Campania e la Regione Puglia, la TAV da Napoli sino a Lecce, in modo da collegare anche il Sa-

lento con il resto dell'Italia e dell'Europa attraverso il Corridoio 8 e il Corridoio 1, così come previsto dalla mozione n. 1-00057 sopracitata;
a predisporre un cronoprogramma per la realizzazione dell'intera opera (Napoli-Benevento-Foggia-Bari-Lecce) durante la legislatura in corso, prevedendo la copertura finanziaria del costo complessivo e tempi certi per il suo compimento.

**ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTI
AL DISEGNO DI LEGGE N. 1791**

G/1791/1/8/Tab.10

DONAGGIO, MARCO FILIPPI, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, VIMERCATI, ZANDA, RANUCCI, DELLA SETA

La 8^a Commissione permanente del Senato,
in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2010,

premessi che:

gli stanziamenti relativi al diritto alla mobilità, alle infrastrutture pubbliche e logistica e alla casa e assetto urbanistico che insistono anche sullo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per il 2010 (Tabella n. 2), sono stati drasticamente ridotti. Per quanto attiene al diritto alla mobilità il Governo opera una riduzione di 3.352 milioni di euro rispetto ai 8.086 milioni di euro delle previsioni assestate 2009 e le principali riduzioni riguardano le somme da assegnare alle regioni per opere di adeguamento stradale (passano da 5.512 a 3.130 milioni di euro) e i contributi alle Ferrovie dello Stato per l'Alta velocità, Milano-Genova, Milano-Verona e nodo di Verona (passa da 1.800 a 600 milioni di euro); i contributi attribuiti all'Anas per investimenti vengono azzerati (passano da 1.205 milioni di euro a 0 euro);

i tagli di spesa previsti a carico dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10) colpiscono in modo indistinto gli stanziamenti relativi al diritto alla mobilità, alle infrastrutture pubbliche e ai trasporti pubblici;

nell'ambito del programma di sviluppo e sicurezza del trasporto aereo, viene operata una discutibile riduzione di risorse destinate all'E-NAV, pari a circa 38 milioni di euro, di cui 30 milioni di euro per la copertura dei costi sostenuti per garantire la sicurezza operativa e degli impianti della società;

nel settore del trasporto marittimo si registra: la riduzione delle risorse a disposizione per la concessione di sgravi contributivi e fiscali a favore delle imprese armatoriali (pari a 61 milioni di euro per il 2010); il taglio di 75 milioni di euro per il ripianamento degli oneri di ristrutturazione dei servizi alle società assuntrici di servizi marittimi; il taglio dei contributi per un ammontare pari a 36 milioni di euro per la costruzione, la riparazione e la trasformazione delle navi, di 16 milioni di euro per favorire la sostituzione e l'ammodernamento delle unità navali destinate al trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale e lacuale e di 25 milioni di euro alle imprese navalmeccaniche;

impegna il Governo:

a garantire la funzionalità e lo sviluppo del settore dei trasporti per via aerea, marittima e terrestre e corrispondere alle esigenze ripetutamente manifestate in particolare dalle imprese e dai cittadini;

a reperire le risorse necessarie, anche di provenienza comunitaria, da destinare al miglioramento e al potenziamento della dotazione infrastrutturale del paese in termini di reti e nodi, di plurimodalità e di logistica, e soprattutto di grandi assi di collegamento.

G/1791/2/8/Tab.10

DE TONI

La 8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2010,

premesso che:

nella crisi finanziaria ed economica che stiamo attraversando, gli investimenti in opere pubbliche hanno un effetto anticiclico;

il sistema infrastrutturale del Paese costituisce l'elemento portante del sistema economico ed è pertanto necessario che vengano portate a termine tutte le opere la cui importanza strategica è stata riconosciuta come prioritaria;

numerose analisi e valutazioni sono state elaborate da esponenti del mondo economico e produttivo, da esperti nel settore della logistica e dei trasporti, che hanno individuato chiare priorità di intervento tra cui annoveriamo i passanti ferroviari di Milano e Torino;

il provvedimento in esame ha azzerato gli stanziamenti nell'ambito della Missione Infrastrutture pubbliche e logistiche, Programma 1.4. Sistemi ferroviari locali, capitolo 7562, concernente i passanti ferroviari di Milano e Torino;

è necessario intervenire per il completamento dei passanti ferroviari di Milano e Torino, snodi fondamentali per il sistema ferroviario del Nord;

impegna il Governo:

ad adottare le opportune iniziative volte a reperire le risorse necessarie per la prosecuzione degli interventi infrastrutturali elencati in premessa e che rivestono carattere prioritario ed indifferibile per la crescita economica del Paese.

G/1791/3/8/Tab.10

Marco FILIPPI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, VIMERCATI, ZANDA, RANUCCI, DELLA SETA

La 8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2010, limitatamente alle parti di competenza,

premessi che:

la crisi in atto sta determinando pesantissimi effetti economici e sociali: la ricchezza nazionale sta perdendo ulteriore terreno rispetto all'Area dell'Euro (negli ultimi due anni, il divario di crescita ha superato i 2 punti percentuali) e per il 2010, mentre si prevedono consistenti incrementi del PIL in tutti i principali paesi sviluppati, in Italia è prevista una crescita solo dello 0,7% (0,2% secondo recenti stime del FMI);

la decisione del Governo di non adottare, già negli ultimi mesi del 2008 e per il 2009, una politica di bilancio anticiclica, secondo quantità e qualità corrispondenti alla gravità della situazione economica e finanziaria del Paese, non ha impedito la recessione ed ha aggravato il deterioramento dei nostri conti pubblici: la spesa corrente al netto degli interessi raggiunge il 43,1% del PIL, con un aumento di ben 2,7 punti rispetto al 2008 e – ciò che è più grave – è programmata ben al di sopra del livello raggiunto nel 2008 fino a tutto il 2013; la pressione fiscale cresce, nel 2009, fino al 43% del PIL, e si mantiene vicina a questa soglia record per tutto il periodo preso in considerazione dal DPEF, cioè per l'intera legislatura; il livello di indebitamento, malgrado l'assenza di una consapevole manovra espansiva per il 2009, raggiunge il 5,3% del PIL nel 2009 e si mantiene ben al di sopra del 3% fino a tutto il 2011, mentre il volume globale del debito è programmato tornare, nel 2009, al 115,1% del PIL, in aumento di ben 9,4 punti rispetto al 2008, per salire al 117,3% nel 2010 e restare in media attorno al 115% in tutto il periodo considerato dal DPEF;

uno degli aspetti maggiormente critici dell'azione del Governo riguarda il quadro programmatico della composizione della spesa pubblica italiana. Da qui al 2013 sono previsti aumenti di spesa per i consumi intermedi, le pensioni, la spesa per interessi, la spesa sanitaria, mentre al contempo gli investimenti pubblici sono previsti in forte riduzione;

rilevato che:

i tagli di spesa colpiscono vari settori e sono chiaramente riportati nelle varie tabelle di Bilancio. In particolare, gli stanziamenti relativi al diritto alla mobilità, alle infrastrutture pubbliche e logistica e alla casa e assetto urbanistico che insistono anche sullo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per il 2010 (Tabella n. 2), sono stati drasticamente ridotti;

nell'ambito del programma «sviluppo della mobilità locale» è stato effettuato un pesante taglio pari a 380 milioni di euro per l'anno 2010 di cui 124 milioni a riduzione delle risorse disponibili per i rinnovi contrattuali del trasporto pubblico locale, 100 milioni di euro per l'acquisto di veicoli adibiti al miglioramento dei servizi del trasporto pubblico locale, 50 milioni di euro per elevare il loro livello di sicurezza, 56 milioni di euro per la realizzazione di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie e di 48 milioni di euro per favorire la realizzazione di sistemi ferroviari passanti;

impegna il Governo:

a reperire le risorse necessarie per realizzare il rilancio del trasporto pubblico locale e corrispondere alle esigenze ripetutamente manifestate in particolare dalle associazioni dei pendolari;

a garantire le risorse necessarie per il rinnovo dei contratti per il personale dipendente del comparto del trasporto pubblico locale, al fine di evitare disagi ai lavoratori medesimi e ai pendolari.

G/1791/4/8/Tab.10

DE TONI

La 8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2010,

premessi che:

il provvedimento in esame, nell'ambito della Missione «Diritto alla mobilità», nel Programma 2.7. «Sviluppo della mobilità locale», Unità Previsionale di Base 2.7.2. «Interventi», prevede una riduzione degli stanziamenti di competenza pari a 111 milioni di euro rispetto all'assestamento del 2009, una riduzione dell'Unità Previsionale di base 2.7.6. «Investimenti» di 256 milioni rispetto all'assestamento 2009, un azzeramento degli stanziamenti di competenza per l'acquisto dei veicoli per il trasporto pubblico locale e l'innalzamento del livello di sicurezza;

considerato che:

lo sviluppo della mobilità locale è fondamentale per l'esplicarsi del diritto alla libera ed effettiva circolazione, garantito anche a livello comunitario;

il servizio di trasporto è un servizio di interesse economico generale e si configura come elemento essenziale del diritto alla mobilità sancito dall'articolo 16 della Costituzione;

il trasporto pubblico locale riveste un'importanza strategica in tema di sviluppo, incidendo in modo significativo sull'ambiente e la vivibilità

delle città e rappresentando l'elemento decisivo per la realizzazione di un sistema di mobilità efficace, sostenibile ed importante per circa 16 milioni di cittadini che ogni giorno si servono dei mezzi di trasporto pubblici;

considerate le richieste avanzate dalle regioni e dagli enti locali che lamentano la disattenzione del Governo sul trasporto pubblico locale e le ripetute denunce delle associazioni dei consumatori, per la scarsità dei servizi offerti, proprio mentre cresce l'esigenza di maggiori servizi di trasporto;

le conclusioni del G8 de L'Aquila hanno riguardato, tra i vari argomenti economici e politici, anche e soprattutto il crescente rischio per l'intera umanità di un incontrollabile aumento dell'emissione di ossido di carbonio nell'atmosfera terrestre che comprometterebbe l'equilibrio ambientale dell'intero pianeta per le future generazioni, riducibile attraverso adeguate politiche di mobilità locale;

la programmazione dei trasporti, a livello sia europeo che nazionale, vede nella razionalizzazione modale dei traffici i momenti essenziali di un'azione che possa garantire, ad un tempo, l'efficacia dei sistemi della mobilità di persone e cose, il rispetto dell'ambiente e la sicurezza;

impegna il Governo:

a porre in essere adeguati interventi finalizzati allo sviluppo di un più efficiente e sicuro servizio di trasporto ed all'incremento del flusso di finanziamenti al trasporto pubblico locale.

G/1791/5/8/Tab.10

DE TONI

La 8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'anno finanziario 2010,

premessi che:

l'incidentalità stradale rappresenta in Italia la principale causa di mortalità e di invalidità, il numero degli incidenti con ciclomotori e motoveicoli che si verificano annualmente sulle strade urbane ed extraurbane del nostro Paese, malgrado i tentativi di ridurne la portata, non accenna a diminuire in misura significativa. Le cause di tali incidenti stradali sono molteplici, spiccando, tuttavia, i comportamenti imprudenti dei conducenti di ciclomotori e motoveicoli;

il Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 all'articolo 1, comma 2, prevede che «Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare, di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini

anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio e di migliorare la fluidità della circolazione», nel rispetto del fondamentale principio della sicurezza stradale;

il provvedimento in esame prevede, nell'ambito della Missione «Diritto alla mobilità», nel Programma 2.1. «Gestione della sicurezza e della mobilità stradale», Unità previsionale di base 2.1.2., una riduzione di circa 2 milioni di euro rispetto al dato assestato 2009, che potrebbe comportare una carenza di stanziamenti in materia di Interventi per la gestione della sicurezza e della mobilità stradale;

il provvedimento in esame prevede, inoltre, nel Programma 2.1., Unità previsionale di base 2.1.6., una riduzione di oltre 38 milioni di euro rispetto all'assestamento del 2009 in materia di «Investimenti», nonché una riduzione di 35 milioni di euro rispetto al dato assestato 2009, al capitolo 7334, in materia di attuazione, valutazione di efficacia ed aggiornamento del piano nazionale di sicurezza stradale ed ancora una riduzione di oltre 5 milioni di euro del capitolo 7335 «Campagna di comunicazione volta a diffondere i valori della sicurezza stradale»;

impegna il Governo:

ad individuare le risorse necessarie per contrastare efficacemente l'inammissibile tributo di incidenti, morti e feriti sulle strade italiane ed a ripristinare le adeguate risorse finalizzate all'incremento della sicurezza stradale nel nostro Paese.

G/1791/6/8/Tab.10

DE TONI

La 8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'anno finanziario 2010,

premessi che:

il sistema trasporti è il perno fondamentale per lo sviluppo economico e sociale di un Paese moderno. Solo attraverso un efficiente sistema dei trasporti è possibile sviluppare sempre al meglio la rete dei commerci locali, nazionali ed internazionali ed incrementare, quotidianamente, l'interscambio economico tra le diverse parti del Paese;

il Piano generale della Mobilità, riportato in sintesi nel DPEF 2008-2011, nel capitolo «Mobilità» (V. 12), prefigura azioni per realizzare un sistema di trasporti sicuro, efficace e sostenibile enunciando i seguenti obiettivi su cui riprogrammare le scelte degli interventi sulle reti infrastrutturali: Mediterraneo e autostrade del mare; intermodalità, sia sotto il profilo del sostegno alle imprese per il combinato ferroviario e marittimo, sia con la realizzazione di interporti; politiche di sostegno alla portualità,

attraverso servizi intermodali e piattaforme logistiche retroportuali, realizzazione di grandi porti di *transshipment*; trasporti sostenibili, con l'affidabilità dei servizi e dei diritti dei passeggeri, incremento dell'efficienza energetica e della propulsione ecocompatibile, riduzione dell'inquinamento ambientale; servizi di qualità per i passeggeri;

il provvedimento in esame prevede nell'ambito della Missione «Diritto alla mobilità», Programma 2.6. «Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne», Unità previsionale di base 2.6.2. «Interventi», una riduzione dello stanziamento di competenza di oltre 136 milioni di euro rispetto al dato assestato 2009;

impegna il Governo:

ad individuare le risorse necessarie per garantire la realizzazione di interventi di sviluppo del sistema di trasporto marittimo del Paese, garantendo l'esercizio delle attività di security portuale.

G/1791/7/8/Tab.10

Marco FILIPPI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, VIMERCATI, ZANDA, RANUCCI, DELLA SETA

La 8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'anno finanziario 2010,

premessi che:

gli stanziamenti relativi alle politiche abitative, alla casa e all'assetto urbanistico che insistono anche sullo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per il 2010 (Tabella n. 2), sono stati drasticamente ridotte;

analogamente, i tagli di spesa previsti a carico dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10) colpiscono sia l'edilizia residenziale pubblica (- 7 milioni di euro per l'anno 2010), sia gli interventi di ristrutturazione e adeguamento delle strutture pubbliche finalizzati all'eliminazione delle barriere architettoniche;

con riguardo al programma politiche abitative viene previsto un taglio di 207 milioni di euro rispetto alle previsioni assestate, di cui oltre 37 milioni di euro per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione. Viene soppresso il capitolo relativo all'edilizia sperimentale che recava 104 milioni di euro, mentre i contributi a cooperative, istituti, comuni passa da 204 a 164 milioni di euro;

i tagli, infine, hanno colpito anche il Piano nazionale di edilizia abitativa, nell'ambito del quale si evidenzia la riduzione per 17 milioni di euro;

considerato che,

le risorse stanziata nella precedente legislatura dal Governo Prodi per un ammontare di 500 milioni di euro e finalizzate alla realizzazione di edifici residenziali per i cittadini privi di abitazione propria sono state inopportuno dirottate dal Governo per il finanziamento del cosiddetto «Piano casa», che allo stato attuale risulta ancora inattuato;

impegna il Governo:

ad assicurare un incremento degli stanziamenti previsti relativi alle politiche abitative, alla casa e all'assetto urbanistico al fine di poter far fronte in modo adeguato alle problematiche dell'edilizia residenziale, con particolare riguardo alle aree a più alta tensione abitativa, e facilitare l'accesso alla casa ai cittadini privi di adeguati mezzi economici.

G/1791/8/8/Tab.10

DE TONI

La 8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'anno finanziario 2010,

premesso che:

negli ultimi anni gli indicatori monetari e non monetari dell'Istat e di Eurostat mostrano che povertà e disuguaglianza continuano a essere un problema molto rilevante in Italia. Tra i Paesi dell'Europa dei quindici, la situazione italiana è tra le peggiori, insieme a quella degli altri grandi Paesi mediterranei, con un livello di disuguaglianza più elevato e una situazione di gravità della povertà più marcata. In Italia, secondo l'Istat, le famiglie povere sono 2 milioni 623 mila, mentre gli individui poveri sono 7 milioni 537 mila; oltre alla grave situazione delle famiglie i cui componenti hanno perso il lavoro, sempre più difficoltà incontrano quelle famiglie che pur avendo un reddito non riescono a far fronte a tutte le spese mensili minime necessarie per la sussistenza e per l'abitazione;

il provvedimento in esame ha determinato una riduzione consistente, nell'ambito della Missione Casa ed assetto urbanistico, pari a 393 milioni di euro, ed in particolare una riduzione di 37 milioni di euro del capitolo 1690 «Sostegno alle locazioni» nonché una riduzione di 17 milioni di euro del capitolo 7440 «Piano nazionale di edilizia abitativa»;

considerato che

l'emergenza abitativa, ancora più aggravata dalle attuali congiunture economiche, costituisce ancora adesso un problema per le fasce me-

dio basse della popolazione, rendendosi necessario intervenire con urgenza predisponendo un piano di interventi concreto ed efficace;

le misure individuate fino ad ora dal Governo in materia non sembrano sufficienti ed è necessario un impegno maggiore sia sotto il profilo strategico sia sotto l'aspetto dell'individuazione delle risorse;

impegna il Governo:

ad adottare le opportune iniziative normative volte ad individuare le risorse necessarie per fronteggiare idonei interventi in materia di politiche abitative.

G/1791/1/8/Tab.3

VIMERCATI, VITA, MARCO FILIPPI, SIRCANA, DONAGGIO, FISTAROL, MORRI, MAGISTRELLI, PAPANIA, ZANDA, RANUCCI

La 8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2010, limitatamente alle parti di competenza,

premesso che,

l'Italia presenta scarsi valori di alfabetizzazione informatica rispetto agli altri grandi Paesi europei (il 50% degli italiani non ha mai utilizzato *internet* contro il 26% dei Francesi, il 20% dei Tedeschi e il 18% dei Britannici); a livello geografico, l'adozione della connessione a banda larga fa registrare ancora notevoli differenze sia fra regione e regione, sia fra Nord, Centro e Sud, e circa il 12% della popolazione risulta in condizioni di *digital divide* (dispone di una velocità di connessione inferiore a 1 Mb/s); a causa dell'esponenziale crescita del traffico *internet*, le analisi di lungo periodo mostrano la crescente necessità di iniziare a pianificare una nuova rete telematica in grado di supportare volumi di traffico molto più sostenuti, mentre gli investimenti sulla rete in fibra previsti da Telecom Italia sono stati rivisti al ribasso;

il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2010 e il bilancio pluriennale per il triennio 2010-12 confermano le più nere previsioni sugli effetti della crisi sulla economia nazionale con la prevista riduzione del PIL nel 2009 del 4,8%. Per il prossimo anno, mentre si prevedono consistenti incrementi del PIL in tutti i principali paesi sviluppati, in Italia è prevista una crescita solo dello 0,7%. Tale divario è confermato anche dall'andamento negativo degli indicatori della produttività, che cadrà di 2,4 punti nel 2009 sottolineando la fragilità del nostro sistema produttivo;

in tutti i paesi sviluppati ed emergenti gli investimenti in nuove tecnologie sono ritenuti decisivi come parte delle misure anticicliche per

uscire rapidamente e positivamente dalla crisi. In particolare, il piano francese «France numérique 2012», quello inglese «Digital Britain» e quello americano «American Recovery and Reinvestment Act» destinano somme ingenti allo sviluppo della banda larga nei rispettivi paesi;

considerato che,

le nuove tecnologie digitali sono ritenute unanimemente causa prima dell'aumento della produttività delle imprese;

nel disegno di legge di bilancio 2010 non vi sono risorse per l'implementazione della rete in banda larga;

vengono cancellati i già magri stanziamenti per sostenere la diffusione del digitale terrestre;

impegna il Governo:

1. a sbloccare in tempi rapidi l'*iter* autorizzativo del Piano per la Banda Larga attualmente fermo al CIPE, confermando l'impegno di 800 milioni di euro enunciato dal viceministro Romani nella recente audizione al Parlamento;

2. a ripristinare lo stanziamento di 30 milioni di euro per sostenere lo sviluppo del digitale terrestre, al fine di non far gravare sulle famiglie povere il peso della innovazione del sistema radiotelevisivo.

Art. 10.

10.Tab.10.1-8

DONAGGIO, MARCO FILIPPI, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, VIMERCATI, ZANDA, RANUCCI

Alla tabella 10, stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, missione: Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche, programma: Indirizzo politico, macroaggregato. 6.1.1: Funzionamento, apportare la seguente variazione:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000.

Conseguentemente, alla medesima tabella 10, missione: Infrastrutture pubbliche e logistica, programma: Sistemi stradali, autostradali e intermodali, macroaggregato 1.2.6: Investimenti, apportare la seguente variazione:

CP: + 1.000.000;

CS: + 1.000.000.

10.Tab.10.2-8

Marco Filippi, Donaggio, Fistarol, Magistrelli, Morri, Papania, Vimercati, Zanda, Ranucci

Alla tabella 10, stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, missione: Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche, programma: Indirizzo politico, macroaggregato. 6.1.1: Funzionamento, apportare la seguente variazione:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000.

Conseguentemente, alla medesima tabella 10, missione: Infrastrutture pubbliche e logistica, programma: Infrastrutture portuali ed aereoportuali, macroaggregato 1.3.6: Investimenti, apportare la seguente variazione:

CP: + 1.000.000;

CS: + 1.000.000.

10.Tab.10.3-8

Marco FILIPPI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, VIMERCATI, ZANDA, RANUCCI

Alla tabella 10, stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, missione 6: Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche, programma 1: Indirizzo politico, macroaggregato. 6.1.1: Funzionamento, apportare la seguente variazione:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000.

Conseguentemente, alla medesima tabella 10, missione 2: Diritto alla mobilità, programma 1: Gestione della sicurezza e della mobilità stradale, macroaggregato 2.1.1: Funzionamento, apportare la seguente variazione:

CP: + 1.000.000;

CS: + 1.000.000.

10.Tab.10.4-8

Marco FILIPPI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, VIMERCATI, ZANDA, RANUCCI

Alla tabella 10, stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, missione: Servizi istituzionali e generali delle amministra-

zioni pubbliche, *programma*: Indirizzo politico, *macroaggregato*. 6.1.1: Funzionamento, *apportare la seguente variazione*:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000.

Conseguentemente, alla medesima tabella 10, missione: Diritto alla mobilità, *programma*: Logistica ed intermodalità nel trasporto, *macroaggregato* 2.4.6: Investimenti, *apportare la seguente variazione*:

CP: + 1.000.000;

CS: + 1.000.000.

10.Tab.10.5-8

Marco FILIPPI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, VIMERCATI, ZANDA, RANUCCI

Alla tabella 10, stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, missione 6: Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche, *programma 1*: Indirizzo politico, *macroaggregato*. 6.1.1: Funzionamento, *apportare la seguente variazione*:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000.

Conseguentemente, alla medesima tabella 10, missione 2: Diritto alla mobilità, *programma 7*: Sviluppo della mobilità locale, *macroaggregato*. 2.7.6: Investimenti, *apportare la seguente variazione*:

CP: + 1.000.000;

CS: + 1.000.000.

10.Tab.10.6-8

Marco FILIPPI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, VIMERCATI, ZANDA, RANUCCI

Alla tabella 10, stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, missione 6: Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche, *programma 1*: Indirizzo politico, *macroaggregato*. 6.1.1: Funzionamento, *apportare la seguente variazione*:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000.

Conseguentemente, alla medesima tabella 10, missione 3: Casa e assetto urbanistico, programma 2: Politiche urbane e territoriali, macroaggregato. 3.2.6: Investimenti, apportare la seguente variazione:

CP: + 1.000.000;

CS: + 1.000.000.
