



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**n. 9**

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

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

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

150<sup>a</sup> seduta: lunedì 21 dicembre 2009

Presidenza del presidente GRILLO

## I N D I C E

## DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

**(1791-B e 1791-ter) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2010 e bilancio pluriennale per il triennio 2010-2012 e relativa Nota di variazioni**, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

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

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

**(1790-B) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2010)**, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Rapporti alla 5<sup>a</sup> Commissione. Esame congiunto con esiti distinti: rapporti favorevoli)

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 5, 11 e <i>passim</i>
BALDINI (PdL) . . . . .	15, 17
DONAGGIO (PD) . . . . .	8, 14
FILIPPI Marco (PD) . . . . .	5, 11, 14 e <i>passim</i>
GIACHINO, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti . . . . .	15, 16
MURA (LNP), relatore sulla tabella 3-ter e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria . . . . .	4, 15
* ZANETTA (PdL), relatore sulla tabella 10-ter e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria . . . . .	3, 15
ALLEGATO (contiene i testi di seduta) . . . . .	20

**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-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; 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 11.*

#### DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

**(1791-B e 1791-ter) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2010 e bilancio pluriennale per il triennio 2010-2012 e relativa Nota di variazioni**, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

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

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

**(1790-B) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2010)**, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Rapporti alla 5<sup>a</sup> Commissione. Esame congiunto con esiti distinti: rapporti favorevoli)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 1791-B e 1791-ter (tabelle 10-ter e 3-ter, limitatamente alle parti di competenza) e 1790-B, approvati dal Senato e modificati dalla Camera dei deputati.

Ricordo ai colleghi che, in questa sede, l'esame in Commissione deve limitarsi alle modifiche apportate dalla Camera dei deputati al testo delle tabelle 10-ter (stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) e 3-ter (stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico) del bilancio e alle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria.

Prego ora i senatori Zanetta e Mura di riferire alla Commissione sulle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati rispettivamente alle tabelle 10-ter e 3-ter e alle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

ZANETTA, *relatore sulla tabella 10-ter e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, le modifiche introdotte alla Camera sono indubbiamente rilevanti, per cui, nel prenderne atto, cogliamo lo spunto per una riflessione, anche se purtroppo ci troviamo nell'impossibilità di apportare significativi cambiamenti al testo. La nostra è indubbiamente una presa d'atto su questioni assolutamente rilevanti: mi riferisco, in particolare, agli interventi infrastrutturali per il Comune di Roma (commi 195 e 196), che sono dell'ordine di 600 milioni e di 100 milioni per l'anno 2012.

Abbiamo poi il tema delle anticipazioni tariffarie dei diritti aeroportuali, trattati da un'altra norma assolutamente incisiva, significativa e appropriata: si tratta di intervenire con decisione sul sistema aeroportuale, riconoscendo una tariffazione a favore delle società aeroportuali stesse. I nostri aeroporti devono assolutamente essere adeguati, pertanto il fatto che il Governo e la Camera abbiano introdotto questa norma è positivo: la sua applicazione avviene attraverso le disposizioni in essa contenute, che sono riassunte nella mia relazione, cui demando per brevità.

Altro aspetto rilevante è l'approvazione *ex lege* di concessioni autostradali (comma 202): anche questa norma è di assoluto significato, perché prevede una gara di evidenza pubblica per le concessioni in scadenza al 31 dicembre 2014. Si tratta di un aspetto significativo, che mette a regime tutta la materia e rientra altresì in un concetto di trasparenza che interventi passati hanno già cercato di affrontare.

Sullo società Stretto di Messina Spa è previsto un intervento importante ai commi 203 e 204 dell'articolo 2: si autorizza l'ANAS ad una disponibilità per un aumento di capitale. Tutto questo per mantenere la soglia minima pari al 51 per cento della partecipazione dei soggetti pubblici.

Le disposizioni di cui ai commi 225 e 226 riguardano accordi-quadro con la CONSIP. L'intento è di utilizzare al meglio questa società così importante per il ruolo che svolge a favore degli enti, sempre nello spirito e nelle finalità della missione della società stessa e dell'interesse generale, per produrre effetti positivi al contenimento della spesa degli enti.

Con i commi da 232 a 234 dell'articolo 2 si introduce la nozione di «lotto costruttivo» nella realizzazione dei progetti prioritari nell'ambito dei corridoi europei TEN-T. È una previsione importante anche in considerazione delle risorse disponibili, poiché grazie all'introduzione di questa nozione si definiscono interventi funzionali in grado di evitare aspettative o ricorsi da parte di chi appalta l'intera opera – mi sembra anche questo un dato significativo – impedendo in tal modo un incremento di spesa incontrollato generato dai contenziosi che andrebbero poi a pesare finanziariamente sul bilancio dello Stato. Si tratta, quindi, di una norma a mio avviso assolutamente opportuna, che opera inoltre da raccordo tra le risorse disponibili e gli interventi esecutivi e funzionali.

Di una certa importanza sono anche il finanziamento delle autorità amministrative indipendenti e la riassegnazione di entrate in favore del settore dell'autotrasporto, che versa nelle difficoltà che tutti sappiamo.

MURA, *relatore sulla tabella 3-ter e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, per quanto attiene alla tabella 3-ter, relativa allo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico e del Dipartimento delle telecomunicazioni, i disegni di legge di bilancio e finanziaria 2010, approvati in prima lettura dal Senato, sono stati oggetto alla Camera di alcune modifiche. Le enuncerò rapidamente (posto che credo tutti i colleghi dispongano della mia relazione scritta), leggendole per titoli e facendone una descrizione sommaria, che – se sarà il caso – sono disponibile ad approfondire.

Il comma 63 dell'articolo 2 consente la rimodulazione delle rate annuali dovute, ai sensi dell'articolo 2, comma 135, del decreto legislativo n. 262 del 2006, dal Dipartimento per l'informazione e l'editoria della Presidenza del Consiglio dei ministri alla società Poste italiane S.p.A. per il rimborso delle agevolazioni postali per la spedizione di prodotti editoriali.

Abbiamo poi le spese per il rilascio di informazioni sul traffico telefonico, all'articolo 2, comma 211, nonché al novellato articolo 96, comma 4, del Codice delle comunicazioni elettroniche (decreto legislativo n. 259 del 2003), allo scopo di limitare le spese dello Stato per le prestazioni obbligatorie degli operatori sulla base delle richieste di intercettazioni e informazioni da parte dell'autorità giudiziaria.

Altro punto è quello relativo alle emittenti radiotelevisive locali: il comma 237 dell'articolo 2 provvede al finanziamento annuale delle emittenti radiotelevisive locali previsto dall'articolo 1, comma 1.244, della legge n. 296 del 2006 (legge finanziaria per il 2007), autorizzando a tal fine la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2010. Il comma 238 reca la norma di copertura finanziaria per gli oneri derivanti dall'incremento del contributo all'emittenza locale, di cui al comma precedente.

Si rileva poi il finanziamento delle autorità amministrative indipendenti: al comma 241 dell'articolo 2 si dispone infatti il trasferimento di risorse tra autorità indipendenti, attribuendo maggiori risorse all'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Questa la rapida descrizione delle modifiche introdotte dalla Camera; per eventuali approfondimenti rinvio alla relazione, rimanendo a disposizione per ulteriori chiarimenti.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione congiunta.

FILIPPI Marco (*PD*). Francamente, signor Presidente, rimango allibito di fronte al percorso che ha seguito la manovra finanziaria, quindi di fronte al metodo e ai risultati di merito che sono stati oggi presentati.

È la prima volta che il Senato si trova a guardare questo provvedimento dalla finestra, nonostante sia stato da noi esaminato per ben due volte, in prima e in questa terza lettura. Il nostro apporto alla legge finanziaria è stato praticamente pari a zero. Considero ciò abbastanza singolare e credo che probabilmente una segnalazione critica in questo senso avrebbe fatto bene alla salvaguardia del ruolo non indifferente del Senato, probabilmente da oggi non più Camera alta ma camera di servizio.

Per quanto riguarda il merito, parlando in termini molto semplificati, con il maxiemendamento votato dalla Camera sono state apportate risorse per 9 miliardi di euro, 3 dei quali costituiti da rimodulazioni delle risorse; altri 3 mi risulta – almeno per la formulazione tecnica che mi è stata data – che, allo stato dell'arte, siano destinati ad impieghi dubbi, se consideriamo l'utilizzo del TFR (così come viene ancora oggi nominalmente de-

finito), mentre poco più di 3 miliardi sono i cosiddetti capitali «scudati», i quali meriterebbero davvero una riflessione a sé. Nella sostanza, di questi 9 miliardi nessuna risorsa è destinata alle infrastrutture. Questo è il dato reale che credo ci debba imporre riflessioni non banali, non solo su questa manovra finanziaria quanto, più in generale, sulla situazione del Paese.

Voglio riprendere il merito delle questioni sottoposte alla nostra attenzione dai relatori. Per il settore delle telecomunicazioni, in particolare, segnalo come siano stati recuperati *in extremis* 50 milioni per le emittenti radiotelevisive, ma il taglio secco rispetto allo scorso anno è di due terzi, essendo stata raggiunta nel passato la somma di 150 milioni in un crescendo che, per la prima volta, quest'anno si contrae in maniera significativa e straordinaria.

Per quanto riguarda poi il finanziamento delle autorità amministrative indipendenti, probabilmente la norma che prevede una rimodulazione ed un riequilibrio delle risorse messe a disposizione tende a pregiudicare il ruolo di autonomia e di indipendenza reale di tali autorità. È questa una decisione che, al di là dell'unico ruolo che abbiamo, cioè quello di osservatori, non lasceremo passare sotto silenzio. Ne discuteremo nuovamente a gennaio, perché l'idea di costruire autorità indipendenti non è accessoria o ornamentale al funzionamento dei servizi del Paese, anzi, credo che proprio in questi giorni si manifesti tutta la necessità di un soggetto terzo, forte, autorevole, autonomo, indipendente che, oltre a regolare, sia in grado di intervenire e di sanzionare. Ritengo che quelle da voi segnalate come norme di finanziamento indeboliscano fortemente il carattere di autonomia e di indipendenza.

In merito al settore delle infrastrutture e dei trasporti, segnalo semplicemente l'attenzione che questa Commissione ha dedicato a quelli che più di una volta abbiamo identificato come i *gate* naturali del Paese per il transito di merci e passeggeri. Mi riferisco, in primo luogo, ai porti, su cui questa Commissione da tempo si è meritevolmente impegnata, ma per i quali questa manovra finanziaria non mette a disposizione neanche un euro. Per gli aeroporti, invece, è prevista un'anticipazione tariffaria dei diritti aeroportuali. Anche in questo caso, credo sia manifesto il fatto che nel Paese l'unico capitale di investimento è quello dei cittadini consumatori di servizi. Non c'è nessuno che investa un euro. È indubbio che le condizioni tariffarie dovevano essere adeguate, ma ciò sarebbe dovuto accadere in base ad una predisposizione specifica di precisi piani finanziari, tant'è che il provvedimento prevede un'anticipazione tariffaria dei diritti aeroportuali, quantificata per 18 mesi, e poi null'altro. Possibile che nessuno si domandi dove vanno a finire queste risorse e che destinazione hanno questi soldi? In un convegno abbiamo assistito ad una prolusione dell'uno e dell'altro rappresentante degli aeroporti di Roma e di Milano, che improvvisavano piani di infrastrutturazione. In generale, esiste un piano finalizzato per le infrastrutture? Non mi sembra. Si insiste ancora sul mantenimento pervicace di promesse elettorali, così come è stato fatto per Alitalia. La campagna elettorale è finita da tempo: credo

ci sia davvero il problema di cominciare a governare questo Paese che aranca.

Le uniche risorse rese marginalmente disponibili per le infrastrutture vengono destinate alla costruzione del ponte sullo Stretto di Messina, questione su cui sarebbe opportuno che l'8<sup>a</sup> Commissione facesse un approfondimento. Ma qualora fossero avviati i lavori rischieremmo veramente di creare un ponte che collega due deserti, nello stato attuale di infrastrutturazione della Calabria e della Sicilia.

Si continua poi ad approvare *ex lege* concessioni autostradali, quando provvedimenti di questo genere, per loro natura, devono avere carattere amministrativo. In tal modo, però, si eludono tutte le prerogative degli organi di controllo, compreso, non ultimo, il parere di merito che questa Commissione, come quella della Camera, è chiamata ad esprimere. Ma mi sembra che tale sia ormai lo stile innovativo abbastanza singolare di questo Governo e di questa maggioranza che si adegua.

Da ultimo, trovo abbastanza singolare anche un altro aspetto: in prima lettura, avevamo segnalato la delicatezza del taglio di 400 milioni di euro di risorse sul trasporto pubblico locale (circa 200 milioni per i rinnovi contrattuali, per la mancanza di investimenti nel parco rotabile e dei mezzi di autotrasporto, nell'innovazione e nella sperimentazione in questo settore). Oggi, questi milioni vengono recuperati, ma non destinati al trasporto pubblico locale, bensì assegnati come risorse per l'autotrasporto. Questo è uno dei provvedimenti che meglio segnalano la distanza e la responsabilità che il Governo si assume in termini di riforme della mobilità dei passeggeri e delle merci nel Paese. Conoscendo assolutamente la delicatezza e la fragilità del settore dell'autotrasporto, unitamente alle risorse che più volte abbiamo esortato il Governo a reperire, è evidente che, se manca un disegno strategico, esse rischiano di essere una toppa a rinforzo di una situazione che progressivamente ed inevitabilmente non può che deteriorarsi.

Tutto questo per dire che sostanzialmente nel provvedimento che ci viene dalla Camera è leggibile una visione del Paese che si definisce in maniera davvero molto netta per corporazioni e interessi individuali, che attacca su determinate materie o si difende in funzione di interessi, non di un disegno che vada nell'interesse generale del Paese. Questa è l'immagine di un'Italia che, a nostro avviso, davvero non tiene più. Nella finanziaria che ci viene dalla Camera non ci sono né una visione né un disegno per il futuro del Paese.

Signor Presidente, le pongo seriamente una domanda: dobbiamo davvero riflettere sul ruolo e sulla funzione delle Commissioni parlamentari, perché se vogliamo essere incisivi, assumendo un ruolo definito, non possiamo limitarci ad essere spettatori passivi di provvedimenti che contraddicono il lavoro che abbiamo cercato di fare in questi mesi, in maniera umile ma convinta. Penso ai porti e alla sicurezza stradale: non si trova un riscontro dal punto di vista delle risorse e delle norme che vada nella direzione cui sostanzialmente abbiamo avviato il tentativo di un lavoro comune.

Abbiamo presentato un parere, come da tradizione e da ritualità, per segnare una posizione che chiaramente non può essere minimamente assorbita o assorbibile dalla finanziaria. Abbiamo presentato alcuni ordini del giorno, come elemento di stimolo a segnalare questioni che abbiamo comunemente condiviso: penso all'alta velocità, con riferimento alla quale sostanzialmente vengono confermati tagli pari ad 1,2 miliardi dell'iniziale provvedimento; probabilmente, sarebbe importante mantenere gli impegni affinché l'alta velocità non subisca proprio in questa fase un momento di attacco e di critica rispetto al malfunzionamento e ai disservizi che si sono registrati, anche per dimostrare che nessuno mette in discussione la validità dell'opera. Il taglio di 1,2 miliardi sul consolidato 2009 non è uno scherzo, in relazione alla continuazione della tratta Milano-Verona.

Così pure per un impegno che sembrava inizialmente condiviso, ma con riferimento al quale avevamo segnalato che non c'erano garanzie reali per il mantenimento dei fondi: penso alla banda larga. Ultimamente, gli annunci da parte del vice ministro Romani hanno palesato l'inconsistenza delle risorse destinate allo scopo.

L'ultima questione che desidero sottolineare riguarda l'edilizia residenziale, in merito alla quale ritorno ancora una volta sul cosiddetto «piano casa», il quale, ad un certo momento di quest'anno, è stato buono soltanto per qualche *spot* sull'aumento del 20 per cento dei volumi e delle ristrutturazioni, saltando prerogative e competenze legislative proprie delle Regioni; quando poi, con l'apporto di queste, necessariamente la cosa è diventata più seria e rispondente alle norme ed alle competenze, il «piano casa» è stato sostanzialmente abbandonato e oggetto di riduzione delle risorse. Noi riteniamo invece che esso sia reale e che le risorse vadano comunque mantenute: in questo senso, l'ordine del giorno che abbiamo presentato non è fine a se stesso, ma è volto a tentare di mantenere la barra dritta rispetto ad un atteggiamento e ad una rotta abbastanza ondegianti da parte di questo Governo.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, mi ricollego a quanto diceva poc'anzi il mio Capogruppo, il senatore Marco Filippi, per sottolineare ulteriormente il disagio e la difficoltà nell'affrontare nuovamente la discussione su questa materia. Nel momento in cui siamo chiamati a valutare il disegno di legge finanziaria si ripropone quanto accaduto in occasione della discussione del disegno di legge di riforma della contabilità dello Stato, cioè la marginalità del Senato: a novembre, al Senato, abbiamo portato avanti la discussione su un'altra finanziaria, mentre quella vera è stata fatta dalla Camera e qui torna una legge blindata, alla quale questo ramo del Parlamento non può apportare alcun contributo per le materie che interessano la nostra Commissione, ma anche per quelle all'attenzione delle altre.

Questa marginalità del Senato e questo modo di fare surrettiziamente la riforma istituzionale del monocameralismo – senza neanche istituire il Senato delle Regioni, ma abolendo di fatto una delle Camere parlamentari



– è un aspetto molto grave, che non può essere taciuto. La maggioranza che sostiene il Governo non può continuare ad accettare lo svuotamento delle funzioni parlamentari di una delle Camere, senza che si sia proceduto sulla strada di una corretta riforma degli assetti istituzionali. Oggi stiamo portando avanti una discussione, perché siamo persone che svolgono scrupolosamente il proprio dovere, ma il ruolo avuto dal Senato nella discussione di questa legge finanziaria è del tutto irrilevante. Questo dovrebbe far riflettere non solo noi, ma anche voi.

La seconda questione che vorrei trattare è la seguente: ci arriva una finanziaria nella quale è assordante il silenzio su temi che ci hanno visti impegnati per mesi e che erano i contenuti della famosa manovra anticiclica che avrebbe dovuto vedere le infrastrutture al centro di un progetto di rilancio e di ripresa del profilo economico e strutturale del Paese. Si è così dimenticata tutta l'enfasi con la quale si è spiegato ai cittadini italiani la messa a disposizione di risorse che, anche attraverso la leva dello sviluppo infrastrutturale, avrebbero dovuto dare un aiuto al nostro Paese per cominciare a riprendere in maniera molto più consistente la strada della crescita. I timidi segnali che ci sono vanno accompagnati, non bisogna lasciare che abbiano uno sviluppo spontaneo lasciato a interventi del tutto marginali.

Anche dell'infrastrutturazione avevamo discusso a lungo in questa Commissione alla presenza del ministro Matteoli, ma se si va a vedere qual è il timone che avrebbe dovuto governare tutto ciò, cioè la legge di bilancio, ci si trova di fronte ad un vuoto assordante. Anche questo dovrebbe preoccuparci, perché avevamo svolto con grande impegno il compito che ci è proprio, ossia fornire indicazioni al Governo, perché questo impianto infrastrutturale dispiegasse fino in fondo le proprie potenzialità. Seguono poi le previsioni di spesa, alcune delle quali alquanto preoccupanti, come già illustrato dal mio Capogruppo. Innanzitutto, pongo l'accento sulla politica dei regali, attuata tramite il silenzioso rinnovo, con il comma 202, delle concessioni autostradali in scadenza e con la possibilità riconosciuta ai funzionari dell'Agenzia del demanio di alienare il patrimonio dello Stato di valore non superiore a 400.000 euro senza che sia esperito alcun tipo di evidenza pubblica. Anche questo è un elemento su cui è necessario soffermarci, visto che stiamo parlando di patrimonio pubblico.

Con il comma 232 si riprende la politica dell'indebitamento nella costruzione di opere infrastrutturali. Mentre si sostiene che è il *project financing*, cui tutti ci siamo appassionati, a finanziare il progetto, in realtà tale finanziamento copre solo una piccola parte della realizzazione dell'opera mentre, alla fine della fiera, è lo Stato che interviene a garanzia. La invito, signor Presidente, a leggere con attenzione il comma 233, con il quale si prevede che il CIPE, con l'autorizzazione al primo lotto costruttivo, assuma l'impegno di finanziare integralmente l'opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato. Anche i giornali hanno dato risalto a questa disposizione. Si torna, quindi, alla vecchia pratica in base alla quale, anziché rendere obbligatoria la presentazione di un piano di finan-

ziamento compiuto dell'opera, è sufficiente che, in base al programma che si presenta, i soldi disponibili riguardino il primo lotto, dopodiché il CIPE, nel momento in cui approva il progetto, si assume anche in proprio l'onere di finanziare integralmente l'opera. Questa è stata la politica in base alla quale sono state costruite le autostrade, che poi abbiamo gentilmente dato in concessione al privato, e con cui si è realizzata l'Alta velocità. Non si è visto nessun capitale privato e tutto, alla fine, è tornato a carico dell'Era-rio. La falsa partecipazione dei privati all'opera infrastrutturale riceve quindi la sua santificazione con questa manovra finanziaria.

Mi rivolgo, a questo punto, ai colleghi della Lega, così appassionati al federalismo: ebbene, non c'è un euro che accompagni il trasporto pubblico locale sulle linee ferroviarie dei pendolari, che è di esclusiva competenza delle Regioni le quali, in questi giorni, stanno facendo i conti con una rivolta dei pendolari che, fra sporcizia, ritardi e mezzi inadeguati, vecchi e nemmeno più riparati, sono quelli che sopportano i maggiori disagi derivanti dall'assenza di investimenti nell'infrastrutturazione. Questa non è una politica nazionale; questa è una politica regionale. Sanità e trasporti sono di esclusiva competenza delle Regioni e a queste ultime vengono fatte mancare le risorse per dare risposte a quei 10 milioni di passeggeri che ogni giorno si spostano con i mezzi di trasporto pubblico per andare a lavorare. Voglio solo rilevare che la precipitazione nevosa nel Centro-Nord, sia pure straordinaria, ha comunque determinato la paralisi del nostro sistema infrastrutturale.

Colgo quindi l'occasione, Presidente, per proporre alla Commissione di approfondire le motivazioni per cui, con quattro gocce di pioggia, un po' di neve o una temperatura di poco sotto lo zero, il sistema di rete italiano salta e non è in grado di garantire la continuità della vita del Paese. È forse il caso di valutare come vengono governate dalle grandi aziende le reti infrastrutturali. Questa situazione viene poi accompagnata da un aumento delle tariffe. Con l'aumento di 3 euro del costo del biglietto, in attesa di futuri investimenti, si fa una gentile concessione alle società aeroportuali, così come si fa con le autostrade: in primo luogo, si aumentano i pedaggi, poi forse si faranno i lavori. In questo senso, il Passante di Mestre *docet*. Si prevede quindi un aumento di 3 euro del costo del biglietto aereo, in quanto bisogna incentivare i privati che hanno in concessione gli aeroporti a fare investimenti futuri.

Infine, signor Presidente, vorrei ricordare che in questi giorni abbiamo tutti assistito all'avvio del nuovo orario ferroviario e delle nuove linee di Alta velocità, accompagnato da un vergognoso rincaro delle tariffe, soprattutto di quelle della seconda classe. Non si può avere questo tipo di approccio. Si chiedono soldi in anticipo per realizzare le infrastrutture; lo Stato se ne accolla l'onere, perché, se i privati non faranno fede ai loro impegni, lo Stato garantirà comunque la prosecuzione dell'opera. Si continua la politica di regalare pezzi di patrimonio dello Stato alle *lobby* che premono con grande intensità sul Parlamento.

Credo che questa manovra finanziaria ancora una volta venga meno alle promesse fatte e alle esigenze del Paese. Pertanto, per le ragioni che ho cercato di spiegare finora, non penso che da parte nostra possa essere espresso un giudizio positivo.

PRESIDENTE. Vorrei intervenire per dare alcune riposte ai colleghi che mi hanno preceduto.

Ritengo che vada dato atto che la politica economica del Governo, caratterizzata dal forte protagonismo del ministro Tremonti, dal luglio 2008 ad oggi è stata estremamente coerente. Il ministro Tremonti ha più di una volta ricordato di avere deciso la manovra finanziaria nel luglio 2008 quando, all'inizio di una crisi finanziaria devastante che ha investito tutti i mercati mondiali, si è decisa la blindatura dei conti pubblici dello Stato e la sua triennalità; a quel tempo, cioè, è stato stabilito, con un provvedimento di legge approvato dalla maggioranza, che, non solo nel 2008 per il 2009 ma anche per gli altri due anni seguenti, i saldi non sarebbero stati modificati. Ciò significava che non ci sarebbe stato alcun sostegno in termini di risorse pubbliche per problemi di crescita e quant'altro.

Io stesso avevo manifestato alcune perplessità su questo tipo di impostazione ma, alla luce di quello che è accaduto, mi sto sempre più convincendo che finora il Governo ha operato bene. Fino ad oggi uno dei Paesi che più ha retto senza esborso di denaro pubblico è stato proprio il nostro. Se guardiamo a quanto è avvenuto, dobbiamo renderci conto che abbiamo affrontato la crisi certamente in un'ottica cara al centrosinistra della prima Repubblica, volta cioè a proteggere i deboli, allargando gli ombrelli protettivi sulla cassa integrazione e facendo in modo che questo strumento fosse applicato non solo al lavoratore della grande industria, ma anche a quello della piccola e media impresa.

I problemi, a mio avviso, sorgeranno a partire dal 2010 e questo è un dato sicuramente presente a tutti noi. Finora, però, il tessuto sociale ed economico del nostro Paese è stato tutelato e, soprattutto, la coesione sociale è stata difesa fino in fondo.

Rispondo ai colleghi intervenuti anche in merito al profilo procedurale. Anch'io mi sono fatto carico di denunciare a più riprese la marginalità del ruolo delle Commissioni, allorquando sono stati presentati decreti *omnibus* in base ai quali, ad esempio, la nostra Commissione ha subito la riforma del sistema ferroviario elaborata da un'altra che aveva titolarità sul quel provvedimento. Vorrei però invitarvi a non stupirvi più di tanto per la manovra finanziaria, perché la prassi è stata sempre questa: la Camera che la esamina per prima è sempre chiamata a lavorare sulle modifiche apportate dall'altro ramo.

FILIPPI Marco (PD). È la prima volta che accade in questi termini.

PRESIDENTE. No, è sempre stato così. Ricordiamoci che nessuno vuole che si vada all'esercizio provvisorio, perché questo sarebbe una sciagura ed una sventura per tutti. Pertanto, a fronte della necessità di con-

cludere i lavori in tempo, accade che la manovra finanziaria viene modificata da chi ha l'opportunità di esaminarla in seconda lettura. Quest'anno è spettato alla Camera e il prossimo spetterà a noi e a quel punto saranno i colleghi della Camera a dover accettare questa metodologia se essa si consoliderà.

Quindi, non enfatizzerei questo punto più di tanto, perché mi pare che le cose siano andate come dovevano andare.

Nel merito, invece, vorrei dare alcuni contributi, in particolare con una proposta che desidero avanzare con riferimento ad un ordine del giorno nel quale sono stati citati settori che ci riguardano.

In sintesi, il ministro Tremonti attualmente non ha ancora messo la firma al grande Piano per il rilancio degli aeroporti Milano-Roma, anche se, a mio avviso, dovrà metterla, perché bisogna rilanciare queste due importanti infrastrutture. Secondo quanto rappresentato in una pregevolissima conferenza stampa, ciò sarà fatto con risorse private, nel senso che l'Unione europea ha autorizzato l'aumento delle tariffe; d'altro canto, ricordo soprattutto alla senatrice Donaggio - che a questi temi è molto sensibile, come ha dimostrato ricordandoci poco fa la questione delle ferrovie - che è emerso che in Europa gli unici due Paesi che hanno segnato una regressione sul piano della presenza degli utenti a livello aeroportuale sono stati Spagna e Italia, che parimenti sono gli unici due ad aver bloccato le tariffe. Ciò mi spinge a pensare che la demagogia sul versante delle tariffe non paghi, nel senso che possiamo sicuramente vantarci di aver contenuto la tariffe, ma dobbiamo tenerci il *record* negativo di essere il Paese che, assieme alla Spagna, ha registrato un decremento di presenze nei propri aeroporti.

Questo deve indurci ad una riflessione: il Governo ha scelto di praticare tale strada, aiutato dalla direttiva comunitaria; secondo me, questa è la strada giusta, perché non c'è esborso di denari pubblici, quindi il ministro Tremonti, di qui a poco, sicuramente si convincerà che è l'unica soluzione, al punto che apporrà anch'egli la propria firma al protocollo d'intesa.

Sui porti sono assolutamente d'accordo: il giorno in cui il Governo ufficialmente ci dirà di essere d'accordo sull'introduzione dell'autonomia finanziaria, avremo raggiunto un grande risultato; se ciò non dovesse accadere, certo risulterebbe assolutamente inspiegabile non avere l'autonomia finanziaria e subire un taglio di tutte le risorse previste.

Sulla banda larga è stato presentato un emendamento a proposito del quale ho in mente di muovere una proposta, perché vado sottolineando da mesi un aspetto sul quale ho sensibilizzato anche il Ministro dell'economia e il vice ministro delle telecomunicazioni. Sono d'accordo con quanto proponete nel vostro ordine del giorno: la banda larga è la struttura strategica più importante di cui dovrebbe dotarsi l'Italia, mentre siamo ventiquattresimi in Europa, essendo stati sopravanzati da altri.

Qui però c'è un equivoco grande come una montagna, per rimediare al quale - se siamo d'accordo - possiamo elaborare un ordine del giorno insieme. La banda larga consiste in una serie di scavi eseguiti sulla strada

per il deposito di un cavo: per quale motivo si deve fare ciò a spese dello Stato (come ho provato a spiegare anche al vice ministro Romani, proprio questa Commissione ha adottato norme sul *project financing*)? Che c'entra lo Stato nel finanziare gli scavi? L'85 per cento del costo per l'attivazione della banda larga è dovuto a scavi eseguiti per terra: ho dunque suggerito il ricorso all'applicazione della normativa sul *project financing* (ossia quella del «Codice degli appalti» che abbiamo introdotto noi), per realizzare l'ammodernamento della rete telematica al fine di permettere la connessione veloce ad Internet, in funzione della possibilità di dividere l'Italia in tre o cinque lotti. Non conviene infatti affidarsi a Infrater, che - pur essendo una società dello Stato - è stata una delusione: sono stati investiti 3 milioni di euro in un anno in questa società gracile, di 25 persone, che fa capo al Ministero dello sviluppo economico. Sono favorevole a superare tutto questo: il Governo faccia quattro o cinque bandi nazionali e li offra ai privati; si costituiranno sicuramente consorzi di privati che, con i loro fondi, potranno eseguire gli scavi, ottenendo la concessione per cinquant'anni, in modo da recuperarli. Le società di telecomunicazioni hanno tutto l'interesse, come anche la pubblica amministrazione ed il ministro Brunetta, a prendere in affitto questa banda larga, con i proventi della quale rientrare del capitale investito. La teoria dei parcheggi con cui abbiamo risolto, specie al Nord, il problema della dotazione di infrastrutture, secondo me, è applicabile alla banda larga: non c'è nulla di specialistico e di scientificamente avanzato nel realizzarla, si tratta soltanto di una questione di buon senso. Ho rilasciato un'intervista a «Panorama», pubblicata un mese fa, in seguito alla quale gli operatori mi hanno telefonato per dirmi che erano d'accordo con me. Se invece, senza sottintesi, si vuole favorire la Telecom (prestigiosissima società che un tempo era la gloria del mio Paese, mentre adesso mi fermo qui, perché sarei portato a dire cose troppo pesanti), non se ne capisce il motivo, per cui si ritrovano tutti a protestare con il Governo, perché non ha inserito 800 milioni di finanziamenti alla banda larga. E quale avrebbe dovuto essere il motivo: favorire una società in crisi? Non è assolutamente possibile. Con riferimento a ciò, in quest'ordine del giorno la parte dispositiva, anziché prevedere di sbloccare gli 800 milioni - che, potrei sbagliarmi, ma non credo ci siano - potrebbe risolvere il problema della banda larga in questo modo, finché tali fondi non ci sono.

Sul «piano casa» sono d'accordo, ma state attenti, colleghi, perché lo *housing* sociale sta decollando, come l'attività sui beni demaniali: la proposta del Governo era di istituire fondi comuni, come si stava facendo con la Cassa depositi e prestiti regionale, visto che ogni Regione ha il proprio fondo; con il contributo dei privati, in Lombardia, sono già partite queste iniziative a Cremona e Milano, quindi credo che l'intendimento fosse buono.

Alla senatrice Donaggio vorrei poi rivolgere un ultimo chiarimento: il contenuto del comma 233 non è un grimaldello per indebitare lo Stato. Il concetto previsto dai primi tre commi è infatti il seguente: ...

DONAGGIO (*PD*). Ma non ci faccia fare il Ponte sullo Stretto a spese nostre, signor Presidente!

PRESIDENTE. Si tratta di infrastrutture strategiche inserite nel Piano strategico, nei confronti delle quali esiste già un piano finanziario, cioè si sa cosa fanno i privati e quanto deve metterci il pubblico.

Nel caso concreto, la Corte dei conti ha avuto qualcosa da eccepire sul Terzo Valico, che costa 5 miliardi: siccome lo stanziamento del Governo è di 500 milioni, ha stabilito che non si può fare. Allora, abbiamo varato questa norma con cui si prevede quanto segue: per le opere strategiche (solo quelle di cui si parla alla delibera del 21 dicembre 2001), se si copre il 10 per cento delle spese si possono iniziare i lavori, altrimenti no. In questo modo, la Corte dei conti – che è un organismo importantissimo, vista la complessità del nostro Paese, lo dico con il sorriso sulle labbra – non si oppone più, quindi si può partire. D'altro canto, c'è un fatto elementare, puerile: per un'opera che richiede dieci anni per essere realizzata, è possibile che vi siano organismi dello Stato che rimangono fermi nella considerazione che senza avere tutti i fondi immediatamente a disposizione non si possono avviare i lavori? Che assurdità è questa? Perché bisogna avere nel bilancio 5 miliardi per finanziare un'opera? Senatrice Donaggio, me lo spieghi lei.

DONAGGIO (*PD*). Gli scandali precedenti sono frutto di questo comportamento, signor Presidente.

PRESIDENTE. La Corte dei conti ragiona così, ma perché si devono appostare subito 5 miliardi nel bilancio dello Stato, per realizzare un'opera che si sa già che richiederà almeno otto o nove anni per essere realizzata (e in questo caso mi riferisco, in particolare, a quella galleria di 38 chilometri)?

FILIPPI Marco (*PD*). Basta che ci sia la garanzia che si tratti veramente di otto o nove anni: questo era il presupposto della legge obiettivo.

PRESIDENTE. Per la garanzia, allora, cari amici, dobbiamo entrare nella tecnicità.

FILIPPI Marco (*PD*). Stiamo assistendo di nuovo alla stagione delle prime opere, signor Presidente: non è mica un caso che il testo sia stato blindato!

PRESIDENTE. Rimaniamo sul piano tecnico, senatore Filippi: il bilancio dello Stato italiano non è mai stato decennale, dal 1860 ad oggi. È quindi impossibile mettere un vincolo di durata decennale: possiamo porre limiti d'impegno, ma è un'altra cosa. Gli stanziamenti – lo dico da ragio-

niere – sono organizzati annualmente e triennialmente, ma se i lavori per un'opera si prevede in partenza che dureranno dieci anni, come risolviamo il problema? Così aiutiamo a risolverlo, perché c'è un vincolo in più, grazie al quale almeno bisogna stanziare il 10 per cento. Ho letto così questa norma, senza alcun elemento di furbizia per scaricare sullo Stato. Si tratta comunque di finanziamenti statali che servono per superare il vincolo posto dalla Corte dei conti.

BALDINI (*PdL*). Signor Presidente, sulla base di quanto ha detto sulla banda larga, vorrei soffermarmi sull'opportunità di un progetto di cui lei ha parlato, che condivido e con il quale mi trovo perfettamente d'accordo.

Rispetto però ad una via di buonsenso, che non si applica soltanto al caso specifico ma anche ad una serie di altre iniziative che riguardano funzioni e servizi pubblici, vorrei capire quali argomentazioni sostengono le posizioni sia del Ministro sia del Vice ministro dello sviluppo economico. Vorrei capire perché costoro, che rappresentano il Governo, ad ogni dichiarazione che rilasciano pubblicamente, sono così determinati nel dire che bisogna bloccare decine di milioni per finanziare questa operazione. Vorrei capire questo aspetto, anche perché – ripeto – io sono perfettamente d'accordo con il presidente Grillo sul fatto che quella da lui indicata mi sembra l'unica strada percorribile.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione congiunta.

ZANETTA, *relatore sulla tabella 10-ter e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Propongo alla Commissioni l'approvazione di un rapporto favorevole sullo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sulle connesse disposizioni del disegno di legge finanziaria, come modificati dalla Camera dei deputati.

MURA, *relatore sulla tabella 3-ter e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Propongo alla Commissione l'approvazione di un rapporto favorevole sullo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico – Dipartimento per le comunicazioni – e sulle connesse disposizioni del disegno di legge finanziaria, come modificato dalla Camera dei deputati.

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

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno.

ZANETTA, *relatore sulla tabella 10-ter e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere contrario sugli ordini del giorno presentati.

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

PRESIDENTE. Prima di passare alla votazione degli ordini del giorno, chiedo al senatore Filippi se è disponibile a riformulare l'ordine del giorno G/1791-B/2/8/Tab.10-ter.

FILIPPI Marco (*PD*). Presidente, capisco che la sua proposta colga anche un'intuizione: probabilmente la concezione e la cultura della finanza di progetto, più che essere teorizzata e scritta in qualche norma, dovrebbe trovare riscontro nella pratica quotidiana. L'argomento è stato oggetto più di una volta di un dibattito di approfondimento informale intercorso fra me e lei. Ad oggi, però, per il 95 per cento dei casi (e forse anche di più) la finanza di progetto è stata utilizzata prevalentemente dai comuni per la realizzazione delle opere urbane, in prevalenza di parcheggi.

PRESIDENTE. Ma anche per la realizzazione di strutture sportive o di cimiteri.

FILIPPI Marco (*PD*). Francamente, poi, in merito alla banda larga non ritengo che non sia possibile prevedere interventi di finanza di progetto, mi sembra tuttavia che il quadro normativo attuale non consenta al privato di intervenire come da lei indicato (realizzazione degli scavi e passaggio della fibra) e poi di rivalersi sui vantaggi.

PRESIDENTE. È assolutamente così.

FILIPPI Marco (*PD*). Non mi sembra.

PRESIDENTE. Le farò vedere la relazione. Occorre che il progetto della banda larga sia inserito negli investimenti strategici, e lo è già; occorre poi che il Ministro pubblichi un bando e chieda ai privati se hanno interesse a realizzare i lotti che dovrebbero scaturire dalla divisione dell'Italia in cinque zone. A quel punto chi realizza quell'opera riceve, secondo il bando, una concessione della durata di cinquant'anni. L'imprenditore del settore delle costruzioni effettua così lo scavo e realizza il progetto di banda larga, ad esempio per la Regione Piemonte. Nel momento in cui Telecom o Wind intendono usare la banda larga o intende farlo il ministro Brunetta per adeguare la pubblica amministrazione, questi utilizzatori devono pagare l'affitto per cinquant'anni. È tutto qui. È assolutamente praticabile. Posso garantirle, senatore Filippi, di aver approfondito questo tema. È per questo che continuo a manifestare queste mie convinzioni. Ho l'apprezzamento degli imprenditori, ma la sordità di chi dovrebbe decidere e che, evidentemente, preferisce la logica degli 800 milioni o del miliardo di finanziamento. Faccio presente che l'ingegner Caio ha manifestato delusione per il fatto che il progetto è stato presentato un anno e mezzo fa ma si continua a perdere posizioni. La soluzione che presento è un rilancio



che parte da una premessa: non ci sono soldi pubblici e la banda larga deve essere comunque realizzata. Si può fare.

BALDINI (*PdL*). Scusi Presidente, ma questo riguarda anche la sicurezza e le reti televisive.

FILIPPI Marco (*PD*). Vogliamo scommettere che comunque non verrà realizzata neanche in *project financing*? Sarei portato a mantenere questo ordine del giorno, perché fa riferimento ad un impegno che, in ultimo, anche il sottosegretario Romani aveva dichiarato che sarebbe stato onorato, il che non è avvenuto.

Vogliamo fare una scommessa? Vogliamo vedere che anche se si presenta un ordine del giorno ancora ispirato alla finanza di progetto non si realizzerà alcunchè? È ovvio che nessuno vuole depotenziare la posizione altrui.

PRESIDENTE. Senatore Filippi, io penso che questa possa essere una soluzione che – ripeto – ha ricevuto anche l'apprezzamento degli operatori del settore delle telecomunicazioni. Prendo atto però che nel bilancio dello Stato lo stanziamento non è previsto e che, quindi, siamo fermi al palo. Io però continuo ad insistere sulla mia idea.

FILIPPI Marco (*PD*). Allora, signor Presidente, non chiamiamola scommessa, ma sfida comune. Ricordo che in questa Commissione abbiamo riesaminato il «Codice degli appalti» in funzione di una finanza di progetto e l'apporto che abbiamo dato in quell'occasione è stato più che collaborativo. Faccio però presente che ad oggi quella norma è rimasta più sulla carta che altro. Ricordo ancora che abbiamo lavorato per la riforma portuale e per l'autonomia finanziaria ma ci sono sempre stati dei punti di caduta.

PRESIDENTE. Il *project financing* però è decollato.

FILIPPI Marco (*PD*). Facciamo una verifica.

PRESIDENTE. Negli anni 2003, 2004 e 2005 sono stati attivati 26 miliardi di *project* in Italia.

FILIPPI Marco (*PD*). Io mi riferisco al periodo successivo alla riforma del «Codice degli appalti», esaminata in questa Commissione.

PRESIDENTE. Verificheremo presso l'unità tecnica del Ministero. Il *project financing* però sta invadendo il Paese. Lo garantisco.

FILIPPI Marco (PD). Non ho riscontri in tal senso, e lo dico con dispiacere.

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore, ma il piano aeroportuale Milano-Roma si fa in *project financing*.

FILIPPI Marco (PD). Lo faremo in futuro.

L'unica cosa certa per il momento è la disposizione normativa, ma, come già ricordato dalla senatrice Donaggio, intanto si è chiesto agli utenti degli aeroporti di anticipare 3 euro di aumento del costo del biglietto, senza che ci sia un miglioramento dei servizi né il riscontro di un piano finanziario. C'è un principio di fondo che andrebbe rispettato. Purtroppo, in questo Paese, l'unico capitale di investimento e di rischio è quello dei contribuenti. Non c'è un privato che investa un euro sulla infrastrutturazione. Questo è il senso degli ordini del giorno e degli interventi che abbiamo svolto oggi.

Comunque, signor Presidente, anziché scommettere fra me e lei, ingaggiamo ancora una nuova sfida.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli ordini del giorno.

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

*(Posti separatamente ai voti, sono respinti gli ordini del giorno G/1791-B/1/8/Tab.10-ter, G/1791-B/2/8/Tab.10-ter e G/1791-B/3/8/Tab.10-ter).*

Ricordo che ai sensi dell'articolo 127, comma 2, secondo periodo, del Regolamento, i suddetti ordini del giorno potranno essere ripresentati in Assemblea, purché sottoscritti da almeno otto senatori.

L'esame degli ordini del giorno è così esaurito.

Restano ora da votare i rapporti alla 5<sup>a</sup> Commissione.

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

Metto ai voti la proposta di rapporto favorevole, avanzata dal relatore, senatore Zanetta, sulla tabella 10-ter del disegno di legge di bilancio e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.

**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.

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

Metto ai voti la proposta di rapporto favorevole, avanzata dal relatore, senatore Mura, sulle parti della tabella 3-ter del disegno di legge di bilancio e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.

**È approvata.**

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

*I lavori terminano alle ore 11,55.*

ALLEGATO

**RAPPORTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULLO  
STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLE INFRA-  
STRUTTURE E DEI TRASPORTI (DISEGNO DI LEGGE  
N. 1791-B E 1791-ter – TABELLA 10-ter) E SULLE PARTI  
CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1790-B**

La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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 SVI-  
LUPPO ECONOMICO (DISEGNO DI LEGGE N. 1791-B e E  
1791-ter –TABELLA 3-ter, limitatamente alle parti di compe-  
tenza) E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO  
DI LEGGE N. 1790-B**

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 (1791-B e 1791-ter TABELLA 10-ter) E  
SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI  
LEGGE N. 1790-B**

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

premesso che,

la decisione del Governo di non adottare, in occasione della manovra finanziaria al nostro esame, adeguate politiche di bilancio anticicliche, secondo quantità e qualità corrispondenti alle necessità del Paese, accresce le preoccupazioni per la mancata ripresa della crescita economica del Paese e per l'ulteriore aggravamento della situazione di deterioramento dei nostri conti pubblici;

il giudizio espresso sulla manovra di Bilancio durante la prima lettura al Senato viene confermato in terza lettura, in ragione dell'assenza di un preciso obiettivo programmatico per il prossimo anno e per gli anni successivi sul terreno dello sviluppo competitivo ed infrastrutturale del nostro Paese;

malgrado le diverse misure introdotte alla Camera, non sono altresì previsti adeguati interventi finalizzati ad una graduale discesa del volume globale del debito pubblico e soprattutto non si prospettano interventi significativi dal lato del contenimento delle spese correnti della pubblica amministrazione,

per quanto riguarda le parti di competenza dell'8<sup>a</sup> Commissione:

i tagli agli 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 per lo più confermati durante l'esame del provvedimento alla Camera. In particolare, vengono confermati i tagli alla missione «diritto alla mobilità», nonché quelli relativi alle Ferrovie dello Stato per l'Alta velocità, Milano-Genova, Milano-Verona e nodo di Verona e all'Anas;

nell'ambito dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il 2010 (tabella n. 10), vengono confermati i tagli alle disponibilità finanziarie per la realizzazione di importanti opere infrastrutturali come il Passante di Bologna e i passanti ferroviari di Milano e di Torino, nonché nell'ambito dell'edilizia pubblica;

del tutto inaccettabili sono la conferma dei tagli operati nell'ambito del programma sviluppo e della sicurezza del trasporto aereo (Enav) e nell'ambito del settore del trasporto marittimo, per l'acquisto di veicoli adibiti al miglioramento dei servizi del trasporto pubblico locale;

con riguardo al programma politiche abitative vengono confermati i tagli alle risorse per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione, all'edilizia sperimentale e al programma politiche urbane e territoriali,

rilevato che,

il disegno di legge recante la manovra finanziaria per l'anno 2010 non sembra rispondere alle esigenze primarie del nostro Paese e lascia disattesi importanti 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. Nel frattempo il Governo continua a stanziare risorse a favore del Ponte sullo Stretto che in assenza della programmazione e realizzazione di altre opere infrastrutturali viarie e ferroviarie di collegamento con il resto del paese e dell'europa si prefigura come una nuova opera incompiuta;

si conferma la 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;

la riduzione delle risorse messe a disposizione dell'Anas andrà a colpire, in modo consistente, l'adeguamento della viabilità ordinaria, con ricadute sulla sicurezza complessiva dei tratti stradali più a rischio, e gli interventi di potenziamento infrastrutturale delle aree a forte concentrazione di attività produttive;

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 milioni alle nuove reti tecnologiche,

per le sopra esposte ragioni

**DELIBERA DI ESPRIMERE UN RAPPORTO CONTRARIO**

**ORDINI DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE  
N. 1791-B**

**G/1791-B/1/8/Tab.10-ter**

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

L'8<sup>a</sup> 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:

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 pubbliche (Tabella 10) colpiscono sia l'edilizia residenziale pubblica sia il programma politiche abitative;

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 stanziare nella precedente legislatura dal Governo Prodi per un ammontare di 500 milioni i euro e finalizzate alla realizzazione di edifici residenziali per i cittadini privi di abitazione propria, sono state inopportuna 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-B/2/8/Tab.10-ter**

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

L'8<sup>a</sup> 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:

l'Italia presenta scarsi valori di alfabetizzazione informatica rispetto agli altri grandi Paesi europei (il 50 per cento degli italiani non ha mai utilizzato *internet*, contro il 26 per cento dei francesi, il 20 per cento dei tedeschi e il 18 per cento 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 per cento della popolazione risulta in condizioni di *digital divide* (dispone di una velocità di connessione inferiore a 1Mb/s); a causa dell'esponeziale 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;

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 numerique 2012*», quello inglese «*Digital Britain*» e quello americano «*American Recovery and Reinvestment Act*» destinano somme ingenti allo sviluppo della banda larga nei rispettivi paesi.

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

nel disegno di legge che contiene il Bilancio 2010 non vi sono risorse per l'implementazione della rete in banda larga;

impegna il Governo

a sbloccare in tempi rapidi l'*iter* autorizzativo del Piano per la Banda Larga attualmente bloccato dal

CIPE confermando l'originario impegno di spesa pari ad 800 milioni di euro;

**G/1791-B/3/8/Tab.10-ter**

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

L'8<sup>a</sup> 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:

gli stanziamenti di bilancio relativi alle infrastrutture pubbliche e alla logistica sono stati drasticamente ridotti dal Governo;

in particolare, colpisce il taglio operato alle Ferrovie dello Stato per il completamento dell'Alta velocità, Milano-Genova, Milano-Verona e nodo di Verona (passa da 1.800 a 600 milioni di euro),

impegna il Governo

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 alla realizzazione dei grandi assi di collegamento tra cui, in via prioritaria, l'Alta velocità, Milano-Genova, Milano-Verona e nodo di Verona.

---



