

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

RESOCONTO STENOGRAFICO

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 2003 E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 2003-2005 e relative NOTE DI VARIAZIONI (nn. 1827 e 1827-bis)

(Approvato dalla Camera dei deputati)

**Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
per l'anno finanziario 2003
(Tabelle 10 e 10-bis)**

**Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni
per l'anno finanziario 2003
(Tabelle 11 e 11-bis)**

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE E PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 2003) (n. 1826)

(Approvato dalla Camera dei deputati)

IN SEDE CONSULTIVA

I N D I C E

MARTEDÌ 19 NOVEMBRE 2002

(Antimeridiana)

(1827 e 1827-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005 e relative Note di variazioni, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2003

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2003

(1826) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003), approvato dalla Camera dei deputati

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE:

- * – GRILLO (FI) Pag. 10, 13, 17 e *passim*
 – PEDRAZZINI (LP), relatore sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria 5
 CICOLANI (FI), relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria 10, 15
 DONATI (Verdi-U) 13, 15
 FABRIS (Mar-DL-U) 17
 VISERTA COSTANTINI (DS-U) 17

MARTEDÌ 19 NOVEMBRE 2002

(Pomeridiana)

(1827 e 1827-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005 e relative Note di variazioni, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2003

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2003

(1826) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE:

- GRILLO (FI) Pag. 19, 20
 * FORTE (UDC:CCD-DE) 19

MERCOLEDÌ 20 NOVEMBRE 2002

(Antimeridiana)

(1827 e 1827-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005 e relative Note di variazioni, approvato dalla Camera dei deputati

N.B.: L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

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

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2003

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2003

(1826) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE:

– PEDRAZZINI (LP), relatore sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria Pag. 21, 23, 25

BALDINI, sottosegretario di Stato per le comunicazioni 23

CHIRILLI (FI) 23

* PESSINA (FI) 21

MERCOLEDÌ 20 NOVEMBRE 2002

(Pomeridiana)

(1827 e 1827-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005 e relative Note di variazioni, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2003

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2003

(1826) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE:

* – GRILLO (FI) Pag. 27, 31, 33

* MARTINAT, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti 32

MONTALBANO (DS-U) 30

VISERTA COSTANTINI (DS-U) 27

GIOVEDÌ 21 NOVEMBRE 2002

(Antimeridiana)

(1827 e 1827-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005 e relative

Note di variazioni, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2003

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2003

(1826) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Rapporto favorevole sulle tabelle 11 e 11-bis, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE:

– GRILLO (FI) Pag. 35, 36

PEDRAZZINI (LP), relatore sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria 35

GIOVEDÌ 21 NOVEMBRE 2002

(Pomeridiana)

(1827 e 1827-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005 e relative Note di variazioni, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2003

(1826) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporto favorevole con osservazioni sulla tabella 10, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE:

* – GRILLO (FI) Pag. 37, 39, 40 e passim

CICOLANI (FI), relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria 37, 39, 40 e passim

DONATI (Verdi-U) 39, 40, 43 e passim

* FABRIS (Mar-DL-U) 40, 41, 42

GUASTI (FI) 41

* MARTINAT, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti 40, 41, 42 e passim

MONTALBANO (DS-U) 41

ALLEGATO (contiene i testi di seduta) 48

MARTEDÌ 19 NOVEMBRE 2002

(Antimeridiana)

Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI

I lavori hanno inizio alle ore 11,35.

(1827 e 1827-*bis*) *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005 e relative Note di variazioni*, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 10 e 10-*bis*) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2003

(Tabelle 11 e 11-*bis*) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2003

(1826) *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003)*, approvato dalla Camera dei deputati

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE, *relatore sulle tabelle 11 e 11-*bis* e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005 e relative Note di variazioni» – Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2003 (tabelle 10 e 10-*bis*); Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2003 (tabelle 11 e 11-*bis*) – e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003)», già approvati dalla Camera dei deputati.

Riferirò alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-*bis* e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

Con riferimento all'articolato del disegno di legge finanziaria come risulta dalle modifiche apportate dalla Camera dei deputati si segnala, per la competenza di comunicazioni che all'articolo 59, commi 33 e 34, a seguito di due emendamenti approvati in prima lettura, vengono stanziati contributi a favore delle emittenti televisive locali.

Al comma 33, tale concessione, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2003, che si aggiunge alla somma di 10 miliardi di lire precedentemente stanziati per il 2001, è finalizzata all'incentivazione della produzione tele-

visiva locale destinata al mercato nazionale e internazionale, come già previsto dalla legge finanziaria 2001 e come modificato dalla legge n. 29 del 2001.

Al comma 34 viene incrementato di 5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2003, il finanziamento annuale, autorizzato dalla legge finanziaria 1999, confermato dalla legge finanziaria 2000 ed infine incrementato dalla legge finanziaria 2001, destinato ad incentivare l'adeguamento degli impianti delle emittenti locali al piano nazionale di assegnazione delle frequenze.

L'articolo 64 riprende e sostituisce quanto stabilito dall'articolo 22 della legge 5 marzo 2001, n. 57, «Disposizioni in materia di apertura e regolazione dei mercati» e prevede la concessione di un contributo per l'acquisto o il noleggio di ricevitori-decodificatori dei segnali radiotelevisivi per la televisione digitale terrestre e per l'accesso a larga banda ad *Internet*.

La misura del contributo statale varia da 75 a 150 euro e viene corrisposto per mezzo di uno sconto, pari a 75 euro alle persone fisiche o giuridiche sull'ammontare del contratto di abbonamento per l'accesso ad *Internet* a banda larga, ove stipulato dopo il 10 dicembre 2002; ovvero per mezzo di un contributo di 150 euro alle persone fisiche, ai pubblici esercizi ed agli alberghi per la ricezione dei programmi televisivi in tecnica digitale terrestre e la conseguente interattività. Per entrambi i contributi, in presenza di acquisto, il beneficio viene attribuito sulle prime bollette di pagamento fino alla concorrenza dell'ammontare; nel caso di noleggio dell'apparato, con contratto minimo annuale, il contributo viene riconosciuto ripartendolo sulle bollette.

Il limite di spesa è di 20 milioni di euro per il 2003 e con decreto del Ministro delle comunicazioni, di concerto con il Ministro dell'economia e finanze, vengono stabiliti criteri e modalità di attribuzione della concessione, con un'autorizzazione di spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2003.

Si segnala che in sede di esame alla Camera è stata cancellata una tipologia di contributi, in particolare quella relativa agli apparati decodificatori di dati e programmi digitali con accesso condizionato.

L'ultimo comma dell'articolo 64, inserito in prima lettura alla Camera, stabilisce che con decreto del Ministro delle comunicazioni, si determini la disciplina dei contributi richiesti alle imprese per le licenze individuali e le autorizzazioni generali per i servizi di telecomunicazioni, sulla base dei criteri di cui ai commi 20 e 21 dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica n. 318 del 1997: regolamento per l'attuazione di direttive comunitarie relative al processo di liberalizzazione nel settore delle telecomunicazioni che con il decreto del Presidente della Repubblica n. 447 del 2001 ha superato il vecchio regime basato sulle concessioni.

Fino alla data di tale emanazione resta in vigore la disciplina transitoria di cui al decreto del Ministro delle comunicazioni 30 gennaio 2002. Infatti, alla fase normativa di trasformazione delle concessioni non è stato possibile fare seguire tempestivamente l'adozione del provvedimento con-

cernente i nuovi contributi e si è reso necessario predisporre una soluzione provvisoria.

In proposito si rileva che il decreto del Presidente della Repubblica n. 318 del 1997 prevedeva, diversamente, che i contributi fossero fissati con decreto dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e non con decreto ministeriale.

Alla tabella A «Fondo speciale di parte corrente» l'accantonamento del Ministero delle comunicazioni è preordinato alla realizzazione di disposizioni ordinarie in materia di pubblica amministrazione e per l'emittenza radiotelevisiva. La voce della tabella A relativa al Ministero per le comunicazioni riporta la somma di 24.648 migliaia di euro per il 2003 e 4.648 per il 2004 ed il 2005.

Alla tabella B «Fondo speciale in conto capitale» la relazione di accompagnamento al disegno di legge finanziaria indica finalizzazioni, facendo solo riferimento a interventi in materia di pubblica amministrazione. Nella tabella B al Ministero per le comunicazioni sono attribuite 5.165 migliaia di euro per il 2003, per il 2004 e il 2005.

Alla tabella C «Stanziamenti autorizzati da leggi di spesa permanente la cui quantificazione annua è demandata alla legge finanziaria» nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze si segnala tra le spese permanenti di natura corrente quella relativa al funzionamento delle Autorità di settore e delle Autorità per le garanzie nelle comunicazioni. Lo stanziamento relativo è di 23,3 milioni di euro per il 2003 e 22,8 milioni di euro per gli anni 2004 e 2005; ridotto di 5,4 milioni di euro rispetto ai dati assestati del bilancio per l'anno 2002 e di 597.000 euro rispetto alle previsioni della tabella C della legge finanziaria. Le variazioni da apportare al bilancio triennale a legislazione vigente sono, in migliaia di euro, 9.658 per il 2004 e 2005, con riferimento all'editoria, e 597 per l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, a partire dal 2003.

Non sono previsti stanziamenti relativi al Ministero delle comunicazioni in tabella C. Non sono previsti stanziamenti relativi al Ministero delle comunicazioni in tabella D. Alla tabella E è previsto il definanziamento della legge n. 28 del 2000, relativa alla parità di accesso ai mezzi di informazione. All'unità previsionale di base 4.1.2.5 «Radiodiffusione televisiva locale», capitolo 3.1.2.3 - Rimborso degli oneri sostenuti dalle emittenti radiofoniche e televisive per la trasmissione di messaggi autogestiti a titolo gratuito - si rileva un definanziamento di 5 milioni di euro dovuto all'approvazione di cui all'articolo 59, comma 34, del disegno di legge finanziaria.

Alla tabella F, nel settore n. 27 «Interventi diversi» (legge n. 57 del 2001, Disposizioni in materia di apertura e regolazione dei mercati, articolo 22, comma 1, acquisto ricevitori-decodificatori, Apparecchi di comunicazioni) sono previsti 12,91 milioni di euro per il 2003. Rispetto allo stanziamento del capitolo a bilancio assestato 2002, c'è stata una riduzione di 25,5 milioni di euro dovuta a quanto disposto all'articolo 64 del disegno di legge finanziaria.

Lo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2003 (tabella n. 11) reca spese in termini di competenza per 206,2 milioni di euro (pari allo 0,05 per cento della spesa finale del bilancio dello Stato). Dopo l'esame dei documenti di bilancio da parte della Camera dei deputati, la nota di variazioni evidenzia una riduzione per 1,38 milioni di euro.

Nel settore delle comunicazioni sono anche previsti stanziamenti che insistono nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (tabella n. 2). I centri di responsabilità cui attiene la suddivisione delle spese sono: Concessioni e autorizzazioni (49,8 per cento della complessiva previsione di spesa del Ministero con 102,5 milioni di euro). Gran parte della spesa di parte corrente è assorbita dall'unità previsionale di base 4.1.2.5 - Radiodiffusione televisiva locale - ed il passaggio alla Camera ne ha modificato la distribuzione spostando 5 milioni di euro dal capitolo 3123 al capitolo 3121, a seguito dell'approvazione dell'articolo 59, comma 34, della legge finanziaria.

Tra le spese in conto capitale, all'unità previsionale di base 4.2.3.3. - Radiodiffusione televisiva locale - viene azzerata la competenza del capitolo 7580 che, in base all'articolo 23 della legge n. 57 del 2001, prevedeva contributi solo fino all'anno 2002.

All'unità previsionale di base 4.2.3.4 - Apparati di comunicazioni - si trova una diminuzione di 25,5 milioni di euro, dovuta all'articolo 64 del disegno di legge finanziaria, che per l'anno 2003 sostituisce la finalità del finanziamento previsto al capitolo 7590.

Agli Affari generali è destinato il 26,4 per cento della spesa con 54,5 milioni di euro. Tra le spese di parte corrente la maggior parte grava sull'unità previsionale di base 3.1.1.0 - Funzionamento - con 46,3 milioni di euro. Le spese in conto capitale vertono principalmente sull'unità previsionale di base 3.2.3.1 - Beni mobili per l'acquisto di attrezzature, mobilio e dotazione libraria.

Per il Segretariato generale è disposto il 7 per cento della spesa con 14,5 milioni di euro. Le maggiori spese di parte corrente sono relative all'unità previsionale di base 2.1.2.1 - Accordi ed organismi internazionali (5,9 milioni di euro), mentre in conto capitale la dotazione è in gran parte relativa all'unità previsionale di base 2.2.3.3 - Ricerca scientifica (3,1 milioni di euro).

All'Istituto superiore delle comunicazioni è destinato il 6,3 per cento della spesa, con 12,6 milioni di euro. L'unità previsionale di base 7.1.1.0 - Funzionamento - copre la parte principale (8,4 milioni di euro) della spesa di parte corrente, mentre le spese in conto capitale vertono quasi esclusivamente sull'unità previsionale di base 7.2.3.3 - Ricerca scientifica.

Per il funzionamento del Gabinetto si destina il 4,8 per cento della spesa, con 9,6 milioni di euro. Le spese correnti, in aumento per 2,9 milioni di euro, fanno interamente capo all'unità previsionale di base 1.1.1.0 «Funzionamento. Le spese in conto capitale ammontano a 100.000 euro.

Per il Centro pianificazione e gestione delle frequenze è stanziato il 4,4 per cento della spesa, con 8,6 milioni di euro. Le spese correnti sono

ripartite tra l'unità previsionale di base 5.1.1.0 - Funzionamento (2,6 milioni di euro) e l'unità previsionale di base 5.1.2.1. - Controllo emissioni radioelettriche (1,5 milioni di euro). Le spese in conto capitale, pari a 4,9 milioni di euro, si riferiscono all'unità previsionale di base 5.2.3.1 - Controllo emissioni radioelettriche.

Per il Centro regolamentazione e qualità dei servizi si stanziava l'1,3 per cento della spesa, con 2,5 milioni di euro. Le spese correnti, per 2,6 milioni di euro, sono interamente relative all'unità previsionale di base 6.1.1.0 - Funzionamento, mentre lo stanziamento per le spese in conto capitale è pari a 13.500 euro.

Gli stanziamenti che insistono nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (tabella n. 2) sono quelli a favore della Società Poste italiane S.p.A e trattasi di trasferimenti facenti riferimento al centro di responsabilità Tesoro, destinati alle seguenti unità previsionali: 3.1.2.4 - Poste italiane S.p.A (69,8 milioni di euro, con una variazione in meno pari a 332,2 milioni di euro); 3.1.2.14 - Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (23,89 milioni di euro con una variazione in meno pari a 5,4 milioni di euro, ulteriormente ridotti di 597.000 euro dalla nota di variazioni del Governo); 3.1.2.19 - Istituto postelegrafonici (469 milioni di euro interamente a titolo di rimborso per il trattamento di quiescenza del personale dipendente delle Poste Spa); 3.1.2.35 - Telecomunicazioni (25,8 milioni di euro, tutti come concorso statale sugli interessi per finanziamenti di programmi di investimento nel settore); 3.1.5.5 - Servizio di tesoreria della Poste italiane S.p.A (35 milioni di euro); 3.1.7.7. - Interessi sui mutui cassa depositi e prestiti (94,6 milioni di euro distribuiti tra interessi sull'ammortamento di mutui nel settore delle imprese radiofoniche ed editoriali e quelli relativi alle rate dei mutui contratti nel settore delle telecomunicazioni); 3.2.3.13 - Poste italiane S.p.A (240,6 milioni di euro da erogare alle Poste per le anticipazioni concesse dalla Cassa depositi e prestiti per interventi di rinnovo e sviluppo dei servizi); 3.2.3.28 - Telecomunicazioni (14,9 milioni di euro a rimborso per le rate di ammortamento dei mutui e delle anticipazioni per l'attuazione dei programmi di potenziamento e riassetto dei servizi).

Lo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni riporta anche i dati sulla consistenza presunta dei residui al 1° gennaio 2003 per 159,11 milioni di euro che, insieme alle previsioni di competenza per il 2003, determinano il limite massimo al quale può arrivare l'autorizzazione di pagamento, ossia l'autorizzazione di cassa, determinato in 267,95 milioni di euro.

Tuttavia la massa spendibile è anche calcolata tenendo conto della stima dell'effettiva capacità di spesa del Ministero, in relazione alle spese nei precedenti esercizi finanziari ed ai fattori legislativi ed amministrativi che nel corso del 2003 possono influire sul volume dei pagamenti. In base a tali fattori, dopo il passaggio all'esame della Camera, la massa spendibile risulta pari a 363,9 milioni di euro.

Presidenza del presidente GRILLO

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore, senatore Pedrazzini, per l'esauiente esposizione e rinvio il seguito della discussione sullo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni (tabella 11) alla seduta di domani mattina.

Prego il senatore Cicolani di riferire alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

CICOLANI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, onorevoli senatori, vorrei iniziare con una premessa sul metodo con cui sono stati organizzati i nostri lavori. Mi sono trovato in difficoltà a svolgere nel giro di un fine settimana un'analisi che richiede anche un'interazione con le autorità di Governo. Sarà forse per la mia inesperienza. Oggi ci si affida interamente alle schede di lettura tempestivamente elaborate dal Servizio studi del Senato, ma si tratta di un tema molto complesso e delicato che richiederebbe un adeguato approfondimento. Mi chiedo anzi se le difficoltà non siano state create ad arte in rapporto ai tempi messi a disposizione per l'esame dei documenti di bilancio. Non è concepibile che per la legge sull'aeroporto di Sibari i tempi si dilatino per mesi e mesi, mentre per l'esame della manovra finanziaria si debba procedere in tempi strettissimi, senza la possibilità di svolgere adeguati approfondimenti. Dico questo perché intendo svolgere con diligenza e fino in fondo il mio compito di parlamentare e vorrei essere messo nelle condizioni ottimali per farlo.

La mia relazione sarà un resoconto di ciò che dalle schede di lettura predisposte dal Servizio studi del Senato si può evincere; cercherò in ogni caso di comporre un quadro complessivo e più articolato dei documenti stessi, da affidare alle considerazioni dei colleghi.

Lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il 2003 reca spese per circa 7.500 milioni di euro, con una diminuzione di circa 2.000 milioni di euro rispetto alla legge finanziaria per l'anno precedente, dovuta alla finanza creativa del ministro Tremonti. Ciò avviene per effetto della trasformazione dell'Ente nazionale per le strade in ANAS S.p.A disposta dal decreto legge n.138 del 2002. Secondo modalità già adottate per le Ferrovie dello Stato, i trasferimenti da parte dello Stato costituiscono aumento di capitale dell'ANAS, non troviamo quindi più queste somme nella tabella relativa al Ministero delle infrastrutture ma nello stato di previsione del Ministero dell'economia.

La parte in conto capitale è pari a 4.800 milioni di euro circa e la parte corrente a 2.800 milioni di euro. Registriamo una diminuzione delle spese in conto capitale di 2.141 milioni di euro ma questa diminuzione è dovuta solo in parte all'ANAS, trattandosi di 1.850 milioni di euro. Questo è il dato rispetto all'anno precedente. Non dobbiamo nasconderci die-

tro alle alchimie numeriche. I risultati sono questi. Abbiamo sostanzialmente circa 300 milioni di euro in meno nelle spese in conto capitale del Ministero. La spesa di parte corrente invece non varia.

Per quanto riguarda i centri di responsabilità, la dotazione di competenza del Gabinetto e Uffici del Ministero è pari a circa 370 milioni di euro, con una variazione in aumento rispetto all'anno scorso a causa del «Fondo opere strategiche», istituito dalla legge n. 166, recante «Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti».

Gli altri centri di responsabilità sono quelli relativi alla navigazione e trasporto marittimo ed aereo per 1.767 milioni di euro; trasporti terrestri e sistemi informativi e statistici per 2.628,98 milioni di euro. Per quanto riguarda le opere pubbliche ed edilizia (1.612 milioni di euro con una variazione negativa pari a 2.468 milioni di euro rispetto all'anno precedente) vorrei segnalare il capitolo relativo al «fondo per interventi autostradali» con 12,91 milioni di euro; e il capitolo relativo al fondo per l'attuazione del programma di interventi per Roma capitale che tante polemiche sta suscitando in questi giorni, che sarà oggetto di presentazione di emendamenti da parte di tutti i Gruppi politici perché si vuole riproporre all'attenzione questo tema.

Si procederà ad un'intensa discussione e presentazione di emendamenti per il centro di responsabilità della navigazione e trasporto marittimo; e sarà favorevole lo stesso Ministero: non è stato riconfermato il sistema di aiuti disposto dalla legge finanziaria dell'anno scorso. Mi riferisco, in particolare, agli aiuti al cabotaggio, non a quelli relativi alla formazione professionale, richiesti lo scorso anno dal sindacato, che abbiamo ritenuto fossero di competenza regionale in un rapporto diretto con l'Unione europea: credo che il tema del cabotaggio debba essere riproposto con forza in Commissione. Lo stesso discorso vale per gli aiuti alle imprese per la costruzione delle navi.

Per quanto concerne i trasporti terrestri, il Governo ha dato seguito all'accordo siglato nel settembre scorso con le organizzazioni del settore dell'autotrasporto, concentrando gli aiuti per questa categoria soprattutto nel capitolo 2449 che reca uno stanziamento per il Comitato che si occupa dell'albo degli autotrasportatori.

Nel capitolo 8179, nell'ambito dell'autotrasporto di cose per conto terzi, sono proposti in termini significativi e soddisfacenti gli aiuti al trasporto merci per ferrovia, con particolare riferimento al trasporto combinato e di merci pericolose ed agli investimenti per le autostrade viaggianti. Per il trasporto intermodale vi è una variazione in meno di 5,6 milioni di euro al capitolo 8138.

Vorrei svolgere qualche considerazione sulla parte relativa agli stanziamenti per le Ferrovie dello Stato, contenuti nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

Nelle schede di lettura del Servizio studi del Senato – confesso di non avere ancora la documentazione completa perché non ho avuto il tempo di procurarmela – si parla di una variazione in meno pari a 1.153 milioni di euro, rispetto all'anno precedente, di trasferimenti alle

Ferrovie per gli obblighi di esercizio dell'infrastruttura e per l'obbligo di servizio pubblico. Siccome non ho notizia di proteste da parte delle Ferrovie dello Stato, immagino che si tratti semplicemente di un'alchimia contabile relativamente al contratto di servizio, ma desidererei avere dal Governo chiarimenti in merito.

Dato tuttavia che è necessario eliminare gli sprechi, vorrei fare una riflessione relativa a questi trasferimenti di risorse. Le Ferrovie dello Stato sono una *holding* assolutamente finta, al cui interno esistono degli sprechi rilevanti di gestione. Ad esempio, che senso ha continuare a mantenere TAV S.p.A., con il suo consiglio di amministrazione, con la sua contrattualistica nei confronti di Italferr, e di Italferr nei confronti di Rete ferroviaria italiana, quando tutte e tre queste società sono al 100 per cento delle Ferrovie dello Stato? È come se all'interno di una stessa azienda si facessero dei contratti tra gli uffici. E a presidiare questi contratti ci sono decine e decine di persone, fior di dirigenti. Queste sono tutte false spese all'interno di Ferrovie dello Stato, che noi non possiamo tollerare in un periodo di magra.

Lo stesso discorso vale per le decine e decine di miliardi di pubblicità fatta per un organo monopolista, che ha già suscitato tante perplessità anche in rapporto all'equidistanza da giornali e televisioni. Mentre andiamo a grattare qua e là miliardi di risorse, abbiamo un'azienda che spreca decine e decine di miliardi di vecchie lire per il pessimo funzionamento interno, per la pubblicità e per malfunzionamenti in generale. Sono risorse sottratte agli investimenti ed al sistema-Paese. Quindi, vorrei che su questo problema la Commissione svolgesse un approfondimento: stiamo parlando di un panorama di risorse maggiore di quello richiesto a gran voce per Roma Capitale e per il trasporto pubblico locale a Roma, tanto per dare un ordine di grandezza. Non possiamo non preoccuparci.

Un'altra questione che vorrei sottoporre alla vostra attenzione riguarda i 14.000 euro a favore dell'Autorità di vigilanza per i lavori pubblici. Si tratta di un ente assolutamente inutile, anzi, a mio avviso, dannoso, perché è un freno a mano tirato sulle opere pubbliche. Se vogliamo veramente cambiare e rendere più dinamico ed efficiente questo Paese, dobbiamo tener presente che le cose inutili comportano spese notevolissime. Presenterò un emendamento, tendente alla soppressione di questa voce.

Strettamente connesso agli stanziamenti riguardanti le Ferrovie dello Stato S.p.A. è il tema relativo all'intervento della società Infrastrutture S.p.A. nel finanziamento del sistema alta velocità- alta capacità. Credo che sia un argomento centrale il ruolo di Infrastrutture S.p.A. in ordine alle spese per l'alta velocità. Occorre esaminare la spesa e sommare il contributo dello Stato relativo ai nodi (100 per cento) e alle tratte (60 per cento); credo che Infrastrutture S.p.A. contribuisca solo parzialmente in tale copertura. Sto approfondendo questo tema e credo che prima della chiusura della nostra discussione potrò fornire dati certi, perchè ritengo

che questo problema potrebbe comportare un ritardo o addirittura un arresto del progetto alta velocità per quanto riguarda le nuove tratte.

Dall'esame della massa spendibile, risulta l'incremento del coefficiente di realizzazione della spesa, che raggiunge il 71 per cento, percentuale molto più alta di quella degli anni passati. Ciò per due ragioni: per una maggiore velocità nei processi di spesa del Governo (possiamo interpretarla come primo effetto di provvedimenti entrati in vigore) e per effetto del trasferimento dei residui passivi dell'ANAS S.p.A. Vi è, infine, anche un miglioramento nel funzionamento del sistema.

Per quanto riguarda il disegno di legge finanziaria, l'articolo 50 concerne il Fondo rotativo per la progettualità. L'articolo 51 istituisce il Fondo rotativo per le opere pubbliche: importante strumento che dovrebbe far decollare il più rapidamente possibile la tecnica di finanza di progetto e, soprattutto, le concessioni. Cercheremo tutti di comprendere meglio il suo funzionamento; deriva dalla necessità di impiego della Cassa depositi e prestiti nel supportare le opere pubbliche. Confesso di non aver capito pienamente il sistema delle garanzie, così come esposto nell'articolato. Mi aspetto pertanto di avere dei contributi dalla discussione generale; se occorrerà si presenteranno proposte di modifica.

L'articolo 55 detta una serie di disposizioni che vanno ad incidere sull'articolo 7 del decreto-legge n.138 del 2002 che ha disposto la trasformazione dell'ANAS in società per azioni. È opportuno, a mio avviso, proporre una serie di emendamenti.

Non ho particolari osservazioni da fare sull'articolo 58 concernente i limiti di impegno riguardanti la costruzione, l'ammodernamento e l'acquisto di immobili per il Corpo della Guardia di finanza e gli interventi necessari allo svolgimento dei giochi olimpici invernali «Torino 2006».

Nel complesso, gli elementi più rilevanti nella mia relazione sono attinenti all'impiego di Infrastrutture Spa nell'ambito dell'alta velocità e nel settore dei trasporti, gli aiuti al cabotaggio non confermati nelle stesse misure dello scorso anno.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, vorrei rivolgere alcune domande e chiedere alcuni chiarimenti relativamente sia al bilancio che alla legge finanziaria.

La prima domanda riguarda le Ferrovie dello Stato. In effetti, dal testo dei documenti finanziari risulta un taglio nella spesa corrente pari a 1.153,34 milioni di euro; per la spesa in conto capitale vi è un taglio rispetto alle previsioni della legge finanziaria per il 2002 pari a 1.283 milioni di euro per gli investimenti. Mentre mi è chiara la compensazione in ordine agli investimenti che viene fatta per la Infrastrutture S.p.A., non mi è chiaro in quale modo è stata effettuata la compensazione e la relativa riduzione delle spese correnti che potrebbero incidere sugli obblighi della Ferrovie S.p.A. che effettua un servizio pubblico. Forse questi tagli sono in parte compensati con il Fondo di ristrutturazione (ad esempio, gli oneri

per infrastrutture), ma in parte è possibile che si tratti di veri e propri tagli, ad esempio rispetto ad obblighi di servizio. Stiamo parlando, per intenderci, di tagli all'acquisto di treni da parte dello Stato.

È opportuno un elemento di chiarificazione che può soltanto dare il Governo. Ho letto il resoconto della discussione svoltasi alla Camera dei deputati ma non mi sembra sia stata prestata attenzione a questo aspetto; ne deduco pertanto che non costituisca un elemento di particolare preoccupazione.

Allo stato delle cose ciò mi preoccupa fortemente perché stiamo di fatto parlando di tagli ai servizi prestati, quindi di percorsi ferroviari soppressi. Se così non è, vi è un'ipotesi per cui le perdite accumulate, a parità di servizio richiesto dallo Stato, come al solito finiranno per abbattere il capitale sociale con perdite riportate a nuovo. Questi tagli, insomma, non mi convincono.

Elementi di preoccupazione nascono anche all'articolo 54 (Interventi ferroviari). Avevo compreso che Infrastrutture S.p.A., così come il ministro Tremonti aveva affermato in Commissione in occasione di una sua audizione, dovesse costituire un'operazione di garanzie per infrastrutture ad alta redditività: allora quelle infrastrutture dovevano essere sicuramente a pedaggio e nel Nord Italia.

Più che un sistema di garanzie a me sembra un sistema di prestito. Conoscendo i livelli di redditività di un investimento ferroviario, non riesco a capire quando e come il prestito possa essere restituito. Avevamo specificato che si trattava di una società che doveva operare nel campo delle garanzie per infrastrutture ad alta redditività e che questa redditività solo in casi eccezionali poteva non avere un ritorno economico. Stiamo partendo con una operazione in cui il ritorno economico non ci sarà perché se non ha funzionato con le banche e capitali privati non si capisce perché questa operazione dovrebbe funzionare adesso. Stiamo pertanto decidendo che Infrastrutture Spa paga gli investimenti. Quindi, si pone un'ipoteca rispetto al suo ruolo e si mette a rischio la realizzazione dell'alta capacità. Non stiamo parlando di capitali di rischio prestati e garantiti in ultima istanza e poi restituiti con un piano di ammortamento. Stiamo parlando di investimenti che costano tanto e rendono poco, per cui Infrastrutture Spa sta nascendo diversamente da come era stata annunciata.

Sarebbe utile avere dal Governo il nuovo piano di investimenti di TAV, capire le questioni inerenti agli interessi intercalari del debito. Tra l'altro, le tratte hanno livelli diversi di ammortamento, hanno un costo diverso; bisogna analizzare caso per caso le varie situazioni; cosa si finanzia, cosa si ammortizza e cosa si mette a garanzia. Ciò che non è riuscito con capitali privati, garantiti dallo Stato - comunque gli interessi ad intercalare erano a carico del debito pubblico - adesso improvvisamente dovrebbe funzionare per Infrastrutture S.p.A.

Nel merito si parla genericamente di sistema ad alta velocità-alta capacità anche al fine di ridurre la quota a carico dello Stato: a mio parere, questa operazione non la riduce, per cui vorrei avere chiarimenti. Inoltre, ammesso che abbia senso, credo che una operazione di questo tenore do-

vrebbe essere indirizzata alle tratte già cantierizzate del segmento Torino-Milano-Napoli. Non bisogna dimenticare che tale tratta costa 28.000 milioni di euro, cioè 56.000 miliardi di lire: tranne le quote da parte della BEI, tutto è stato pagato con denaro pubblico senza rispettare la quota 40-60 per cento tratta per tratta. Quando lo Stato ha pagato attraverso le FS il 40 per cento della Roma-Napoli, avrebbe dovuto far reperire il 60 per cento in altro modo. Ciò ovviamente non è avvenuto e per i pagamenti è stato tutto a carico dello Stato. Lo stesso è accaduto per la tratta Bologna-Firenze; sta accadendo per la tratta Bologna-Milano e sono ancora aperti i cantieri per la tratta Torino-Milano.

È grande la preoccupazione di indebitare Infrastrutture S.p.A. per operazioni la cui redditività, se non è giustificata per la Bologna-Milano, non lo è di certo per la Milano-Verona-Venezia o la Milano-Genova. Non possiamo aprire nuove linee di debito per nuove tratte; con questa operazione dobbiamo almeno puntare al completamento delle tratte aperte che non dispongono di un piano finanziario certo in cui è chiaro chi paga l'ammontare degli investimenti. Quando si parla di sistema ad alta velocità ci si deve innanzitutto riferire al completamento delle tratte aperte del sistema Torino-Milano-Napoli. Sulle altre tratte devono ancora essere predisposti i progetti, le conferenze dei servizi. Presentano livelli di redditività inferiori e di minore utilità; quindi è giusto aprire una discussione a se stante su di esse.

CICOLANI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Strategicamente per il sistema Paese è più importante il corridoio n. 5.

DONATI (*Verdi-U*). Non ho detto di escludere la Torino-Milano. Mi riferisco alle tratte cantierizzate. Faccio presente il dramma dei cantieri aperti ovunque che, senza risorse a disposizione, rischiano di rimanere così. Se si sospendono i pagamenti anche le imprese smetteranno di lavorare. Poiché non disponiamo più di alcuno strumento per discutere su cosa finanzia Infrastrutture Spa, credo sia necessario concentrare le risorse sulle tratte a garanzia, con livelli di redditività leggermente più elevati degli altri.

Al fine di preservare l'equilibrio economico e finanziario di Infrastrutture S.p.A. è a carico dello Stato l'integrazione dell'onere per il servizio della parte del debito nei confronti di Infrastrutture S.p.A. che non è adeguatamente remunerabile, utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del sistema alta velocità-alta capacità. Se ho ben capito, lo Stato si sta di fatto impegnando a pagare gli interessi intercalari del piano del debito. In passato, gli interessi intercalari, per un investimento come quello preso in considerazione, erano pari a 6 o 7 miliardi a regime. Possiamo implicitamente impegnare lo Stato, senza quantificare quanto di questo piano di ammortamento e di interessi intercalari è a carico del debito pubblico e senza quantificarne almeno il *trend* nella legge finanziaria per il triennio 2003-2005? Non può

essere implicito questo piano del debito a carico dello Stato, perché stiamo creando indebitamenti per migliaia di miliardi.

C'è, quindi, il problema di Infrastrutture S.p.A. e della sua missione; c'è il problema di indicare almeno qualche limite circa l'alta capacità; e vi è infine il problema di esplicitare qual è l'onere che interessa il debito pubblico.

L'altra questione che voglio sollevare riguarda l'ANAS. Io continuo a sostenere che la trasformazione in S.p.A dell'ANAS, se da una parte risolve alcuni problemi di organizzazione, di efficienza, dall'altra crea dei problemi sul versante economico e finanziario. Mi sembra chiaro che con l'intervento previsto all'articolo 55 del disegno di legge finanziaria, noi stiamo decidendo di assegnare ad ANAS S.p.A la rete stradale, i residui passivi, una serie di trasferimenti per investimenti, e autorizziamo l'ANAS a costituire un fondo speciale, al comma 1-*quater*, a valere sul proprio netto patrimoniale: si fa l'equivalenza con il fondo di ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato, che però nacque con una logica ben chiara, se pur si possa contestare o meno. In questo caso mi sfugge come la stessa logica possa essere applicata all'ANAS, perché il comma 1-*quater* stabilisce che detto fondo è finalizzato principalmente alla copertura degli oneri di ammortamento e al mantenimento della rete stradale e autostradale nazionale, nonché alla copertura degli oneri inerenti all'eventuale ristrutturazione societaria. Questo aspetto mi preoccupa molto, e cercherò di spiegarvene il perché. Nel caso delle Ferrovie dello Stato vi era una ipervalutazione degli *asset* delle Ferrovie e quindi bisognava riportarli ad un valore credibile. Nel dimezzare il capitale sociale si dispose di costituire un fondo di ammortamento degli oneri per le infrastrutture, un fondo di ammortamento per gli oneri sociali, nonché per tutta una serie di azioni di ristrutturazione. Dato che quel fondo poteva esaurirsi prima o poi, si dispose che fosse contestuale all'operazione di risanamento delle Ferrovie: stiamo parlando di 78.000 miliardi di vecchie lire, se non ricordo male, riportati a 38-40.000 miliardi. Ed esisteva davvero quel capitale sociale abbattuto.

Per quanto riguarda invece l'ANAS S.p.A, il capitale sociale lo stiamo costituendo adesso, gli stiamo attribuendo adesso la rete, gli assegniamo i residui; non riesco pertanto a capire come si possa istituire un fondo di ristrutturazione che, facendo la comparazione con quello di Ferrovie dello Stato S.p.A, abbatta il capitale sociale. Ciò ha senso in un'ottica di ristrutturazione di breve periodo, e il problema si determinerà anche per le Ferrovie nel momento in cui si esaurirà il fondo prima che sia terminato il risanamento. Ma nel caso di ANAS S.p.A, in cui tutta l'operazione prende avvio adesso, mi preoccupa che per la copertura degli oneri di ammortamento e il mantenimento della rete autostradale si vada a costituire un fondo che potrà durare 3-5 anni. Dopodiché, cosa succederà, quando si sarà consumata una quota del patrimonio netto, che è una quota del capitale sociale? È chiaro che per fare la manutenzione della rete non si può abbattere il capitale sociale, lo escludo nel modo più assoluto; però sembra che vi sia un'autorizzazione a farlo. Credo che do-

vremo affrontare tale questione e chiedere chiarimenti sulla provenienza delle risorse annuali da trasferirsi alle Regioni e all'ANAS per la manutenzione della rete stradale ed autostradale nazionale. Spero che la risposta non sia che provengono da questo fondo, perché vorrebbe dire consumare il patrimonio per fare manutenzione. Nei documenti di bilancio non ho trovato l'indicazione delle risorse con cui ANAS e Regioni dovrebbero provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria della rete.

Voglio infine aggiungere che questa finanziaria non dà aiuti al sistema del cabotaggio e alle imprese armatoriali: vi erano stanziamenti annuali, non è previsto nessun stanziamento aggiuntivo.

L'anno scorso non abbiamo rifinanziato la legge n. 211 del 1992 perché ci sarebbero state delle masse non spendibili; dato che in quest'anno vi sono stati numerosi appalti, dobbiamo sostenere le città che intendano realizzare reti metropolitane e tranviarie.

In tutta questa finanza creativa mi preoccupa che per le opere strategiche non c'è alcuna risorsa aggiuntiva, anzi, è stato eroso qualcosa o sono stati aggiunti dei compiti a parità di risorse; e che sulla questione degli investimenti nelle Ferrovie vi è una incognita forte, che è la Infrastrutture S.p.A. Inoltre, nella situazione dell'ANAS, a partire dalla manutenzione ordinaria e straordinaria, vedo un grosso buco, e non ci sono risorse per il cabotaggio. A me sembra una finanziaria veramente penalizzante.

PRESIDENTE. La questione di Infrastrutture Spa in effetti necessita di una puntualizzazione. Durante l'esame del provvedimento relativo alla sua istituzione, si disse che questo nuovo strumento era stato concepito per la realizzazione delle opere strategiche; il Governo ci consigliò di non puntualizzare tale aspetto e si parlò di uno strumento concepito come una banca per il finanziamento delle sole opere redditizie. Si aggiunse di fare attenzione alla questione delle garanzie dello Stato, che in pratica vengono a configurarsi come debiti di Stato. Adesso si tratta di capire se il richiamo alle garanzie, ancorché non quantificato e non definito nella norma, risponda a piani già a conoscenza del Ministero o della costituenda società o se si tratta di una garanzia in bianco. A parer mio, è una questione delicata. Se il Governo intende dare queste garanzie, lo può fare purché siano esattamente quantificate.

VISERTA COSTANTINI (DS-U). Con i tempi che ci siamo dati in realtà non riusciamo ad effettuare un esame realistico utile dei documenti di bilancio che ci riguardano. Rilevata la ristrettezza dei tempi, invito pertanto il Presidente a spostare il termine di presentazione degli emendamenti relativi alla tabella 10.

FABRIS (Misto-Udeur-PE). Aderendo alla richiesta formulata dal senatore Viserta Costantini, ritengo che in ordine ai documenti di bilancio dovrebbe essere garantito uno spazio di discussione sufficiente per un esame serio che non può realizzarsi con tempi così ristretti.

PRESIDENTE. Pur concordando con le osservazioni avanzate meritevoli del massimo di attenzione, faccio presente che la Conferenza dei Presidenti dei gruppi ha fissato il calendario dei lavori, secondo quanto stabilito dal Regolamento. Tuttavia, venendo incontro alle esigenze rappresentate dai senatori Viserta e Fabris, propongo di spostare alle ore 20 di domani, mercoledì 20 novembre 2002, il termine di presentazione degli emendamenti per le tabelle 10 e 10-bis.

Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 13.

MARTEDÌ 19 NOVEMBRE 2002

(Pomeridiana)

Presidenza del presidente GRILLO

I lavori hanno inizio alle ore 15,25.

(1827 e 1827-bis) *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005 e relative Note di variazioni*, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2003

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2003

(1826) *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003)*, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 1827 e 1827-bis (tabelle 10, 10-bis e 11 e 11-bis) e del disegno di legge n. 1826, già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame congiunto, sospeso nella seduta antimeridiana, con la prosecuzione della discussione sullo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

FORTE (*UDC:CCD-CDU-DE*). Signor Presidente, esprimo un giudizio positivo sulla manovra di bilancio proposta dal Governo per il prossimo triennio e sulla legge finanziaria per l'anno 2003, ma vorrei porre all'attenzione del rappresentante dell'Esecutivo la necessità di un intervento sulla viabilità che riguarda il basso Lazio con particolare riferimento alle tratte della Pontina e dell'Appia. Non voglio correre il rischio di continuare a parlare di ANAS per altri cinque anni senza che poi seguano interventi fattivi sull'unica strada di collegamento, ormai impercorribile, di questa area.

Non chiedo di cambiare la destinazione delle risorse per concentrarle sulla strada Pontina ma di verificare assieme la possibilità di interessarsi anche del progetto che riguarda la strada Pontina, in particolare nel tratto che va da Latina a Gaeta, dove è impossibile ormai circolare; ci vuole

solo la buona volontà di programmare. È una strada che provoca ormai un morto al giorno e che risulta essere, in base ad un censimento effettuato dal Ministero dell'interno, una delle strade con il tasso di mortalità più alto della penisola. Non pretendiamo un'autostrada ma che funzioni bene l'unica strada di collegamento tra Latina, Formia, Fondi, Terracina e Gaeta.

A Fondi è situato il MOF, uno dei più grandi centri commerciali agroalimentari in Europa, che non può nemmeno usufruire di un accesso facilitato al casello autostradale di Frosinone. Ben presto inoltre entrerà in funzione a pieno ritmo il porto commerciale di Gaeta e ciò comporterà l'aumento del volume del traffico pesante su una strada che attraversa un comprensorio dove vivono più di 200 mila persone (che in estate arrivano quasi ad un milione).

Essendo quindi la zona del basso Lazio compresa tra Latina e Cassino interessata ad un forte traffico di autoveicoli pesanti, ritengo che la questione debba essere inserita, ovviamente d'intesa con tutte le forze di maggioranza e di minoranza, tra le priorità di intervento dell'ANAS SpA per la parte afferente alla rete stradale nazionale.

Ringrazio il Presidente per aver offerto il suo contributo ogniqualvolta gli ho chiesto di incontrare rappresentanti istituzionali; vi è stato un incontro con lo stesso ministro Tremonti. Che altro dobbiamo fare? Poiché il problema è diventato negli anni sempre più rilevante, ritengo che il Governo debba operare uno sforzo per la programmazione degli interventi e riservare investimenti sufficienti ad intervenire anche sulle tratte stradali richiamate.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito dell'esame congiunto ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,40.

MERCOLEDÌ 20 NOVEMBRE 2002

(Antimeridiana)

Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI

I lavori hanno inizio alle ore 9,05.

(1827 e 1827-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005 e relative Note di variazioni, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2003

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2003

(1826) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE, *relatore sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 1827 e 1827-bis (tabelle 10, 10-bis e 11 e 11-bis) e del disegno di legge n. 1826, già approvati dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sullo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni e sulle connesse parti del disegno di legge di legge finanziaria.

PESSINA (FI). Mi soffermerò sulle variazioni apportate dalla Camera al disegno di legge di legge finanziaria che si riassumono in tre interventi, degni di rilievo. L'articolo 59, comma 33, finanzia l'erogazione di contributi a favore delle emittenti televisive locali che trasmettono programmi autoprodotti, ai sensi dell'articolo 146 della legge finanziaria per il 2001 che aveva disposto uno stanziamento di 10 miliardi di vecchie lire per il 2001 a favore dello spettacolo e al fine di incentivare la produzione televisiva destinata al mercato nazionale ed internazionale. Le procedure per l'assegnazione di queste provvidenze rimangono invariate. Dobbiamo sottolineare l'incremento di 2 milioni di euro per il 2003.

L'articolo 59, comma 34, riguarda i contributi per le emittenti locali. La Camera dei deputati ha ritenuto opportuno deliberare un incremento di 5 milioni di euro, a decorrere dall'anno 2003 per il finanziamento annuale previsto dall'articolo 52, comma 18, della legge 28 dicembre 2001, n. 448. Si registra pertanto un aumento di 5 milioni di euro nello stanziamento iscritto nell'unità previsionale di base 4.1.2.5, portandolo da 62.349.466 a 67.349.466 euro.

Le norme procedurali per il conferimento dei contributi prevedono in particolare l'erogazione delle somme entro il 30 settembre di ogni anno; in caso di ritardi, l'erogazione alle emittenti, entro il predetto termine, di un acconto, salvo conguaglio, pari al 90 per cento del totale al quale avrebbero diritto. La legge finanziaria per il 2002 aveva esteso alle emittenti radiofoniche locali il finanziamento previsto per le emittenti televisive, con un limite di stanziamento pari al 10 per cento del totale.

L'articolo 64 dispone contributi per l'acquisto o il noleggio di ricevitori per la televisione digitale terrestre e per l'accesso a larga banda ad *Internet*. Si tratta di un provvedimento che il Governo ha inteso adottare per il potenziamento del processo di introduzione del sistema digitale nell'area televisiva e per la velocizzazione dell'accesso a larga banda a *Internet*. Per l'anno 2003 sono previsti per le persone fisiche, per i pubblici esercizi che si dotino di apparati per la ricezione dei segnali televisivi in tecnica digitale, contributi statali pari a 150 euro; un contributo di 75 euro è invece riconosciuto alle persone fisiche o giuridiche che acquistano o noleggiano un apparato di utente per la trasmissione e/o la ricezione a larga banda dei dati via *Internet*. Sono infine previste le condizioni formali per l'accesso a questi contributi.

Rispetto al testo originario, presentato dal Governo, nel corso dell'esame in prima lettura è stata soppressa la tipologia di contributi relativi all'apparato ricevitore-decodificatore per la ricezione e trasmissione di dati di programmi digitali e di programmi radiotelevisivi digitali in chiaro. Inoltre, sempre nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, è stato introdotto un comma aggiuntivo (comma 6) che demanda ad un decreto del Ministro delle comunicazioni la disciplina riguardante i contributi alle licenze individuali e alle autorizzazioni generali per i servizi di telecomunicazione ad uso privato. Il comma 7 stabilisce che, fino all'emanazione del decreto di cui al comma 6, resta ferma la disciplina transitoria di cui al decreto del Ministro delle comunicazioni 30 gennaio 2002.

Con riferimento, infine, agli stanziamenti contenuti nelle tabelle del disegno di legge finanziaria, nella tabella A, per quanto attiene al Ministero delle comunicazioni, si prevede un accantonamento pari ad oltre 24 milioni di euro per il 2003 e 4,6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004 e 2005, mentre nella tabella B sono previsti accantonamenti pari ad oltre 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2003-2005. Questo accantonamento è preordinato a realizzare disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione.

Nella tabella C le quantificazioni riguardano la legge 31 luglio 1997, n. 249, che si riferisce alla istituzione dell'autorità per le garanzie nelle co-

municazioni. A tal fine è previsto uno stanziamento di 23,3 milioni di euro per il 2003 e di 22,8 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004 e 2005. Lo stanziamento risulta ridotto rispetto al dato assestato relativo all'anno 2002.

Nella tabella D non vi sono interventi riguardanti il Ministero delle comunicazioni.

Nella tabella E è previsto il definanziamento della legge n.28 del 2000, recante «Disposizioni per la parità di accesso ai mezzi di informazione durante le campagne elettorali e referendarie e per la comunicazione politica». Questo definanziamento si collega all'aumento di 5 milioni di euro dello stanziamento iscritto al capitolo 3.1.3.1, recante contributi in favore di concessionari per la radiodiffusione televisiva in ambito locale che passa da 62,3 milioni di euro a 67,3, come precedentemente detto.

La tabella F prevede stanziamenti in relazione alla legge n.57 del 2001, recante disposizioni in materia di apertura e regolazione dei mercati. Per gli apparati di comunicazione lo stanziamento nel bilancio assestato 2002 era pari a 38,41 milioni di euro; è stato ridotto, in via amministrativa, con la presentazione del bilancio a legislazione vigente da parte del Governo, di 25,5 milioni di euro, passando a 12,91 milioni di euro. In materia si segnala l'articolo 64 del disegno di legge finanziaria che per l'anno 2003 sostituisce le finalità del finanziamento disposto dall'articolo 22, comma 1, della legge n.57 del 2001.

PRESIDENTE, relatore sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Dichiaro chiusa la discussione.

Rinuncio ad intervenire in sede di replica.

BALDINI, sottosegretario di Stato per le comunicazioni. Ringrazio il relatore ed il senatore Pessina per le precise illustrazioni della materia in esame. Il Governo non ha nulla da aggiungere essendo stato il tema così ampiamente specificato.

Mi auguro quindi che la Commissione si esprima favorevolmente rispetto alla proposta del Governo.

PRESIDENTE, relatore sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Ricordo che il termine di presentazione per gli emendamenti e gli ordini del giorno alla tabella 11 è fissato per le ore 10 di oggi. Rinvio dunque il seguito dell'esame della tabella 11 ad altra seduta.

Passiamo ora all'esame dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e delle connesse parti del disegno di legge finanziaria. Riprendiamo la discussione sospesa nella seduta pomeridiana di ieri.

CHIRILLI (FI). Prendo le mosse dalla situazione economica del Paese e dalle condizioni macroeconomiche in cui il Governo si è trovato nel momento in cui ha redatto il DPEF e il disegno di legge finanziaria

per il 2003. Il contesto macroeconomico è caratterizzato da una congiuntura particolarmente sfavorevole, perché sfavorevoli sono le prospettive del quadro internazionale; la grave crisi dei mercati finanziari è sotto gli occhi di tutti e soprattutto il quadro internazionale non lascia ben sperare per il futuro, tenuto conto che grandi passi e grandi successi non sono stati ottenuti neppure nella guerra contro il terrorismo e che quindi il quadro economico mondiale lascia davvero presagire momenti di ulteriore aggravamento della congiuntura economica.

In tale contesto il Governo si è dovuto attenere ad una legge finanziaria rigorosa che deve assicurare la stabilità, la crescita, l'equità dell'azione politico-amministrativa ed economica ed il perseguimento dei parametri dell'Unione europea. In tale prospettiva è essenziale il ricorso alle risorse private da reperire sul mercato dei capitali. Dico ciò perché in un simile quadro era necessario che anche nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti gli stanziamenti fossero i più rigorosi.

Prendo le mosse da quanto diceva ieri il relatore: le riduzioni dei residui passivi si collegano ad un più elevato coefficiente di realizzazione della spesa. Si comincia infatti a guardare alla spesa in termini più concreti, grazie peraltro ai provvedimenti legislativi che il Governo ha saputo porre in essere nell'ultimo anno e che stanno dando i primi risultati.

Un elemento innovativo riguarda il Fondo rotativo per le opere pubbliche, previsto dall'articolo 51 del disegno di legge finanziaria, che dà spazio ad una sorta di rifornimento di risorse per la realizzazione di opere infrastrutturali che devono avere un ritorno economico. Questa disposizione sicuramente non mancherà di dare risultati a fronte dell'esigenza che si avvertiva, e che l'articolo 51 cerca di soddisfare, di ridurre il ricorso ai contributi a fondo perduto a cui eravamo maggiormente abituati. Con il FROP (Fondo rotativo per le opere pubbliche) si tenta una via nuova per assicurare il capitale non soltanto nelle opere sostenute da danaro pubblico, ma anche nelle opere pubbliche realizzate con la partecipazione del capitale privato.

Va nel senso di agevolare la ripresa indubbiamente la proroga delle agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie, che ci auguriamo possano essere prorogate per l'intero anno.

In materia di edilizia abitativa, a mio giudizio, da un lato vi sono state agevolazioni, dall'altro non sono stati introdotti sostegni a favore delle giovani coppie per l'erogazione di mutui a tasso agevolato (mutui a costo zero). Mi auguro che in occasione della presentazione degli emendamenti vi sia la possibilità di prevedere queste agevolazioni.

Nell'edilizia scolastica - argomento che mi sta a cuore per la mia provenienza - finalmente ricompare una posta per la ristrutturazione e la messa in sicurezza degli edifici scolastici con particolare riguardo a quelli che insistono nelle aree caratterizzate da rischi sismici. Se è vero come è vero che con la nuova cartografia geologica per il 60 per cento l'Italia sarà dichiarata area soggetta a rischi sismici, non dobbiamo neppure dimenticare l'altro 40 per cento che ha bisogno della sicurezza, della

prevenzione negli edifici scolastici. Non bisogna dimenticare infine che l'edilizia scolastica del nostro Paese è molto datata: ha raggiunto il massimo livello di estensione nel dopoguerra. Sono ormai passati circa 50 anni ed i nostri edifici scolastici richiedono una ristrutturazione.

Non mi dilungherò sui problemi del Sud. Pur tuttavia, il 2,3 per cento di crescita del PIL che il Governo pone alla base della manovra finanziaria è un obiettivo che auspichiamo ma difficile da raggiungere. Meglio sarebbe se nel progetto della legge finanziaria fossero chiari gli interventi irrinunciabili, nel caso che il 2,3 per cento di crescita del PIL non fosse raggiunto: interventi contro l'emergenza idrica e per il potenziamento ed ammodernamento della rete infrastrutturale del Sud.

Gli enti locali vivono un momento difficile, essendo stati chiamati a dare il loro contributo in una situazione di rigore e rinunce dettate dai documenti di bilancio. La proroga da venti a trenta anni per i tempi di ammortamento dei mutui degli enti locali, era stata preannunciata anche dal ministro Tremonti ma non è stata inserita nella finanziaria. Mi auguro che questa disposizione venga introdotta in occasione dell'esame presso il Senato perché libererebbe risorse molto importanti per gli enti locali in questo momento in grosse difficoltà.

Quanto alla mobilità, vi è una grossa riduzione della previsione di spesa per Ferrovie dello Stato S.p.A.; si rinviando agli anni a venire i finanziamenti e gli investimenti necessari. Tuttavia, mi sembra di capire che non venga intaccata la sicurezza, molto importante in questo momento. Questo avviene sulle reti strategiche, mentre appare preoccupante l'esiguità delle risorse destinate ad investimenti sulle reti periferiche.

In ordine alla mobilità di massa sembra che non vi siano risorse per le grandi aree urbane. Tra l'altro, precedenti provvedimenti legislativi imponevano anche ai comuni più piccoli (15.000 abitanti) l'adozione di piani urbani del traffico, di piani urbani della mobilità. Le amministrazioni locali con proprie risorse hanno provveduto ad effettuare questi piani; non sono però previste agevolazioni per proseguire in questa direzione da parte del Ministero competente, del Governo. Invoco, pertanto, una maggiore attenzione nei riguardi della mobilità, dell'ambiente e della vivibilità delle nostre città.

Quanto al trasporto aereo, si registra un blocco delle assunzioni per l'Agenzia della sicurezza al volo, per l'ENAC e l'ENAV, che prelude ad una futura riorganizzazione del settore. In ogni caso appare preoccupante la riduzione nel 2001 della flotta aerea. Vi è inoltre incertezza in ordine agli sgravi contributivi che scadranno a fine anno. Sarebbe davvero auspicabile che fossero prorogati per almeno due o tre anni.

PRESIDENTE, relatore sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Relativamente al settore dei lavori pubblici, si rilevano i seguenti dati significativi.

Alla tabella C del disegno di legge finanziaria si conferma la dotazione del Fondo nazionale per le locazioni, istituito nella scorsa finanziaria, pari a 246 milioni di euro annui. Qualora lo permettessero le disponi-

bilità finanziarie, sarebbe opportuno incrementare le risorse del Fondo che si è dimostrato un valido strumento per i comuni, a favore delle categorie meno abbienti. Il nostro Gruppo ha sempre creduto sull'opportunità della strategia dell'attribuzione di contributi diretti ai meno abbienti ai fini del pagamento del canone di locazione piuttosto che sul mantenimento di un patrimonio di edilizia pubblica sovvenzionata, scarsamente redditizio e spesso destinato al degrado. Su queste posizioni saremo sempre degli apripista; speriamo che in futuro questa strada abbia maggiore sviluppo.

Si noti inoltre il passaggio dei finanziamenti dell'ANAS dalla tabella C alla tabella F in seguito all'aumento del capitale sociale dell'ANAS S.p.A. Nella stessa tabella F sono stati inseriti anche gli impegni pluriennali di spesa per le opere strategiche di cui all'articolo 13, comma 1, della legge n. 166 del 2002 (settore 27: Interventi diversi).

Si vede favorevolmente il rifinanziamento alla tabella D del Fondo investimenti per la difesa del suolo e la tutela ambientale, ex articolo 46 della scorsa finanziaria (10,5 milioni di euro annui), anche se indubbiamente è una cifra non proporzionata a quanto si vuole e si dovrebbe fare.

Si esprime altresì soddisfazione per il rifinanziamento per il triennio 2003-2005 alla tabella D, Ministero dell'economia e delle finanze, dei fondi per le progettazioni e per le infrastrutture di interesse locale (articoli 54 e 55 della legge n. 448 del 2001) che sono stati sostenuti fortemente dal nostro Gruppo alla Camera durante l'approvazione della scorsa finanziaria, in quanto rappresentano un sostegno non indifferente per l'economia locale.

Lascia perplessi l'esiguità delle risorse assegnate ai fondi speciali per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che impedisce la redazione di nuove proposte di legge per il prossimo anno: nulla nella tabella A, per la parte corrente, e solo 41 milioni di euro per il 2003, 33,5 milioni per il 2004 e 31,5 per il 2005 nella tabella B per il conto capitale. Si noti, peraltro, che il testo originario del Governo prevedeva solo 10 milioni di euro per il 2003, 7 milioni per il 2004 e 6 per il 2005, complessivamente sia per la parte dei lavori pubblici che per quella dei trasporti, mentre la relazione della tabella B finalizza gli accantonamenti per i porti di Termini Imerese e di Palermo, per l'Atto Camera n. 3101 recante interventi per i beni e le attività culturali e lo sport (comuni di Cairo Montenotte e Paderno Dugnano) e per l'Auditorium di Roma. In allegato allo stenografico della seduta della Camera dell'11 novembre sono riportate le finalizzazioni della tabella B, Ministero delle infrastrutture, secondo l'emendamento del relatore che ha incrementato gli importi originari, ma non si riscontrano opere che potrebbero interessare il nostro Gruppo.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 10.

MERCOLEDÌ 20 NOVEMBRE 2002

(Pomeridiana)

Presidenza del presidente GRILLO

I lavori hanno inizio alle ore 15,20.

(1827 e 1827-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005 e relative Note di variazioni, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2003

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2003

(1826) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 1827 e 1827-bis (tabelle 10, 10-bis e 11 e 11-bis) e del disegno di legge n. 1826, già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo la discussione sullo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria, sospesa nella seduta antimeridiana.

VISERTA COSTANTINI (DS-U). Le poche riflessioni che farò sui documenti contabili sono il frutto di un lavoro svolto in tempi molto ristretti. Necessariamente quindi quanto dirò non deriverà da una analisi approfondita dei provvedimenti.

Premetto che siamo tutti d'accordo, maggioranza ed opposizione oltre agli osservatori che a vario titolo partecipano al dibattito sulle infrastrutture, sull'utilità di rilanciare l'infrastrutturazione del Paese. È stato detto e scritto che ciò serve a recuperare competitività e ad accorciare il divario esistente con gli altri Paesi. Una delle condizioni per la crescita del PIL e la ripresa dello sviluppo è data dall'avvio di un consistente pacchetto di opere infrastrutturali, come ha anche ribadito la Banca d'Italia. Per oltre un anno ci siamo impegnati a definire nuove e più rapide procedure,

per cui resta il solo grande problema delle risorse e della capacità politica nella gestione dei programmi.

Le domande fondamentali sono quindi le seguenti. Quante risorse sono stanziare per le infrastrutture? Qual è il rapporto rispetto agli stanziamenti dello scorso anno? Dalla lettura dei documenti emerge chiaramente una diminuzione delle spese dello stato di previsione dell'ordine di 2.141 milioni di euro per la parte in conto capitale. Sappiamo, però, che circa 1.800 milioni sono di fatto stanziati sempre per le infrastrutture nello stato di previsione del Ministero dell'economia. Quindi, la diminuzione sarebbe di alcune centinaia di milioni.

L'idea incontrovertibile è che per il 2003 gli stanziamenti sono stagnanti. Per raggiungere la media europea - cioè il 2,7 per cento del PIL - dovremmo investire in opere pubbliche 15 miliardi di euro in più rispetto ai 18 miliardi attuali. Già nel 2002 le risorse risultavano diminuite rispetto all'anno precedente dell'1,1 per cento in termini reali. Il dato del 2002 segna una inversione di tendenza rispetto al quinquennio precedente. Ho ricostruito la vicenda dell'ultimo decennio: dal 1990 al 1996 vi è stata complessivamente una contrazione degli investimenti nel settore del 53 per cento in termini reali. Viceversa, dal 1996 al 2001, vi è stato un aumento medio-annuo del 10,6 per cento; la svolta si ha con la finanziaria del 2002, con una diminuzione in termini reali dell'1,1 per cento. La finanziaria di quest'anno presenta una proposta sostanzialmente stagnante per gli investimenti del settore. Se questo è il quadro generale possiamo anche capire, attraverso l'analisi di due o tre passaggi fondamentali, come si muove il Governo.

Per l'ANAS nel 2003 lo stanziamento complessivo è di 1.818 milioni di euro; nel 2002 di 2.110 milioni. Vi è quindi una diminuzione secca di 292 milioni di euro (circa 560 miliardi di lire). Mentre, però, gli stanziamenti diretti di risorse diminuiscono, sono attribuiti finanziamenti in conto capitale per la rete stradale nazionale. Lo scopo è di accrescere le capacità dell'ente, ricorrendo a capitali privati sui mercati finanziari. Tale formula, per la prima volta attribuita all'ANAS, si ripete in tutte le occasioni in cui vi sono sostanziali diminuzioni di investimenti e di stanziamento da parte del Governo per le relative poste di bilancio.

Per quanto riguarda il settore ferroviario, per la realizzazione di investimenti che coinvolgono capitali privati nella concretizzazione delle opere, si prevede l'intervento della società Infrastrutture S.p.A. È importante che l'articolo 54 precisi che l'intervento di Infrastrutture S.p.A. è finalizzato specificatamente alla realizzazione del sistema alta velocità/alta capacità. Infatti, avevamo dibattuto a lungo anche in Commissione sulla istituzione della società Infrastrutture S.p.A. ed avevamo notato che lo spettro delle competenze, delle possibilità d'intervento di Infrastrutture S.p.A. era più ampio, anche se la funzione fondamentale è la stessa: si tratta di un intermediario finanziario per canalizzare risorse private nella realizzazione di grandi opere. La novità di questa finanziaria all'articolo 54 è che potremo utilizzare la Infrastrutture S.p.A. solo per il sostegno della realizzazione del sistema alta velocità/alta capacità.

La relazione tecnica alla legge finanziaria 2003 precisa che le disposizioni dell'articolo 54 consentono di rimodulare attraverso la tabella F l'ammontare degli apporti al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A., arrecando un miglioramento sui conti del settore statale. Addirittura la relazione tecnica compie una quantificazione di tutto questo. Il meccanismo è analogo a quello dell'ANAS S.p.A. Per quest'ultima il meccanismo è tale per cui si ha il conferimento al capitale sociale per consentire l'intervento sul mercato per il reperimento di capitali privati; nel caso del settore ferroviario vi è lo strumento della Infrastrutture S.p.A.

Come conseguenza di questo intervento auspicabile della Infrastrutture S.p.A. abbiamo una diminuzione consistente degli apporti dello Stato alla FS S.p.A. Infatti nella tabella F si prevede per il 2003 una diminuzione di 1.283 milioni di euro, per il 2004 di 1.326 milioni di euro e per il 2005 di 810 milioni di euro. È anche vero che il meccanismo della tabella F non consente una diminuzione secca, ma comporta necessariamente una rimodulazione. Ecco perché le risorse sottratte per gli anni 2003, 2004 e 2005 si spostano, a partire dal 2006, per una somma complessiva che si aggira intorno ai 7.000 milioni di euro.

Se riflettiamo su questa vicenda, su come la Ferrovie dello Stato è stata trattata, vediamo che l'operazione compiuta sugli stanziamenti si sviluppa lungo due direttive: un taglio consistente delle risorse per il 2003 e per i due anni successivi (con una rimodulazione che rinvia al 2006, ma di fatto sappiamo che si tratta di un velo che si cerca di frapporre rispetto alla scelta fondamentale che è quella di una perdita secca di risorse); una sostituzione di fondi pubblici con capitali privati. Tuttavia questi ultimi non sono disponibili bensì dovranno essere reperiti tramite lo strumento finanziario della Infrastrutture S.p.A.

Addirittura per le opere strategiche l'intervento operato dalla Camera ha diminuito le risorse; sappiamo che il DPEF ha individuato 22 interventi, per 22.543 milioni di euro; sappiamo anche che di questi, 11.866 milioni di euro riguardano fondi già destinati da precedenti leggi a specifiche grandi opere, cioè vengono dal passato, mentre 7.740 milioni di euro sono previsti dal collegato infrastrutturale. Tuttavia essendo la somma di 22.543 milioni di euro sono da reperire nel triennio 5.976 milioni di euro per finanziare le 22 grandi opere indicate nel DPEF.

In base alla legge obiettivo, ed alle successive modificazioni, sappiamo che il DPEF avrebbe dovuto indicare tassativamente, per ogni singola opera, le fonti di finanziamento, ma ciò non è stato fatto. Fin dall'inizio dell'attività di questo Governo, resta sempre un alone di incertezza intorno ai finanziamenti delle opere; si fa un gran parlare, sembra tutto molto chiaro, però sui punti, sugli snodi fondamentali permane una zona grigia, un'incertezza.

Questo è il quadro che risulta dalle cifre così come vengono proposte. L'impressione che se ne trae, ripeto, è che il programma per la realizzazione delle opere strategiche, ma più in generale il programma per la realizzazione delle infrastrutture nel Paese, sia impostato in modo tale da non dare certezza in merito al fatto che tutto ciò possa effettivamente realiz-

zarsi. Abbiamo visto che per gli anni 1996-2001 si prevedeva una crescita degli stanziamenti del 10 per cento, laddove ci troviamo ora in una situazione di stagnazione e tutto viene affidato a questi strumenti di finanza innovativa che possono dare risultati positivi così come non darli.

Tutto quindi resta nell'incertezza. Sappiamo d'altronde che il Governo ha dovuto prendere risorse anche da questo settore per spostarle su altri campi. Il Patto per l'Italia ha comportato per il Governo degli impegni inderogabili; non intendiamo discutere in questa sede sulla giustezza di tali spostamenti, certo è però che l'obiettivo del rilancio del sistema delle opere pubbliche con questa finanziaria resta un obiettivo assai incerto.

Se valutiamo poi altri due fattori siamo presi addirittura dallo sconforto. Il primo di essi concerne i residui passivi. Nel 2001 questi ultimi sono aumentati del 27 per cento (ed io non condivido la ricostruzione fatta dall'Ufficio studi che mi sembra troppo ottimistica, anche se non ho avuto modo di approfondirla) e, secondo stime attendibili, cresceranno ancora nel 2002. Rispetto alla massa spendibile, vale a dire residui passivi più dotazioni di competenza, le autorizzazioni di cassa - che poi rappresentano il limite entro il quale le amministrazioni possono concretamente utilizzare gli stanziamenti disponibili - ammontano per il 2002 a 22.049 milioni di euro; rappresentano quindi il 42 per cento delle risorse potenzialmente disponibili. Questo è ciò che le amministrazioni sono in grado di spendere per il 2002: il 42 per cento delle risorse potenzialmente disponibili.

L'ultimo punto riguarda il decreto-legge n. 194 del 2002. Secondo calcoli dell'ANCE (che per la verità prendo un po' acriticamente poiché non ho avuto il tempo per verificarli, e che vi propongo come materia di discussione) il provvedimento comporta due ordini di conseguenze, alcune immediate e dirette, altre prevedibili entro il 31 dicembre 2002. E precisamente: la cancellazione dal bilancio di 1.708 milioni di euro di risorse stanziata prima del 2001; le risorse stanziata nel 2001 che non saranno state impegnate al 31 dicembre 2002, e quindi saranno cancellate dal bilancio dello Stato, ammontano a 2.712 milioni di euro. Quindi per effetto del decreto-legge n. 194 potremmo avere entro il 31 dicembre 2002 una perdita complessiva pari a 4.410 milioni di euro. Se aggiungiamo a tutto questo le incertezze di cui parlavo, mi sembra che questo rilancio delle infrastrutture di cui tanto si parla sia semplicemente una chimera.

MONTALBANO (DS-U). Vorrei svolgere alcune brevi considerazioni soprattutto sull'andamento della nostra discussione. Considero estremamente onesta sul piano politico la relazione del senatore Cicolani che, intervenendo sui temi della finanziaria, non ci ha nascosto i limiti della manovra che ci consegna il Governo, che non ci mette in condizione di dare assolutamente la spinta propulsiva rispetto al rilancio delle opere pubbliche ed al sostegno dei settori fondamentali (aviazione civile, trasporto merci, trasporto rapido di massa, cambio dell'autoparco autobus).

Siamo di fronte ad una postazione di 7 miliardi 553 milioni di euro. Si registra una contrazione delle spese in conto capitale, di per sé indicativa di come il Governo sia stato costretto ad intervenire con il freno a mano tirato in direzione dei settori di intervento che concernono quantomeno l'oggetto della nostra riflessione.

Dopo la vicenda funesta di San Giuliano di Puglia che ha rimesso al centro dell'attenzione dell'opinione pubblica italiana ma anche del mondo politico la necessità di un intervento incisivo e strutturale per la messa in sicurezza degli edifici scolastici nel nostro Paese, gran parte dei quali non è dotato di certificazione di sicurezza, considero paradigmatico l'intervento poiché si afferma che i finanziamenti per la sicurezza degli edifici scolastici devono essere prelevati dal settore delle grandi opere pubbliche e degli interventi per l'emergenza idrica. Mentre i fondi rimangono gli stessi le necessità, via via insorgenti, determinano una contrazione delle risorse in un settore già penalizzato.

Obbedisce alla stessa strategia la parte riguardante l'edilizia pubblica. Siamo tutti sensibilizzati dal grande dibattito sulle iniziative di clemenza: la recente visita di sua santità Giovanni Paolo II alla Camera dei deputati ha rimesso all'ordine del giorno questa grande esigenza di intervento. Tuttavia, non solo si segna il passo sul piano politico generale ma vi sono posizioni assai contraddistinte di forze politiche - che svolgono un ruolo fondamentale nella coalizione di Governo - contrarie a questi provvedimenti. Per quanto riguarda l'edilizia giudiziaria e la costruzione di nuovi istituti di pena, utili anche a decongestionare la sovrappopolazione delle carceri, si mantengono 51 milioni di euro (più di 100 miliardi di lire) per l'anno finanziario che servono, come il Presidente ed il vice ministro sanno, a costruire pochi moduli di edilizia carceraria. Altro che abbassare l'affollamento delle carceri!

Potremmo continuare in riferimento, ad esempio, al comparto della cantieristica, le società armatoriali che dalla finanziaria non ricevono gli incrementi promessi.

L'approccio con la legge finanziaria, la cui qualità è assai censurabile, non può che essere depositario di un giudizio negativo da parte nostra. Inoltre, stiamo discutendo in fretta e furia, impossibilitati ad affrontare in modo adeguato ed approfondito oltre che costruttivo le questioni mosse. Non possiamo non stigmatizzare, pertanto, la modalità con cui siamo chiamati a discutere in tempi assai ristretti dell'argomento, anche in vista della formulazione degli emendamenti.

Salutiamo positivamente uno spostamento dei termini per la presentazione degli emendamenti in Commissione bilancio. Riteniamo però che il Presidente della Commissione, i Presidenti delle Commissioni competenti e l'Ufficio di Presidenza del Senato avrebbero dovuto metterci nelle condizioni di esercitare con maggior compostezza o approfondimento i temi della manovra di bilancio.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sui due problemi principali, connessi al settore ferroviario e all'ANAS, il Ministero si è impegnato con il Ministero del tesoro per una soluzione.

Per quanto riguarda il settore ferroviario, la legge n. 166 del 2002 ha risolto alcune questioni: mi riferisco in particolare alla tratta Genova-Novara per la quale possiamo oramai dire con certezza che i progetti verranno predisposti nel 2003 e nel 2004 si apriranno i cantieri, in modo da poter finalmente vedere attuato il terzo valico su Genova. La tratta Genova-Novara ha una valenza assai importante, non tanto per i genovesi che si recano a Milano o viceversa, quanto per le merci che, arrivate a Genova, potranno finalmente trovare una destinazione nell'*hinterland* piemontese, alessandrino e novarese. Ritengo si tratti di passaggi gestionali importanti del sistema ferroviario che finalmente sta migliorando pur se con luci ed ombre. Le Ferrovie dello Stato stanno finalmente cominciando ad utilizzare le dotazioni di cui sono assegnatarie, anche se non sono ancora giunte ad utilizzarle per intero. Ci auguriamo che negli anni a venire arrivino veramente ad investire tutto il denaro che ricevono; quindi, prima di aprire polemiche sul *quantum* di ordine finanziario bisognerebbe cominciare a ragionare su ciò che è stato speso delle risorse attribuite dalle leggi finanziarie pregresse. Oggi le Ferrovie riescono ad investire circa il 70 per cento delle dotazioni loro assegnate; l'obiettivo dei prossimi anni, anche per mantenere il *management* che le dirige, è quello di arrivare ad investire interamente le somme che lo Stato conferisce.

Vi è poi la questione dell'ANAS che diviene società per azioni, anche qui con luci ed ombre soprattutto per il ruolo e le funzioni della Infrastrutture S.p.A., che il ministro Tremonti dovrà chiarire in modo definitivo. L'ANAS S.p.A. sta cominciando a dimostrare di essere in grado di spendere le dotazioni assegnate, grazie alle leggi che questo Parlamento ha varato (grazie anche al contributo del Senato, in particolare di questa Commissione), non ultima la legge n. 166. Già oggi l'ANAS S.p.A. ha oltre il 70 per cento in più di appalti, cifra che non corrisponde alle somme erogate e spese perché è evidente che gli appalti sono partiti (a cominciare dagli otto appalti per il Grande raccordo anulare di Roma) ma che le somme verranno spese negli anni a venire. Tuttavia se l'ANAS S.p.A. non avesse proceduto con gli appalti, non saremmo in grado di quantificare tempi, modi e soprattutto investimenti per gli anni a venire. L'importante, quindi, è aver fatto le progettazioni. L'importante è che molti di questi appalti siano già partiti: gli investimenti veri e propri, avendo le risorse, verranno effettuati negli anni a venire.

Ritengo però che di questa nuova società debba essere definito con chiarezza il ruolo ed al riguardo apriremo un dibattito ed un confronto con le Camere. Essendo l'ANAS diventato società per azioni, penso che debba cominciare a dotarsi di società di servizi. Ad esempio, circa l'attuale dibattito sulla stampa relativo alla questione delle OPA nel settore autostradale, ritengo che come controllori del controllore sia doveroso intervenire, per evitare che qualcuno, usufruendo del sistema di tassazione esistente in Italia, compri azioni a spese dello Stato per diventarne pro-

prietario effettivo eludendo la tassazione. Si tratta di una questione seria, che ho già posto in modo officioso e che comincio a porre in modo ufficiale in questa Commissione, poiché ritengo che fare OPA coi soldi dello Stato non sia un fatto positivo. Su tale questione la nostra posizione è abbastanza chiara: siamo favorevoli a che il privato intervenga, acquisti, investa, metta i propri soldi, ma non siamo assolutamente d'accordo se il privato fa tutto ciò con soldi prestati e poi intende giungere a forme di fusione, facendo pagare l'acquisizione delle azioni almeno per il 40-50 per cento alla collettività. L'operazione potrebbe essere quella di acquistare il 30-40 per cento per poi arrivare a fondere due società, come è stato esplicitamente detto, in modo da far abbattere il titolo; non dando quest'ultimo reddito per gli anni successivi, quel 20-30 per cento rimasto di azionisti sarebbe costretto a svendere le azioni che a questo punto, non essendo previsti redditi per gli anni successivi, varrebbero assai meno.

Ripeto, sono operazioni che non ci trovano d'accordo. Vigileremo su questo ed io, dato che l'OPA è stata lanciata ma dovrà essere valutata, mi sono permesso in modo informale di valutare se la concessione data ad una società possa essere revocata e attribuita a società diverse. Bisogna infatti essere molto chiari con alcuni finanziari che forse usano la finanza in modo troppo attento ai propri interessi. Il servizio pubblico deve restare tale; pertanto, ho già detto ai rappresentanti dell'ANAS S.p.A. di esaminare la possibilità di creare una società collegata alla stessa ANAS in modo che diventi «ANAS Servizi». Non è detto infatti che la tratta Salerno-Reggio Calabria che verrà trasformata in autostrada debba, finiti i lavori, essere data in concessione; può benissimo essere attribuita ad una società direttamente controllata dall'ANAS S.p.A. perché per fare solo manutenzione e gestione ordinaria può essere sufficiente una società controllata, i cui utili possono servire alla manutenzione, mentre i cosiddetti utili degli utili possono servire per ulteriori investimenti.

Si tratta di un aspetto che ho cominciato a discutere con i vertici dell'ANAS S.p.A. e che intendo portare avanti e trattare, allorquando la società sarà formata, con le competenti Commissioni parlamentari, dal momento che non ritengo che essere liberisti voglia dire essere stupidi. Questo discorso va fatto in modo chiaro perché il dovere di questo Parlamento è quello di tutelare gli interessi della collettività che l'ha eletto. Scusatemi se sono uscito in parte fuori dal tema della legge finanziaria ma ritengo siano queste le occasioni per dare segnali di una certa volontà politica.

PRESIDENTE. Sono grato al vice ministro Martinat per la sua replica e la puntualità dimostrata nel riprendere alcuni tra i più importanti argomenti, emersi durante il dibattito, e per le osservazioni svolte nella parte finale del suo intervento. All'interno della Commissione le questioni sollevate dal vice ministro trovano terreno fertile perché in altre occasioni ci era parso di dover dire che il capitalismo deve dimostrare con coerenza di saper fare la propria parte e coloro che immaginano di fare opere, finanziandole in virtù di una convenzione sottoscritta con lo Stato e con i proventi derivanti da quella convenzione, legittimano qualche diffidenza.

In tal senso assicuro i colleghi di aver ricevuto la disponibilità dell'ingegner Pozzi a venire in Commissione per farci conoscere i contenuti della Convenzione, recentemente discussa dall'ANAS con la Società autostrade. Quando discuteremo in ordine alla sicurezza stradale e autostradale, ricorderete che da parte di alcuni venne osservato che probabilmente certi lavori di manutenzione delle tratte autostradali hanno subito dei ritardi, a volte funzionali al raggiungimento di obiettivi economici importanti. Se una Convenzione stabilisce che il rendimento deve essere di una certa percentuale e poi, a consuntivo, emerge che l'utile di quella società convenzionata è assai maggiore soprattutto perché – lo dico problematicamente ma non mi sembra distante dal vero – non si fanno le manutenzioni e gli investimenti dovuti, si ha il dovere di fare luce su queste situazioni. Come Parlamento, avendo una funzione di controllo, essendo il comparto delle autostrade di proprietà dello Stato, e per esso, dell'ANAS, dobbiamo denunciare tutto questo. Quindi, registro con attenzione e, personalmente con qualche soddisfazione, le dichiarazioni del vice ministro.

Ricordo che il termine per la presentazione di emendamenti ed ordini del giorno riferiti alla tabella 10 scade alle ore 20 di oggi.

Il seguito dell'esame congiunto è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,15.

GIOVEDÌ 21 NOVEMBRE 2002

(Antimeridiana)

Presidenza del presidente GRILLO

I lavori hanno inizio alle ore 9,15.

(1827 e 1827-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005 e relative Note di variazioni, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2003

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2003

(1826) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Rapporto favorevole sulle tabelle 11 e 11-bis, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

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. 1827 e 1827-bis (tabelle 10, 10-bis e 11 e 11-bis) e del disegno di legge n. 1826, già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame dello stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2003, e delle connesse parti del disegno di legge finanziaria, sospeso nella seduta antimeridiana di ieri.

PEDRAZZINI (LP), relatore sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Poiché, signor Presidente, non sono stati presentati emendamenti o ordini del giorno e si è verificata una posizione unanime della Commissione, propongo di redigere un rapporto favorevole relativamente allo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni e alle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria, il cui testo è il seguente: «La Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2003, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di legge finanziaria, esprime un parere favorevole».

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di dare mandato al senatore Pedrazzini di redigere un rapporto favorevole alla 5^a Commissione sulle tabelle 11 e 11-*bis* e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

È approvata.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 9,25.

GIOVEDÌ 21 NOVEMBRE 2002

(Pomeridiana)

Presidenza del presidente GRILLO

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

(1827 e 1827-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005 e relative Note di variazioni, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2003

(1826) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporto favorevole con osservazioni sulla Tabella 10, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

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. 1827 e 1827-bis (Tabelle 10 e 10-bis) e n. 1826, già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame congiunto, sospeso nella seduta pomeridiana di ieri, sullo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10) e delle connesse parti del disegno di legge finanziaria.

Ricordo che il vice ministro Martinat è già intervenuto in replica e che deve ora replicare il relatore, senatore Cicolani.

CICOLANI (FI), relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Signor Presidente, intervengo in sede di replica per segnalare alcuni punti da inserire come osservazioni nel rapporto per la 5^a Commissione permanente.

Con riferimento alle osservazioni emerse nel corso della discussione generale e agli emendamenti presentati, desidero soffermarmi in primo luogo sul problema del cabotaggio per il quale ritengo opportuno che siano previsti aiuti in linea con quanto stabilito dalla finanziaria dello scorso anno.

Una seconda osservazione riguarda l'articolo 55 del disegno di legge finanziaria. Al riguardo, sottolineo la necessità di integrare quanto previsto in tale articolo per dare maggiore certezza alla determinazione del capitale

sociale dell'ANAS S.p.A. con l'attribuzione integrale, tra l'altro, dei residui passivi iscritti nel bilancio dell'Ente nazionale per le strade al 31 dicembre 2001.

Personalmente presenterò alcune proposte emendative con riferimento alle modalità di capitalizzazione dell'ANAS S.p.A. e alle modalità di costituzione e utilizzo del fondo di funzionamento di tale società, due aspetti evidenziati in particolare dalla senatrice Donati. Per quanto riguarda il rapporto da presentare alla 5^a Commissione permanente, ritengo si debba richiamare l'esigenza di chiarire le modalità di capitalizzazione dell'ANAS e i tempi relativi, che dovranno naturalmente essere individuati a valle di un percorso di ricognizione che riguardi la rete nazionale e le attuali proprietà dell'azienda, analogo a quello effettuato a suo tempo per le Ferrovie dello Stato.

Un'altra raccomandazione è legata ad un errore contenuto nell'articolo 55, quando nella diversa destinazione delle risorse che costituiscono il patrimonio dell'ANAS debba essere obbligatoriamente operato il passaggio all'Agenzia del demanio. Dobbiamo rendere agile questo ente pur salvaguardando in caso di alienazione le giuste tutele per beni provenienti da atti cogenti, quali gli atti di pubblica utilità e di pubblico esproprio. Rispetto alla destinazione delle risorse, l'ANAS deve seguire criteri di agilità di gestione e quindi non può, se deve destinare un relitto stradale ad una funzione piuttosto che ad un'altra, seguire percorsi eccessivamente tortuosi. Infine, ribadisco la necessità di attribuire integralmente alla società i residui attivi e passivi iscritti nel suo bilancio al 31 dicembre 2001 in modo da evitare future difficoltà gestionali ed operative.

Per quanto concerne il settore ferroviario, ho approfondito i temi posti dalla senatrice Donati in ordine all'alta velocità ed all'alta capacità. Non credo, però, che oggi sia possibile trarre delle conclusioni perché i numeri sarebbero tali, a seconda degli orientamenti, da risultare incompatibili con la manovra economica, senza contare il rischio di dare un segnale d'allarme ingiustificato al Paese. Infatti, Infrastrutture spa deve ancora individuare la quota di risorse necessarie per i finanziamenti che riuscirà a reperire sul mercato. Al riguardo, ricordo che è in corso uno studio della rete ferroviaria italiana delle Ferrovie dello Stato, teso ad individuare la quota di mercato assorbibile, che, stando a quanto sostenuto dalle Ferrovie dello Stato, non sembrerebbe troppo lusinghiera. In base alle indicazioni delle Ferrovie dello Stato, il livello di contribuzione dello Stato dovrebbe essere all'incirca pari a 16.000 miliardi di vecchie lire; tuttavia, il mercato deve ancora dire quanto sia assorbibile.

È chiaro che la quota residuale dovrà essere invece coperta dai contributi statali. Qualora il mercato riuscisse ad assorbire quanto oggi è attribuito, 60 per cento sulle tratte e zero sui nodi, non vi sarebbero differenze rispetto a quanto in modo consolidato è stato fatto per il passato e previsto nei piani pluriennali d'investimento relativi agli accordi di programma tra Governo e Ferrovie dello Stato.

Sempre con riferimento al settore ferroviario, devo segnalare la necessità di una verifica sulle risorse afferenti al contratto di servizio, te-

nendo conto in primo luogo del fatto che, in relazione al trasporto merci, le Ferrovie dello Stato S.p.A. già percepiscono risorse derivanti dall'articolo 38 della legge n. 166 del 2002 oltre che un finanziamento nel bilancio per lo stesso tipo di prestazione. Una verifica su questo punto potrebbe infatti determinare un risparmio di risorse. Tale aspetto dovrebbe essere chiarito in sede di regolamento di attuazione della legge n. 166, in modo da evitare che lo Stato dia i soldi due volte per la stessa ragione.

Un ulteriore risparmio potrebbe essere conseguito con una razionalizzazione dei rapporti tra le varie società della *holding* che in taluni casi potrebbero essere divisioni della *holding* stessa o di sue controllate, evitando dispersione di risorse e determinando risparmi di funzionamento. Anche in questo caso, nel contratto di servizio con le Ferrovie dello Stato deve essere di nuovo determinato il contributo di copertura a carico dello Stato. Quello che però voglio dire con forza è che, qualora vi fossero risparmi, questi dovrebbero essere destinati ad incrementare i capitoli relativi agli investimenti nel settore.

Infine, devo esprimere un'ultima considerazione su una materia che non è di stretta competenza della Commissione. Mi riferisco all'edilizia agevolata, in particolare all'opportunità di estendere fino alla fine dell'anno 2003 il beneficio del 36 per cento di detrazioni per le ristrutturazioni e di abbassare l'IVA per le costruzioni al 10 per cento.

DONATI (*Verdi-U*). Vorrei capire quale è l'impatto del taglio al contratto di servizio rispetto all'esercizio.

CICOLANI (*FI*), *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. In generale, la possibilità di un conflitto fra quel capitolo e l'articolo 38 della legge n. 166 è una cosa diversa.

DONATI (*Verdi-U*). Se tagliamo di mille miliardi il contratto di servizio delle Ferrovie, quale impatto vi sarà?

CICOLANI (*FI*), *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. In realtà non si tratta di un taglio. Non vengono sottratti soldi alle Ferrovie.

PRESIDENTE Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno presentati alla Tabella 10.

Avverto che tutti gli emendamenti riferiti alla Tabella 10 (8^a-10.Tab.10.1, 8^a-10.Tab.10.2, 8^a-10.Tab.10.3, 8^a-10.Tab.10.4, 8^a-10.Tab.10.5, 8^a-10.Tab.10.6), presentati dal Gruppo Verdi-L'Ulivo, sono inammissibili in quanto attingono ad una unità previsionale di base, la numero 5.2.3.10, relativa all'autotrasporto di cose per conto terzi, interamente destinata a spese giuridicamente obbligatorie.

DONATI (*Verdi-U*). Ritengo che gli ordini del giorno 0/1827/1/8^a/Tab.10, 0/1827/2/8^a/Tab.10 e 0/1827/3/8^a/Tab.10 non richiedano di essere illustrati.

CICOLANI (*FI*), *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno di cui è prima firmataria la senatrice Donati.

MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo li accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatrice Donati, insiste per la votazione degli ordini del giorno?

DONATI (*Verdi-U*). No, Signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno riferiti, per le parti di competenza, al disegno di legge n. 1826.

Faccio mio l'ordine del giorno 0/1826/1/8^a, presentato dai senatori Forte e Pellegrino, e rinuncio ad illustrarlo.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, vorrei capire quali sono le risorse già stanziate relative al dispositivo dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sulla base degli accertamenti eseguiti, posso dire che l'intervento richiesto nell'ordine del giorno è già compreso fra quelli oggetto della delibera del CIPE del 21 dicembre 2001, che individua gli interventi cui si applicano le procedure in essa previste. L'intervento richiesto dal senatore Forte nel suo ordine del giorno rientra nell'ambito più vasto della realizzazione del «corridoio tirrenico». Non ritengo pertanto che vi siano ostacoli che impediscano di accogliere questa proposta, in cui si richiede l'impegno del Governo rispetto a tale intervento.

Comunque, al fine di precisare la questione, modifico il dispositivo dell'ordine del giorno 0/1826/1/8^a aggiungendo, dopo la parola «finalizzate», le seguenti parole: «e già indicate nella delibera del CIPE del 21 dicembre 2001.».

CICOLANI, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno n. 1, come modificato dal presidente Grillo.

MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1826/1/8^a, presentato dai senatori Forte e Pellegrino, da me sottoscritto.

È approvato.

GUASTI (FI). Rinuncio ad illustrare l'ordine del giorno 0/1826/2/8^a.

CICOLANI (FI), *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole.

MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione.

GUASTI (FI). Signor Presidente, chiedo che l'ordine del giorno sia messo ai voti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1826/2/8^a, presentato dai senatori Guasti ed Agogliati.

È approvato.

MONTALBANO (DS-U). Do per illustrati gli ordini del giorno 0/1826/3/8^a e 0/1826/4/8^a.

CICOLANI (FI), *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno 0/1826/3/8^a. Il parere è invece contrario sull'ordine del giorno 0/1826/4/8^a.

MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Accolgo entrambi gli ordini del giorno come raccomandazioni.

PRESIDENTE. Senatore Montalbano, insiste per la votazione degli ordini del giorno?

MONTALBANO (DS-U). No.

FABRIS (Mar-DL-U). Signor Presidente, in premessa all'illustrazione dell'ordine del giorno 0/1826/5/8^a, vorrei ricordare al Governo e ai colleghi che lo scorso anno fu presentato un ordine del giorno assolutamente identico a questo. Allora non fu possibile definire gli impegni di spesa in quanto era stata appena siglata un'intesa tra le regioni interessate sugli aspetti progettuali, essenziali per una valutazione di carattere economico e finanziario. Da allora è trascorso un anno e poiché, purtroppo, una delle regioni interessate non ha adempiuto agli impegni di cui ai protocolli d'intesa ci troviamo nella stessa condizione. In particolare, i protocolli di intesa prevedevano che lo studio sui flussi di traffico venisse redatto dall'Emilia Romagna, assegnando al Veneto la definizione di massima del progetto, da ultimare entro il 30 luglio 2002. Poiché la regione Veneto tarda a definire gli aspetti progettuali ed è pertanto impossibile anche quest'anno prevedere l'impegno finanziario, ho presentato l'ordine del giorno n. 5 affinché il Governo predisponga per la legge finanziaria 2004 le risorse e le

procedure atte all'avvio della progettazione definitiva e della realizzazione della E55.

Il successivo ordine del giorno 0/1826/6/8^a si riferisce alla necessità di evitare ulteriori ritardi nella soluzione del nodo di Mestre, di cui si è molto discusso negli ultimi mesi. Al riguardo, ricordo che il Governo ha adottato una serie di atti, che condivido; in particolare, nell'accordo fra il Governo e la regione Veneto del 9 agosto 2001 viene prevista sia la soluzione del passante che quella del *tunnel* sotto l'attuale tangenziale di Mestre. Ricordo altresì che il CIPE, con delibera del 31 ottobre 2002, ha autorizzato la realizzazione del Passante di Mestre ed ha richiamato l'intesa sottoscritta dalle concessionarie autostradali nel 1997, quando furono prorogate le concessioni, laddove si stabiliva che, per l'edificazione del cosiddetto passante, le risorse sarebbero state reperite dalle stesse concessionarie, utilizzando il periodo di concessione e le tariffe concordate. Di fatto, il CIPE ha così liberato le risorse previste dalla sua precedente delibera del 21 dicembre 2001 con cui si individuava per la realizzazione del Passante di Mestre un costo di 1.962.536.000 euro.

Le spese a carico dello Stato, secondo quanto previsto dalla delibera del CIPE del 21 dicembre 2001, riguardano le opere accessorie, perché il resto sarà a carico delle concessionarie, che, con la finanza di progetto, finanzieranno per intero l'opera. È di tutta evidenza che le restanti risorse, (escluse quelle per le opere accessorie) pari a circa 1 milione e 800.000 euro, di fatto, in base alla delibera del CIPE del 2001, sono a disposizione per realizzare il *tunnel* sotto l'attuale tangenziale di Mestre.

Il mio ordine del giorno chiede l'impegno del Governo affinché le risorse impegnate dal CIPE con le delibere del 31 dicembre 2001 e del 31 ottobre 2002 vengano destinate alla realizzazione del *tunnel* sotto la tangenziale di Mestre.

CICOLANI (FI), relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Esprimo parere favorevole sia sull'ordine del giorno 0/1826/5/8^a che sull'ordine del giorno 0/1826/6/8^a.

MARTINAT, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Li accolgo entrambi come raccomandazione.

In ordine all'ordine del giorno 0/1826/6/8^a, desidero tuttavia precisare, riguardo alla tangenziale di Mestre, che il fatto che l'opera sia inserita nella delibera CIPE del 21 dicembre 2001 non significa che vi siano già in bilancio le risorse disponibili che invece saranno reperite quando il progetto sarà stato presentato al CIPE per la definitiva approvazione. Quindi, attualmente per il tunnel non vi sono finanziamenti.

FABRIS (Mar-DL-U). Signor Presidente, non insisto per la votazione di questi ordini del giorno. Desidero però ricordare, a proposito della famosa delibera del CIPE del 21 dicembre 2001, le ripetute dichiarazioni del Presidente del Consiglio, onorevole Berlusconi, rispetto all'impegno di as-

sicurare la priorità per la realizzazione delle opere elencate nell'anzidetta delibera, considerate come strategiche.

PRESIDENTE. Bisogna anche tenere conto della situazione di alcune Regioni dopo la delibera del CIPE e del fatto che solo alcune hanno sottoscritto accordi di programma volti a precisare meglio le risorse necessarie e i tempi per la realizzazione degli interventi. Comunque, non possiamo ignorare che è il bilancio dello Stato il provvedimento che stanziava le risorse e che non può essere surrogato da una delibera del CIPE.

DONATI (*Verdi-U*). L'ordine del giorno 0/1826/7/8^a chiede un incremento dei contributi per l'acquisto e la sostituzione di autobus, nonché per l'acquisto di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, che ha la doppia valenza di ammodernare un parco mezzi molto vecchio (l'età media è di 14 anni), procedendo con una certa continuità in modo che i comuni possano predisporre le procedure necessarie, il cui perfezionamento richiede due o tre anni, e di dare continuità annuale ad un sistema che garantisca alle imprese di pianificare delle strategie per l'offerta. È chiaro che il fatto di prevedere finanziamenti ad anni alterni crea difficoltà alle aziende che devono predisporre i progetti industriali in base a previsioni di medio-breve periodo. Penso, ad esempio, alla FIAT, che potrebbe avere una interessante evoluzione se avesse una qualche certezza rispetto al mondo del trasporto pubblico.

L'ordine del giorno 0/1826/8/8^a richiama l'attenzione sulla grave situazione del cabotaggio marittimo italiano e chiede al Governo di incrementare, in attesa dell'introduzione nel nostro ordinamento della cosiddetta «*tonnage tax*» prevista dal disegno di legge n. 1396, il cosiddetto «collegato fiscale», che a distanza di quasi un anno dalla sua presentazione non è ancora diventato legge, di 100 milioni di euro il capitolo relativo ai crediti di imposta e agli sgravi contributivi in favore di talune imprese armatoriali.

L'ordine del giorno 0/1826/9/8^a chiede l'impegno del Governo a istituire un fondo per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete autostradale e stradale, con una dotazione di 100 milioni di euro, riducendo per un importo pari lo stanziamento del capitolo relativo al fondo per gli interventi autostradali. Tale richiesta va vista nel contesto che vede la trasformazione dell'ANAS in società per azioni e tiene altresì conto del fatto che, poiché per la rete stradale nazionale non è previsto il pagamento di alcun pedaggio, le entrate dell'ANAS non possono che provenire da un apporto dello Stato; se non vi è chiarezza su una quota annuale di risorse, si corre il rischio che per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale di pertinenza dell'ANAS nonché per la manutenzione delegata alle Regioni non vi siano risorse adeguate.

Gli ordini del giorno 0/1826/10/8^a, 0/1826/11/8^a, 0/1826/12/8^a e 0/1826/13/8^a mi sembra si illustrino da soli.

Con l'ordine del giorno 0/1826/14/8^a si richiama l'attenzione del Governo sull'urgenza di intervenire per risolvere il problema dell'arretratezza della mobilità ferroviaria nei nodi urbani.

L'ordine del giorno 0/1826/15/8^a sottolinea l'urgenza dello svecchiamento del naviglio italiano; infatti, i rischi non solo ambientali ma anche in termini di vite umane aumentano in relazione alla vetustà delle navi.

L'ordine del giorno 0/1826/16/8^a chiede al Governo un impegno a sviluppare ed attuare un piano pilota finalizzato all'uso di idrogeno liquido e gassoso per autotrazione, alla produzione di autoveicoli a propulsione ad idrogeno, nonché allo sviluppo ed alla ricerca delle caratteristiche funzionali di una rete distributiva dell'idrogeno liquido per applicazioni mobili.

La nostra Commissione non è entrata nel merito della crisi della FIAT, considerata come un problema industriale e occupazionale. Se però consideriamo la generale crisi dell'auto in una prospettiva strategica, non possiamo non considerare anche la sua stretta connessione con la politica dei trasporti. Occorre chiedersi cosa accadrà nel prossimo futuro quando nel mondo occidentale il mercato dell'auto arriverà a saturazione. Nel dibattito che si è sviluppato, mi sembra sia stata posta poca attenzione a questo problema, così come a quello della ricerca di autoveicoli in grado di utilizzare carburanti sempre meno inquinanti e costosi. Invece di destinare l'aiuto pubblico a cose del passato, dovremmo invece dare risorse alla ricerca sull'auto ad idrogeno. Questo mi sembra l'unico modo per cercare di superare la crisi, che reputo irreversibile, del motore a scoppio. L'alternativa del motore elettrico è fallita, quella del motore ad energia solare è incerta, mentre la prospettiva del motore ad idrogeno sembra promettente. Per queste considerazioni, nell'ordine del giorno si propone la destinazione di risorse per sviluppare quest'ultima ipotesi.

CICOLANI (FI), *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Per quanto riguarda in generale gli ordini del giorno di cui è prima firmataria la senatrice Donati, devo osservare che in molti casi è previsto un incremento di spesa senza l'indicazione della relativa copertura. Pertanto, poichè vertono su problemi rilevanti che certo la Commissione auspica possano essere risolti favorevolmente, propongo che siano accolti come raccomandazioni.

Relativamente all'ordine del giorno 0/1826/7/8^a mi rimetto alle valutazioni del Governo.

MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per quanto riguarda il problema del rinnovamento del parco degli autobus sollevato nell'ordine del giorno 0/1826/7/8^a, è giusto il riferimento al finanziamento. Il Ministero ha convocato le Regioni per la prima settimana di dicembre, perché non è accettabile che la gran parte di esse non abbia ancora utilizzato i soldi stanziati negli anni passati per rinnovare il parco autobus circolante. Pertanto, all'incirca fra 15 giorni potrò disporre di dati più precisi, in base ai quali il Governo deciderà l'ammontare dei contributi da prevedere nella legge finanziaria per questo problema. È vero

che si tratta di un cofinanziamento, ma dobbiamo evitare che le Regioni, dopo aver chiesto fondi allo Stato, non li utilizzino: questo significherebbe togliere inutilmente soldi dalle tasche dei cittadini.

Sulla base di tali considerazioni, accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatrice Donati, insiste per la votazione dell'ordine del giorno?

DONATI (*Verdi-U*). No, signor Presidente.

CICOLANI (*FI*), *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno 0/1826/8/8^a, come ho già fatto per quello dei senatori Viserta, Costantini e Montalbano.

MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccomandazioni.

DONATI (*Verdi-U*). Non insisto per la votazione.

CICOLANI (*FI*), *relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Con riferimento agli ordini del giorno 0/1826/9/8^a, 0/1826/10/8^a e 0/1826/11/8^a mi rimetto alle valutazioni del rappresentante del Governo.

MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Esprimo parere contrario su tutti i tre ordini del giorno.

PRESIDENTE. Senatrice Donati, insiste per la votazione di questi ordini del giorno?

DONATI (*Verdi-U*). Chiedo che siano messi in votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1826/9/8^a, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1826/10/8^a, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1826/11/8^a, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

CICOLANI (FI), relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Sugli ordini del giorno 0/1826/12/8^a, 0/1826/13/8^a, 0/1826/14/8^a, 0/1826/15/8^a e 0/1826/16/8^a mi rimetto alle valutazioni del rappresentante del Governo.

MARTINAT, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il Governo li accoglie come raccomandazioni.

PRESIDENTE. Senatrice Donati, intende insistere perché gli ordini del giorno siano posti in votazione?

DONATI (Verdi-U). Non insisto per la votazione.

CICOLANI (FI), relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Illustro l'ordine del giorno 0/1826/17/8^a.

Ritengo che, come capitale della Repubblica, Roma debba ricevere contributi dallo Stato in misura adeguata all'espletamento dei particolari compiti che proprio in quanto capitale le sono riservati e che pesano per una cifra ingente sulla spesa corrente. Certamente l'erogazione del trasporto pubblico nel comune di Roma è in una fase di emergenza, che peraltro riguarda un po' tutte le aree metropolitane del Paese (Torino, Milano, Genova, Bologna, Firenze, Napoli), ma non mi trova d'accordo il fatto che i contributi per Roma capitale siano finalizzati a ripianare le perdite dell'azienda del trasporto pubblico di questa città. Peraltro, tutte le aziende di trasporto sono in crisi.

MARTINAT, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il Governo accoglie l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. L'esame degli ordini del giorno presentati al disegno di legge finanziaria, per le parti di nostra competenza, è così esaurito.

CICOLANI (FI), relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Signor Presidente, propongo di redigere un rapporto favorevole con osservazioni, secondo le indicazioni che ho formulato nella mia esposizione in sede di replica, relativamente allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2003 (Tabella 10) e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione sul conferimento al relatore del mandato a redigere un rapporto nei termini ora indicati.

DONATI (Verdi-U). Annuncio il mio voto contrario sulla proposta del relatore di redigere un rapporto favorevole da inviare alla 5^a Commissione permanente.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di conferire al relatore, senatore Cicolani, il mandato di redigere un rapporto favorevole con osservazioni alla 5^a Commissione sullo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2003 (Tabella 10) e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria.

È approvata.

L'esame congiunto dei documenti di bilancio, per quanto di nostra competenza, è così concluso.

I lavori terminano alle ore 16,30.

ALLEGATO

ORDINI DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE N. 1827**0/1827/1/8^a/Tab.10**

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

«L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni),

in sede di esame del disegno di legge n. 1827 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005),

visto che:

nel disegno di legge n. 1827, tabella 10, nella U.P.B. 5.2.3.9. sono previsti nel capitolo 8163 376,34 milioni di euro come "concorso dello stato alla spesa per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane".

considerato che:

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

la stessa legge finanziaria 2002 non prevedeva risorse aggiuntive rispetto alle precedenti leggi finanziarie del 2000 e del 2001 che hanno dato forte impulso e sostegno alle infrastrutture per il trasporto rapido di massa.

considerato infine che:

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

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

impegna il Governo:

ad incrementare il capitolo 8163 nella U.P.B. 5.2.3.9. in tabella 10 di 30.000 euro per l'anno 2003 con anno terminale 2017, di 30.000 euro per l'anno 2004 con anno terminale 2018 e di 30.000 euro per l'anno 2005 con anno terminale 2019».

0/1827/2/8^a/Tab.10

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

«L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni),

in sede di esame del disegno di legge n. 1827 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005),

visto che:

nel disegno di legge n. 1827, tabella 10, nella U.P.B. 5.2.3.9. sono previsti nel capitolo 8163 376,34 milioni di euro come "concorso dello stato alla spesa per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane".

considerato che:

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

la stessa legge finanziaria 2002 non prevedeva risorse aggiuntive rispetto alle precedenti leggi finanziarie del 2000 e del 2001 che hanno dato forte impulso e sostegno alle infrastrutture per il trasporto rapido di massa.

Considerato infine che:

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

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

impegna il Governo:

ad incrementare il capitolo 8163 nella U.P.B. 5.2.3.9. in tabella 10 di 106,39 milioni di euro».

0/1827/3/8^a/Tab.10

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

«L'8^a Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni),

in sede di esame del disegno di legge n. 1827 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003 e bilancio pluriennale per il triennio 2003-2005),

visto che:

in riferimento alla legge n. 366 del 1998, recante interventi per la mobilità ciclistica, alla tabella 10 del disegno di legge n. 1827, l'U.P.B. 5.2.3.11 - Mobilità ciclistica prevede al cap. 8188 per il 2003 10,8 milioni di euro e per il 2004 500.000 euro.

considerato che:

con le risorse attivate nel triennio 2003-2005 per il finanziamento della legge 366 del 1988, il disegno di legge n. 1826 riduce fortemente il contributo statale annualmente assicurato dalle leggi finanziarie precedenti, al punto che con il disegno di legge in discussione si prevede di non allocare alcuna risorsa per l'anno 2005;

considerato inoltre che:

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

impegna il Governo:

ad incrementare, nell'U.P.B. 5.2.3.11 - Mobilità ciclistica della tabella 10, il cap. 8188 fino a 10.000 euro per l'anno 2003, fino a 10.000 euro per l'anno 2004 e fino a 10.000 euro per l'anno 2005».

ORDINI DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE N. 1826**0/1826/1/8^a**

FORTE, PELLEGRINO

«L'8^a Commissione permanente del Senato,
in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

considerato:

l'alto tasso di incidentalità che connota il traffico delle vie Pontina ed Appia e dell'alto numero di vittime che quotidianamente si registra su queste strade;

il miglioramento del sedime stradale, necessario non solo alla mobilità dei cittadini ma anche allo sviluppo del trasporto merci generato dal settore commerciale del mercato ortofrutticolo fiorente nella zona del basso Lazio compresa tra Fondi, Latina e Gaeta;

l'incremento di traffico merci legato allo sviluppo della portualità di Gaeta, sviluppo soprattutto di natura commerciale;

la necessità di completare al più presto il corridoio tirrenico, secondo quanto stabilito dal Piano generale dei trasporti,

impegna il Governo:

a reperire, nell'ambito delle risorse finalizzate al miglioramento del sistema viario, i finanziamenti necessari all'intervento per l'ammodernamento, la velocizzazione e il raddoppio della via Appia nella zona fra Formia e Fondi».

0/1826/2/8^a

GUASTI, AGOGLIATI

«L'8^a Commissione permanente del Senato,
in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

al fine di migliorare il sistema viario che rappresenta un elemento propulsivo per lo sviluppo economico dell'intero Paese,

impegna il Governo:

a reperire le risorse per dare avvio ai lavori relativi alla strada statale n. 9, Via Emilia, variante di Piacenza, in complanare all'autostrada

A1, per la costruzione di un nuovo ponte sul fiume Po e l'interconnessione con l'autostrada A1;

a reperire le risorse necessarie per la progettazione e la realizzazione della strada, in complanare all'autostrada A1, di collegamento tra il casello autostradale di Parma ed il quartiere fieristico "Fiere di Parma"».

0/1826/3/8^a

VISERTA COSTANTINI, MONTALBANO, BRUTTI Paolo

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

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

considerato che:

è in atto un consistente intervento di potenziamento degli scali portuali italiani in grado di allinearsi alla portualità del Nord Europa e che, per completare il piano già approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, occorre garantire le necessarie risorse finanziarie, nonché portare a compimento l'autonomia finanziaria delle autorità portuali, che dovranno successivamente far fronte ai lavori di manutenzione, dragaggio ed agli ulteriori interventi attualmente svolti dallo Stato;

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

visto che nel corso dell'anno 2002 - per una serie di motivi legati all'incertezza di finanziamenti, ed alla durata annuale degli stessi, che non garantiscono certezza alle imprese armatoriali - si è registrata una flessione del naviglio,

impegna il Governo:

a prevedere il rifinanziamento, per il prossimo triennio, delle misure riguardanti il cabotaggio marittimo, le norme di sostegno all'effettuazione dei corsi professionali del personale navigante, in modo da poter conseguire le certificazioni in ossequio alle norme internazionali recentemente approvate e da attivare, dall'anno in corso, la cosiddetta *tonnage tax*;

ad adeguare le risorse per l'attuazione della legge 16 marzo 2001, n. 88, in modo da corrispondere la quota spettante alle imprese cantieristi-

che di costruzione e riparazione navale e misure urgenti per il settore, che manifesta evidenti segni di crisi;

a finanziare il completamento delle opere infrastrutturali portuali e per lo sviluppo del progetto «autostrade del mare», almeno per l'anno 2005, nonché a completare il processo di autonomia finanziaria delle autorità portuali, mediante la devoluzione delle tasse marittime portuali, nonché di una quota di tributi diversi dalle predette tasse e diritti portuali».

0/1826/4/8^a

VISERTA COSTANTINI, MONTALBANO, BRUTTI Paolo

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

visto l'addensarsi di problemi consistenti nel comparto dell'auto-transporto per conto terzi e gli impegni assunti dal Governo in un protocollo di intesa sottoscritto da molte associazioni imprenditoriali,

impegna il Governo:

a trasformare l'intesa con gli autotrasportatori in disposizioni della legge finanziaria o di provvedimenti collegati alla manovra di bilancio per l'anno 2003».

0/1826/5/8^a

FABRIS

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

premesso che:

la realizzazione del completamento viario tra la E45 ed il «nodo di Mestre» (Nuova Romea Commerciale – E55) è stato inserito tra le priorità del Piano nazionale dei trasporti e della logistica ed è stata considerata opera strategica dal Governo al fine di completare il Corridoio adriatico sino all'intersezione con l'asse Est-Ovest della Pianura padana (Corridoio europeo n. 5) e gli sbocchi viari verso il Nord Europa;

nella delibera CIPE n. 121/2001, del 21 dicembre 2001, tale opera è stata inserita tra quelle ritenute strategiche dal Governo;

i problemi di natura locale concernenti il tracciato per quanto di interesse degli enti locali delle regioni Emilia Romagna e Veneto sono stati superati;

le regioni interessate hanno firmato i protocolli di intesa per avviare la progettazione preliminare e le valutazioni di impatto ambientale;

sino ad oggi la sola regione Emilia-Romagna ha onorato l'impegno di cui al punto precedente, mentre la regione Veneto tarda a definire gli aspetti progettuali, rendendo così di fatto impossibile prevedere, in sede di approvazione della legge finanziaria per l'anno 2003, qualsiasi tipo di impegno finanziario,

impegna il Governo:

a predisporre nella legge finanziaria per l'anno 2004 le risorse e le procedure atte all'avvio della progettazione definitiva e della realizzazione dell'E55».

0/1826/6/8^a

FABRIS, CREMA

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

considerata la necessità di evitare ulteriori ritardi nella soluzione del nodo di Mestre;

considerato che l'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, al comma 1, stabilisce che il Governo indichi nel disegno di legge finanziaria, ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera *i-ter*), della legge 5 agosto 1978, n. 468, le risorse necessarie che integrano i finanziamenti pubblici, comunitari e privati, allo scopo disponibili e che in sede di prima applicazione della citata legge n. 443, del 2001, il programma delle infrastrutture strategiche sia approvato dal CIPE entro il 31 dicembre 2001;

considerato che effettivamente con delibera CIPE n. 121/2001, del 21 dicembre 2001, viene inserito nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, il passante di Mestre con un costo previsto di 1.962.536.000 euro;

considerato che nell'accordo fra il Governo e la regione Veneto del 9 agosto 2001 per la soluzione del nodo di Mestre viene prevista sia la soluzione del passante che quella del *tunnel*;

considerato infine che il CIPE, nella seduta del 31 ottobre 2002, ha autorizzato la realizzazione del passante di Mestre i cui finanziamenti devono essere garantiti dalle concessionarie autostradali interessate liberando così di fatto le risorse pubbliche di cui alla citata delibera del CIPE n. 121/2001,

impegna il Governo:

a inserire nel testo della legge finanziaria le risorse adeguate e necessarie all'immediato inizio dei lavori del *tunnel* sotto l'attuale tangenziale di Mestre».

0/1826/7/8^a

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

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

visto che:

nella *Gazzetta Ufficiale* n. 197, del 23 agosto 2002, è stato pubblicato il decreto ministeriale 8 maggio 2002, con cui si dispone il trasferimento alle regioni di oltre 32 milioni di euro per l'acquisto e la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre 15 anni;

i fondi erogati con il decreto citato possono essere utilizzati anche per l'acquisto di mezzi a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico, terrestri e lagunari e di impianti a fune, sempre adibiti al trasporto di persone;

il provvedimento deriva dall'applicazione dell'articolo 54, comma 1, della legge 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000), che prevede limiti di impegno quindicennali pari a 67 miliardi di vecchie lire nel 2001 e a 62 miliardi nel 2002;

considerato che:

i fondi a disposizione vanno incrementati perché oltre 33.000 autobus, circa il 38 per cento del parco autobus circolante, ha più di 15 anni e rappresenta una fonte non trascurabile di inquinamento atmosferico nelle aree urbane;

i fondi a disposizione vanno inoltre incrementati perché è fondamentale incentivare le aziende di trasporto pubblico nell'acquisto di veicoli pubblici a trazione elettrica per la circolazione nei centri storici e nelle aree pedonali;

considerato, infine, che:

in un'ottica di medio-lungo periodo si rende necessario proseguire sulla strada avviata nel 1997 dallo Stato con il Piano decennale per l'acquisto di nuovi autobus;

tale Piano prevede un flusso di finanziamento di circa 120 milioni di euro complessivi nel triennio 2003-2005, quale limite di impegno per la contrazione di mutui quindicennali, al fine di non peggiorare la qualità del parco autobus circolante;

il disegno di legge n. 1827 non prevede risorse aggiuntive, rispetto alle risorse attivate con l'articolo 13, comma 2 della legge 1° agosto 2002, n. 166 (collegato infrastrutture), con cui sono stati stanziati, quale limite di impegno, 30 milioni di euro per il 2003 e ulteriori 40 milioni di euro per il 2004,

impegna il Governo:

ad incrementare di 50 milioni di euro, nell'U.P.B. 5.2.3.8 – Trasporti pubblici locali – della Tabella 10, il capitolo 8151 "Contributi per l'acquisto e la sostituzione di autobus, nonché per l'acquisto di altri mezzi di trasporto pubblico di persone"».

0/1826/8/8^a

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

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

visto che:

dall'analisi del Censis, recentemente presentata dalla Confederazione italiana armatori (Confitarma), emerge uno scenario sconcertante per il cabotaggio marittimo italiano in quanto, per ogni 1.000 euro prodotti direttamente nel comparto, gli utili netti degli imprenditori ammontano soltanto a 4 euro, mentre lo Stato ne incassa 30;

per quanto attiene, poi, all'indotto attivato, sempre il Censis sostiene che di ogni 1.000 euro nel complesso prodotti ne vengono incassati dalle imprese coinvolte in forma di utili netti circa 30, mentre lo Stato ne introita cinque volte di più;

in complesso il gettito erariale creato dall'armamento risulta decisamente notevole, pari ad un totale di 1.600 milioni di euro all'anno, di cui 1.053 milioni di euro per le imposte dirette ed indirette e 550 milioni di euro per gli oneri sociali;

gli operatori del settore sempre più denunciano la grave situazione che l'armamento italiano sta affrontando, soprattutto in termini di concorrenza delle altre marinerie europee che utilizzano i porti italiani usufruendo delle normative dei loro Paesi, più favorevoli di quelle italiane, chiedendo una riforma fiscale del settore;

considerato che:

è in discussione al Senato il cosiddetto "collegato fiscale" (atto Senato n. 1396), che all'articolo 4, lettera *n*), prevede, all'interno della riforma dell'imposizione sul reddito delle società, per quanto riguarda l'imponibile e come criterio direttivo, "l'opzione e relativi termini e modalità di esercizio per la determinazione forfetaria dell'imposta relativa al reddito ovvero del reddito derivante dall'utilizzazione delle navi indicate nell'articolo 8-bis, primo comma, lettera *a*), del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni, ed eventualmente anche a quello derivante dalle attività commerciali complementari od accessorie al fine di rendere il prelievo equivalente a quello di un'imposta sul tonnellaggio" (cosiddetta *tonnage tax*);

tale disegno di legge è stato presentato alla Camera dei deputati il 28 dicembre 2001 e, a distanza di quasi un anno, non è ancora diventato legge;

considerato, infine, che lo sviluppo del settore del trasporto marittimo nazionale è di fondamentale importanza per impostare un corretto riequilibrio modale, oggi totalmente sbilanciato a favore del trasporto merci su gomma,

impegna il Governo:

ad incrementare, in attesa dell'introduzione nel nostro ordinamento della cosiddetta "*tonnage tax*", di 100 milioni di euro il capitolo 2120 "Crediti di imposta e sgravi contributivi in favore di talune imprese armatoriali" all'interno dell'U.P.B. 4.1.2.9 – Sgravi e agevolazioni contributive – nella Tabella 10 del disegno di legge n. 1827"».

0/1826/9/8^a

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

«L'8^a Commissione permanente del Senato, in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

visto che:

l'articolo 7 del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, trasforma l'ANAS in società per azioni;

in particolare, in applicazione dell'articolo 7 del decreto-legge citato, è istituito con 1.819,89 milioni di euro il Capitolo 7372 "Apporto al capitale sociale dell'ANAS", nell'U.P.B. 3.2.3.48. – ANAS;

il capitolo, trattandosi di un impegno di spesa pluriennale, è esposto nella Tabella F del disegno di legge finanziaria;

considerato che:

in base alle modifiche previste all'articolo 7 del decreto-legge citato, l'Anas spa è "autorizzata a costituire, a valere sul proprio netto patrimoniale, un fondo speciale di importo pari alla somma del valore netto della rete stradale statale e autostradale di interesse nazionale di cui al comma 1-bis e del valore dei residui passivi dovuto all'ANAS Spa di cui al comma 1-ter";

detto fondo è finalizzato principalmente alla copertura degli oneri di ammortamento e al mantenimento della rete stradale e autostradale nazionale di pertinenza dell'Anas, nonché alla copertura degli oneri inerenti l'eventuale ristrutturazione societaria;

manca un impegno preciso, sia di indirizzo che finanziario, da parte del Governo per migliorare la manutenzione complessiva della rete stradale;

considerato infine che:

la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale italiana richiede un impegno finanziario straordinario, viste le condizioni precarie in cui versa e visto soprattutto la preoccupante inadeguatezza dei fondi trasferiti alle Regioni per la manutenzione loro delegata,

impegna il Governo:

a istituire nell'U.P.B. 3.2.3.8. "Opere stradali" della tabella 10 del disegno di legge n. 1827 il fondo "Fondo per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete autostradale e stradale" con una dotazione di 100 milioni di euro, a ridurre lo stanziamento di pari importo dal capitolo 7145 "Fondo per interventi autostradali"».

0/1826/10/8^a

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

«L'8^a Commissione permanente del Senato, in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

visto che:

l'articolo 38 della legge n. 166 del 2002 (Collegato Infrastrutture) prevede al comma 5 che "alle imprese che si impegnano contrattualmente per un triennio con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con un'impresa ferroviaria a realizzare un quantitativo minimo annuo di treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose, è riconosciuto un contributo in funzione dei treni-chilometro effettuati sul territorio italiano nel triennio 2002-2004. Qualora a consuntivo l'impegno contrattuale non venga onorato per almeno il 90 per cento, il diritto di percepire il contributo decade automaticamente. Per trasporto combinato si intende il trasporto merci per cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o

senza il veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia senza rottura di carico. Per trasporto ferroviario di merci pericolose, anche in carri tradizionali, si intende il trasporto delle merci classificate dal regolamento internazionale per il trasporto di merci pericolose (RID). La misura del contributo è stabilita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in funzione del limite massimo di risorse a tale scopo attribuite ai sensi del comma 6";

il comma 6, articolo 38 della legge 166 del 2002 prevede inoltre che "nell'ambito dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è istituito un fondo denominato 'Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, con particolare riferimento al trasporto combinato e di merci pericolose ed agli investimenti per le autostrade viaggianti', per il quale sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 14.500.000 euro per l'anno 2002, di 5.000.000 di euro per l'anno 2003 e di 13.000.000 di euro per l'anno 2004, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono autorizzati ad effettuare".

considerato che:

il disegno di legge n. 1827 propone – come spesa in conto capitale nell'U.P.B. 5.2.3.10 «Autotrasporto di cose per conto terzi» della tabella 10 – 19,5 milioni di euro destinati interamente a costituire la dotazione del capitolo 8179 (Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, con particolare riferimento al trasporto combinato e di merci pericolose ed agli investimenti per le autostrade viaggianti);

resta invariato lo stanziamento dell'altro capitolo dell'UPB (8178, Fondo per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato, 77,47 milioni di euro).

considerato infine che:

lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia è una componente sempre più strategica nel trasporto delle merci in Italia, dato che l'evidente congestione delle autostrade e strade nel nostro Paese si può combattere in primo luogo offrendo agli operatori economici alternative valide e competitive all'autotrasporto;

il trasporto combinato, il trasporto di merci pericolose e le cosiddette autostrade viaggianti rappresentano quindi un settore che lo Stato deve sostenere in attesa che vengano finanziati in futuro i necessari interventi strutturali volti a migliorare il complessivo sistema logistico intermodale,

impegna il Governo:

ad incrementare di almeno il 30 per cento la dotazione del capitolo 8179 (Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, con particolare riferimento al trasporto combi-

nato e di merci pericolose ed agli investimenti per le autostrade viaggianti) nell'U.P.B. 5.2.3.10 in tabella 10».

0/1826/11/8^a

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

«L'8^a Commissione permanente del Senato, in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

visto che:

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

il comma 6, articolo 38 della legge 166 del 2002 prevede inoltre che "nell'ambito dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è istituito un fondo denominato 'Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, con particolare riferimento al trasporto combinato e di merci pericolose ed agli investimenti per le autostrade viaggianti', per il quale sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 14.500.000 euro per l'anno 2002, di 5.000.000 di euro per l'anno 2003 e di 13.000.000 di euro per l'anno 2004, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono autorizzati ad effettuare".

considerato che:

il disegno di legge n. 1827 propone - come spesa in conto capitale nell'U.P.B. 5.2.3.10 "Autotrasporto di cose per conto terzi" della tabella

10 – 19,5 milioni di euro destinati interamente a costituire la dotazione del capitolo 8179 (Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, con particolare riferimento al trasporto combinato e di merci pericolose ed agli investimenti per le autostrade viaggianti);

resta invariato lo stanziamento dell'altro capitolo dell'UPB (8178, Fondo per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato, 77,47 milioni di euro).

considerato infine che:

lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia è una componente sempre più strategica nel trasporto delle merci in Italia, dato che l'evidente congestione delle autostrade e strade nel nostro Paese si può combattere in primo luogo offrendo agli operatori economici alternative valide e competitive all'autotrasporto;

il trasporto combinato, il trasporto di merci pericolose e le cosiddette autostrade viaggianti rappresentano quindi un settore che lo Stato deve sostenere in attesa che vengano finanziati in futuro i necessari interventi strutturali volti a migliorare il complessivo sistema logistico intermodale,

impegna il Governo:

ad incrementare di 77,47 milioni di euro la dotazione del capitolo 8179 (Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, con particolare riferimento al trasporto combinato e di merci pericolose ed agli investimenti per le autostrade viaggianti) nell'U.P.B. 5.2.3.10 rivalendosi sul capitolo 8178, stessa U.P.B.».

0/1826/12/8^a

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

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

visto che:

l'articolo 55 del disegno di legge n. 1826 modifica l'articolo 7 del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178 che istituisce l'Anas Spa.

considerato che:

l'articolo 7 del decreto legge citato dispone presso l'Anas spa l'istituzione di un fondo speciale finalizzato, tra le altre cose, alla manutenzione della rete stradale e autostradale.

considerato infine che:

la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale italiana richiede un impegno finanziario straordinario, viste le condizioni precarie in cui versa e visto soprattutto la preoccupante inadeguatezza dei fondi trasferiti alle Regioni per la manutenzione loro delegata,

impegna il Governo:

a quantificare e successivamente individuare all'interno della legge Finanziaria 2003 le adeguate risorse necessarie per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale e autostradale di competenza dell'Anas».

0/1826/13/8^a

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

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

visto che:

l'articolo 55 del disegno di legge n. 1826 modifica l'articolo 7 del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178 che istituisce l'Anas Spa.

considerato che:

la legge 15 marzo 1997, n. 59, la quale (articolo 1, comma 4, lettera *b*), nell'indicare tra i compiti di rilievo nazionale esclusi dal conferimento quelli preordinati alla programmazione, progettazione, esecuzione e manutenzione di grandi reti infrastrutturali di interesse nazionale, ha dettato disposizioni in materia di classificazione della rete autostradale e stradale nazionale;

la regionalizzazione del sistema stradale è proseguita quindi con il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (articoli 98, 99 e 101);

con il citato decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, è stata quindi individuata la rete autostradale e stradale nazionale a norma dell'articolo 98, comma 2, del citato decreto legislativo n. 112 del 1998 e trasferite alle regioni funzioni e competenze amministrative relative a circa 27.765 chilometri, mantenendo allo Stato i restanti 15.640 chilometri.

considerato infine che:

la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale italiana richiede un impegno finanziario straordinario, viste le condizioni precarie in cui versa e visto soprattutto la preoccupante inadeguatezza dei fondi trasferiti alle Regioni per la manutenzione loro delegata,

impegna il Governo:

a quantificare e successivamente individuare all'interno della legge Finanziaria 2003 le adeguate risorse necessarie per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale e autostradale di competenza delle Regioni».

0/1826/14/8^a

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

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

visto che:

l'articolo 54 del disegno di legge n. 1826 stabilisce che cosa Infrastrutture Spa finanzia prioritariamente.

considerato che:

i più urgenti interventi nel campo dei trasporti sono riferiti ad uno sviluppo della mobilità ferroviaria nei nodi urbani, finalizzata alla riduzione degli autoveicoli privati e degli veicoli industriali circolanti,

impegna il Governo:

ad individuare, tra le opere che Infrastrutture spa finanzia prioritariamente, le infrastrutture ferroviarie e del trasporto rapido di massa all'interno dei nodi urbani».

0/1826/15/8^a

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

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

visto che:

la legge n. 166 del 2002 all'articolo 34, comma 1, prevede un contributo pari a 16 milioni per l'anno 2002, recante benefici per le imprese armatoriali che esercitano il cabotaggio e contributi per l'eliminazione del naviglio;

all'onere derivante dall'attuazione di cui al comma 1 dell'articolo citato si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

considerato che:

anche a seguito del recentissimo disastro ambientale che ha colpito la regione spagnola della Galizia, con l'affondamento della petroliera "Prestige" e con il conseguente versamento di enormi quantità di petrolio in mare, diventa sempre più urgente sostenere lo svecchiamento del naviglio italiano,

impegna il Governo:

ad individuare all'interno della legge finanziaria 2003 le risorse necessarie per estendere al periodo 2003-2005 i benefici di cui all'articolo 34 della legge 166 del 2002».

0/1826/16/8^a

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

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

considerato che:

l'articolo 58 del disegno di legge in esame autorizza limiti di impegno triennali al fine di agevolare lo sviluppo dell'economia e dell'occupazione;

l'utilizzo a fini produttivi dei combustibili fossili determina il progressivo esaurimento delle risorse non rinnovabili ed un progressivo aumento dei costi per l'approvvigionamento energetico, con grave danno per lo sviluppo economico ed occupazionale del nostro Paese;

l'utilizzo delle fonti energetiche tradizionali determina gravi forme di inquinamento ambientale, determinano in misura consistente dalle emissioni generate dal parco veicoli circolante;

l'Europa si è data come obiettivo il raggiungimento in otto anni di una soglia del 22 per cento di elettricità basata su energie rinnovabili,

impegna il Governo:

a sviluppare ed attuare un piano pilota finalizzato all'uso di idrogeno liquido e gassoso per autotrazione, alla produzione di autoveicoli a propulsione ad idrogeno, nonché allo sviluppo ed alla ricerca delle caratteristiche funzionali di una rete distributiva dell'idrogeno liquido per applicazioni mobili».

0/1826/17/8^a

CICOLANI, BARELLI

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame delle parti di competenza del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003,

considerato che:

la Costituzione ha riconosciuto a Roma il ruolo di capitale della Repubblica Italiana;

tale ruolo comporta alti compiti di rappresentanza politica, istituzionale, religiosa ed internazionale che pesano sulla spesa corrente di Roma per oltre 50 milioni di euro all'anno;

nonostante l'inizio di un riequilibrio avvenuto con la legge finanziaria del 2002 il Comune di Roma ancora oggi riceve meno trasferimenti procapite dallo Stato rispetto a tutte le principali città italiane ed è collocato al di sotto della media nazionale;

comunque, dal 2002, Roma è stata esclusa dal fondo perequativo della finanza locale;

tutto ciò si presenta come una anomalia nel quadro europeo, dove ogni Stato investe grandemente sulla propria capitale e che ciò potrà essere sanato nell'ambito del federalismo fiscale e all'interno del lavoro della istituenda alta commissione chiamata ad attuarlo;

nello sviluppo di un processo di costruzione di uno Stato federale, l'Italia ha sempre più bisogno di una capitale moderna ed efficiente, simbolo dell'unità nazionale,

impegna il Governo:

ad individuare gli strumenti finanziari per garantire, a partire dall'esercizio finanziario 2003, le risorse necessarie in grado di adeguare il concorso dello Stato al Comune di Roma, in ragione delle esigenze cui esso deve provvedere quale sede della capitale della Repubblica, anche per l'erogazione del trasporto pubblico locale».

EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE N. 1827**Tabella 10****8^a-10.Tab.10.1**

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

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

n. 3.2.3.8 - Opere stradali:

CP: + 77.470.000;

CS: + 77.470.000.

n. 5.2.3.10 - Autotrasporto di cose per conto terzi:

CP: - 77.470.000;

CS: - 77.470.000.

8^a-10.Tab.10.2

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

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

n. 4.1.2.2. - Società di servizi marittimi:

CP: + 77.470.000;

CS: + 77.470.000.

n. 5.2.3.10 - Autotrasporto di cose per conto terzi:

CP: - 77.470.000;

CS: - 77.470.000.

8^a-10.Tab.10.3

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

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

n. 4.1.2.9. - Sgravi e agevolazioni contributive:

CP: + 77.470.000;

CS: + 77.470.000.

n. 5.2.3.10 - Autotrasporto di cose per conto terzi:

CP: - 77.470.000;

CS: - 77.470.000.

8^a-10.Tab.10.4

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

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

n. 4.2.3.1 - Imprese navalmeccaniche e armatoriali:

CP: + 77.470.000;

CS: + 77.470.000.

n. 5.2.3.10 - Autotrasporto di cose per conto terzi:

CP: - 77.470.000;

CS: - 77.470.000.

8^a-10.Tab.10.5

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

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

n. 5.2.3.11 - Mobilità ciclistica:

CP: + 77.470.000;

CS: + 77.470.000.

n. 5.2.3.10 - Autotrasporto di cose per conto terzi:

CP: - 77.470.000;

CS: - 77.470.000.

8^a-10.Tab.10.6

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

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

n. 5.2.3.9 - Trasporto rapido di massa:

CP: + 77.470.000;

CS: + 77.470.000.

n. 5.2.3.10 - Autotrasporto di cose per conto terzi:

CP: - 77.470.000;

CS: - 77.470.000.
