



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 4

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

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

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

53^a seduta: giovedì 27 novembre 2008

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(1210 e 1210-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2009 e bilancio pluriennale per il triennio 2009-2011 e relativa Nota di variazioni, approvato dalla Camera dei deputati

– (Tabb. 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2009

(1209) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2009), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporti alla 5^a Commissione: rapporto favorevole sulle Tabelle 10 e 10-bis e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria)

* PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 6 e passim
BORNACIN (PdL), relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria	8, 9, 10 e passim
CICOLANI (PdL)	3, 4, 5 e passim
DE TONI (IdV)	13
* DONAGGIO (PD)	7, 11, 12 e passim
FILIPPI Marco (PD)	4, 10, 11 e passim
GALLO (PdL)	5
GIACHINO, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti	7, 8, 9 e passim
IZZO (PdL)	5, 7, 12 e passim
RANUCCI (PD)	5, 7, 8 e passim
VIMERCATI (PD)	5, 8, 9
* ZANETTA (PdL)	11
ALLEGATO	15

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

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

I lavori hanno inizio alle ore 9.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE CONSULTIVA

(1210 e 1210-bis) *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2009 e bilancio pluriennale per il triennio 2009-2011 e relativa Nota di variazioni*, approvato dalla Camera dei deputati

– **(Tabb. 10 e 10-bis)** Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2009

(1209) *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2009)*, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporti alla 5^a Commissione: rapporto favorevole sulle Tabelle 10 e 10-bis e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria)

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. 1210 e 1210-bis (tabelle 10 e 10-bis) e 1209, già approvati dalla Camera dei deputati, sospeso nella seduta pomeridiana di ieri.

Comunico che è stato presentato dal senatore Cicolani l'ordine del giorno n. G/1209/22/8.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, l'ordine del giorno n. G/1209/22/8 è frutto della discussione svoltasi ieri e fornisce una serie di indicazioni al Governo per individuare le priorità della sua azione per favorire lo sviluppo degli investimenti infrastrutturali.

In primo luogo, esso fa riferimento alla politica dei corridoi stradali e ferroviari. Anzi, l'elemento ferroviario è quello centrale: lo dico alla senatrice Donaggio che nutiva alcuni dubbi al riguardo. Quando si parla della politica dei corridoi, per quanto riguarda il corridoio 5 l'attrezzaggio ferroviario è fondamentale.

La linea Genova-Rotterdam è un corridoio ferroviario. Il corridoio 1 Berlino-Palermo è essenzialmente un corridoio tirrenico; esso comprende la galleria ferroviaria del Brennero, un collegamento costiero interamente ferroviario nonché la TiBre, la Pontremolese e la Cecina-Civitavecchia. Sono queste le opere comprese nel corridoio, anche se ho evitato di fare specificazioni troppo dettagliate perché altrimenti il testo dell'ordine del giorno sarebbe risultato eccessivamente farraginoso. Se però si ritiene utile utilizzare l'espressione «corridoi stradali e ferroviari», possiamo senz'altro inserirla.

Per quanto riguarda la Orte-Falconara e la Napoli-Bari, ovviamente parliamo in primo luogo di trasversali ferroviarie. Allo stesso modo, quando parliamo di nodi urbani con riferimento particolare al migliona-

mento del trasporto pubblico locale, la politica dei nodi è imprescindibile. Quindi, si è sottolineata l'esigenza che l'azione del Governo sia incisivamente diretta a migliorare il trasporto pubblico locale e, nell'ambito dei nodi urbani, il collegamento centro-periferia, attraverso l'implementazione delle infrastrutture ferroviarie.

FILIPPI Marco (*PD*). Senatore Cicolani, mi permetto di chiedere che nel documento sia fatto almeno un accenno all'integrazione tra le diverse modalità di trasporto, che è un tema assolutamente essenziale.

CICOLANI (*PdL*). È un aspetto di cui abbiamo parlato tantissime volte in Commissione; perciò non ho voluto dilungarmi su concetti che possono essere dettagliati con una certa varietà di elementi.

L'espressione «favorire programmi di sviluppo anche con impiego di capitali privati», al secondo periodo del dispositivo, può voler dire impiegare la Cassa depositi e prestiti per il completamento dell'alta velocità (mettendo a debito gli investimenti fatti fino ad oggi e utilizzando gli introiti derivanti dal biglietto ferroviario per i completamenti ancora necessari) oppure rivolgersi alla Banca europea per investimenti che possono essere finanziati completamente con denaro pubblico (specialmente all'interno dei corridoi) o anche con risorse di privati; ciò vale in modo particolare per investimenti fatti da eventuali concessionarie che possono prevedere o meno l'intervento concomitante di tipo pubblico.

Il quarto punto del dispositivo si illustra da sé perché tutta la discussione in Senato è stata volta ad attribuire ai fondi FAS il compito non di promuovere in generale lo sviluppo del Paese, ma di attenuare le differenze esistenti fra le diverse aree del Paese, favorendo lo sviluppo delle dotazioni infrastrutturali del Mezzogiorno. È questo un punto importante, perché quasi tutti gli interventi ammissibili in termini di redditività si collocano prevalentemente nelle aree sviluppate del Paese. Quindi, il fondo FAS deve fare da volano per gli investimenti privati, proprio nelle aree meridionali nelle quali è minore la redditività degli investimenti.

Il punto successivo mira ad individuare le opere prioritarie fra quelle cantierabili nel 2009, in funzione anticiclica. Con questo si vuole dire che le opere in questione devono fare cassa il prima possibile e che va attribuita priorità ai progetti approvati dalle Conferenze dei servizi, in base alle valutazioni di impatto ambientale, immediatamente cantierabili e appaltabili.

Ho voluto inserire nel testo la specificazione dell'appaltabilità perché per molte opere vi può già essere il progetto definitivo, ma, come voi ben sapete, con il progetto definitivo un'opera è appaltabile ma non cantierabile. Infatti, una volta affidato l'appalto, sussiste ancora un periodo di tempo per la sua esecuzione perché il progetto dell'opera deve essere nuovamente approvato dall'amministrazione, e solo in quel momento l'opera diventa cantierabile. Ho pertanto considerato che un'opera dotata di un progetto definitivo e approvata in Conferenza dei servizi sarà cantierabile nell'arco del 2009.

IZZO (*PdL*). Senatore Cicolani, con riferimento all'esigenza di sviluppare le trasversali, vorrei invitarla a citare nell'ordine del giorno ulteriori esempi di opere da realizzare cosicché il Governo possa fissare le priorità.

CICOLANI (*PdL*). Sono in queste condizioni, sia pure parziali, tutte le opere di completamento dell'alta velocità: per la Verona-Padova, a parte il tratto di Vicenza, così come per la Milano-Verona e per la Milano-Genova si è oggi a livello di progetto definitivo ed approvato.

Certo, queste opere non sono ancora finanziate e noi dobbiamo provvedere, ma se si finanzia la Milano-Genova oggi, la si metterà in cantiere entro il 2009. Tale opera non è cantierabile immediatamente (perché il progetto definitivo ha bisogno di un passaggio ulteriore), tuttavia lo sarà nell'arco di pochi mesi con un'approvazione che interviene su un progetto definitivo.

È per questo motivo che ho ritenuto opportuno operare una distinzione fra opere appaltabili nel 2009 e opere cantierabili immediatamente.

VIMERCATI (*PD*). Senatore Cicolani, è possibile modificare l'ordine del giorno nel senso di prevedere che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti riferisca alle Commissioni parlamentari competenti circa l'esito delle azioni promosse in conformità agli impegni proposti?

CICOLANI (*PdL*). Certamente, perché il principio è che, una volta approntato il piano delle grandi opere, il Ministro ne riferisca al Parlamento.

L'ultimo punto che vorrei trattare è già stato più volte affrontato nella nostra Commissione in occasione della discussione sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria: dobbiamo fare in modo che nelle aree ad alta densità mafiosa gli investimenti dello Stato siano funzionali ad abbattere il tasso di criminalità, tutelando i comportamenti legali, anche attraverso strumenti e poteri straordinari, in capo ai soggetti attuativi.

RANUCCI (*PD*). È giusto parlare di «densità mafiosa»?

CICOLANI (*PdL*). È un'espressione che si usa in riferimento a determinati contesti, e questi sono i concetti principali emersi nel corso del dibattito.

GALLO (*PdL*). Forse sarebbe meglio usare l'espressione «ad alto rischio mafioso».

CICOLANI (*PdL*). Sono disponibile ad adottare questa formulazione.

PRESIDENTE. Colleghi, l'ordine del giorno del senatore Cicolani mi pare condivisibile, più che nel dettaglio, nelle sue linee generali. Credo però di dover fare una breve annotazione. Con riferimento alle decisioni

assunte ieri in sede UE, sui giornali stamattina si riportava la notizia che secondo il presidente Barroso serve una risposta senza precedenti ad una crisi senza precedenti. Questo è il messaggio che arriva da Bruxelles: bisogna pensare ad interventi mai presi in passato, perché siamo di fronte ad una crisi non paragonabile a quelle del più recente passato. Su quest'affermazione concordo pienamente: in cent'anni una crisi così non c'è mai stata (ci troviamo in una situazione paragonabile alla terza guerra mondiale). La UE ci ha poi fatto sapere che occorrono 200 miliardi, di cui però 170 dobbiamo trovarli a casa nostra. È importante che in sede europea si faccia questo annuncio e Barroso si candidi a coordinare gli interventi, richiamando le priorità indicate anche in questo documento (come la politica dei corridoi); ma sono i Paesi membri a dover raccogliere questo richiamo e a mettere in pratica una terapia d'urto.

Pertanto, nella premessa dell'ordine del giorno inserirei un periodo che richiami l'esigenza di mettere in campo una terapia d'urto straordinaria, perché ci troviamo di fronte ad una crisi di eccezionale gravità in grado di incidere sull'economia reale; le conseguenze poi si vedranno.

Come ho già ricordato nel mio intervento di ieri, gli osservatori internazionali, preoccupati per la crisi finanziaria mondiale nel mese di settembre, oggi sostengono che se non si inciderà sull'economia reale, questa condizionerà a sua volta il sistema finanziario. Insomma, mentre due mesi fa si temeva che il crollo del sistema finanziario producesse povertà e disoccupazione, oggi si teme che l'economia reale non decolli, perché non si stanno assumendo decisioni d'urto forti in ordine alla sua tenuta, e che ciò si ripercuota sul sistema finanziario.

La mia proposta, senatore Cicolani, è dunque di considerare la necessità di avviare una terapia d'urto straordinaria, con strumenti eccezionali, per affrontare la crisi dell'economia reale.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, nel terzo periodo della premessa forse ho usato una formulazione più blanda rispetto a quella che lei ritiene opportuna. Si potrebbe forse sostituire la frase «è opinione diffusa che una politica di sviluppo e di investimenti nel settore delle infrastrutture è una delle poche strade possibili per innescare un processo anticiclico» con una formulazione più forte, in cui si evidenzia l'eccezionale gravità della crisi e l'assoluta necessità di interventi straordinari nel settore delle infrastrutture.

PRESIDENTE. Potremmo prendere a prestito le parole dello stesso presidente Barroso, considerandole con la dovuta attenzione, per mettere in evidenza che a fronte di una crisi senza precedenti, come quella attuale, c'è bisogno di risposte senza precedenti.

CICOLANI (*PdL*). Accolgo il suo suggerimento, signor Presidente, e aggiungerò nella premessa dell'ordine del giorno questa specificazione.

PRESIDENTE. Formulerei anche un altro invito, perché ritengo meritino giusta considerazione le parole di un padre della Patria come Carlo Azeglio Ciampi, il quale oggi ha dichiarato – come riportano le prime pagine dei quotidiani – che la religione di Maastricht, cui egli ha contribuito in prima fila, necessita di una rilettura, perché la flessibilità annunciata può giovarci. Nel 1992, nel momento della sua elaborazione, la filosofia di Maastricht era mirata alla stabilizzazione, non alla crescita (parola che, infatti, non compariva il quel Patto). Oggi, invece, le economie dell'Europa hanno bisogno di credere e puntare proprio sulla crescita. Si tratta di un concetto fondamentale, per ora soltanto intravisto.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, un conto è parlare della Germania (che ha un rapporto tra debito e ricchezza pari al 60 per cento), altro è applicare questo riferimento all'Italia.

PRESIDENTE. Senatrice Donaggio, l'argomento alla nostra attenzione è diverso: il sottosegretario Giachino suggerisce di aggiungere alla fine della premessa la seguente frase, che personalmente condivido: «ritenuto che ad una crisi straordinaria occorre una risposta straordinaria a livello europeo e nazionale».

IZZO (PdL). Signor Presidente, al primo periodo del dispositivo, in cui si impegna il Governo «a collocare le scelte in ordine alle priorità del Piano Straordinario di Rilancio all'interno della politica dei corridoi europei», inviterei il senatore Cicolani ad esplicitare ulteriori esempi di opere, oltre a quelle già citate, al fine di aiutare il Governo nel fissare le priorità.

PRESIDENTE. Chiedo al senatore Cicolani se intende accogliere le modifiche proposte.

CICOLANI (PdL). Sì, signor Presidente, riformulerò l'ordine del giorno n. G/1209/22/8, tenendo conto delle modifiche proposte.

PRESIDENTE. Ne prendo atto.

Riprendiamo ora l'esame dei restanti ordini del giorno, a partire dal n. G/1209/9/8.

RANUCCI (PD). Raccomando al relatore e al rappresentante del Governo di accogliere questo ordine del giorno e di riconsiderare il parere precedentemente espresso in senso negativo.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Sono disponibile ad accogliere l'ordine del giorno in esame se vengono espunti i primi tre periodi della premessa e se si apporta una ulteriore modifica al quarto capoverso, nel senso di sostituire l'espressione «disattende completamente» con l'altra «disattende in parte».

RANUCCI (PD). Sono disponibile a modificare il documento nel senso indicato dal Sottosegretario. L'ordine del giorno n. G/1209/9/8 è quindi riformulato in un testo 2.

BORNACIN, *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 G/1209/9/8 con le modifiche testé annunciate.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Concordo con il relatore e accolgo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno n. G/1209/9/8 (testo 2) è accolto.

VIMERCATI (PD). Signor Presidente, siccome sull'ordine del giorno G/1209/10/8 è stato espresso un parere negativo da parte del Governo vorrei ricordare, non solo per il clima *bipartisan* che si è instaurato in questa Commissione, che l'ordine del giorno si riferisce a documenti approvati dall'attuale Governo e non a misure stravaganti.

Sarebbe pertanto paradossale che le forze della maggioranza non sostenessero, suggerendo eventualmente delle modifiche, un ordine del giorno che vuole aiutare Milano e la Lombardia a realizzare l'Expo 2015.

PRESIDENTE. Senatore Vimercati, proporrei di espungere dall'ordine del giorno il riferimento ai tre miliardi di cui all'ultimo punto della premessa. Suggestisco inoltre una migliore formulazione del secondo capoverso del dispositivo che potrebbe essere modificato nel senso di impegnare il Governo ad individuare le risorse necessarie.

VIMERCATI (PD). Signor Presidente, accolgo i suoi suggerimenti e riformulo l'ordine del giorno n. G/1209/10/8 in un testo 2.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno n. G/1209/10/8 (testo 2).

VIMERCATI (PD). Raccomando anche l'accoglimento dell'ordine del giorno n. G/1209/11/8, ritenendo l'impegno a completare la realizzazione del sistema autostradale pedemontano lombardo una proposta che potrebbe registrare un'ampia condivisione. Sottolineo peraltro che anche questo è un impegno *bipartisan*.

PRESIDENTE. È vero, senatore Vimercati, ma per la Pedemontana, come per le altre opere infrastrutturali, piuttosto che puntare sulle risorse statali dovremmo impegnarci a fare piani finanziari per attirare risorse private.

VIMERCATI (PD). Tre miliardi su quattro sono di privati.

PRESIDENTE. Il problema è il piano finanziario.

VIMERCATI (PD). Ma quest'opera è prevista nell'allegato infrastrutture del Governo.

PRESIDENTE. Sì, ma quando quel piano è stato approntato non era ancora esplosa, nella sua gravità, l'emergenza finanziaria che c'è ora. Secondo me, questo intervento in Lombardia dovrebbe essere realizzato con il ricorso a risorse private, con un piano finanziario pensato con questo specifico obiettivo.

Senatore Vimercati, le ricordo ancora una volta che il piano del DPEF è stato messo a punto a maggio, quando nessuno poteva immaginare una crisi finanziaria di queste proporzioni.

BORNACIN, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Obiettivamente – a parte l'importanza dell'opera che nessuno disconosce – ritengo, anche con riferimento a quanto diceva il Presidente (cioè che il piano finanziario risale a qualche mese fa, quando nessuno ipotizzava una crisi finanziaria di queste proporzioni), che l'ordine del giorno n. G/1209/11/8 non possa essere accolto nella sua attuale formulazione.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Concordo con il relatore. Senatore Vimercati, la invito a riformulare l'ordine del giorno, secondo i suggerimenti emersi in questa sede.

PRESIDENTE. Senatore Vimercati, accoglie l'invito del rappresentante del Governo?

VIMERCATI (PD). No, Presidente, ed insisto per la votazione dell'ordine del giorno.

(Posto ai voti, è respinto l'ordine del giorno G/1209/11/8).

RANUCCI (PD). Signor Presidente, insisto perché l'ordine del giorno n. G/1209/12/8 sia accolto, dichiarandomi disponibile a modificarlo. La nostra Commissione ha esaminato più volte la fattibilità di questa infrastruttura riguardante, tra l'altro, un territorio amministrato dal centro-destra dove c'è un solo umile senatore del Partito Democratico.

L'ordine del giorno n. G/1209/12/8 non comporta per questo territorio alcun impegno economico, ma solo un impegno morale. Pertanto, chiedo al Governo accogliere questo ordine del giorno, con le eventuali modifiche ritenute necessarie.

Insisto pertanto per il suo accoglimento, dichiarandomi disponibile a riformularlo in un testo 2, da cui è espunto il primo periodo della premessa.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. In considerazione della modifica apportata, accolgo l'ordine del giorno n. G/1209/12/8 (testo 2).

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, insisto per l'accoglimento degli ordini del giorno nn. G/1209/13/8 e G/1209/14/8 e invito il rappresentante del Governo a riconsiderare il parere espresso.

(Posti separatamente ai voti, sono respinti gli ordini del giorno G/1209/13/8 e G/1209/14/8).

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno G/1209/15/8.

BORNACIN, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, l'intento con cui è stato presentato l'ordine del giorno in esame è condivisibile, ma gran parte del suo contenuto è sovrapponibile a quello presentato dal senatore Cicolani (il n. G/1209/22/8), in cui possono considerarsi ricompresi anche gli impegni di cui all'ordine del giorno n. G/1209/15/8.

FILIPPI Marco (PD). Colleghi, Presidente, vorrei caldeggiare l'accoglimento dell'ordine del giorno in esame.

Capisco l'esigenza che viene costantemente sottolineata di convergere il più possibile su un testo condiviso, ed è chiaro che lo sforzo che stiamo compiendo reciprocamente va proprio in questa direzione, come dimostra anche la disponibilità che abbiamo dimostrato riformulando gli ordini del giorno a nostra firma.

Abbiamo riconosciuto dunque alcuni elementi di valore nel documento presentato dal senatore Cicolani che, anche per dare forza alle posizioni emerse nel corso del dibattito, intendiamo condividere. Vogliamo in questo modo dar forza alla vostra azione di maggioranza parlamentare nel modificare l'impostazione del Governo, che ci sembra eccessivamente rigida nel tenere fermi i saldi di bilancio in una situazione in cui chiaramente sono necessari interventi di altro genere.

Si tratta dunque di una sorta di reciproco riconoscimento: se vi sono punti controversi, come ho già detto, siamo disponibili a discuterne; in questo caso, francamente, non comprendiamo la contrarietà di relatore e Governo. Sappiamo benissimo che l'ordine del giorno formulato dal senatore Cicolani ha la pretesa di ricomprenderli tutti, ma l'ordine del giorno in esame contiene alcuni elementi di dettaglio, che, a nostro avviso, finiscono con l'avvalorare anche l'ordine del giorno del senatore Cicolani.

PRESIDENTE. Senatore Filippi, ritengo necessario chiarire questo punto, per dovere di trasparenza e chiarezza, dal momento che questo tema fa parte della mia storia personale (nel 1992, sul Terzo Valico, ho ricevuto un invito dalla procura di Milano, per bancarotta fraudolenta). Com'è noto, quest'opera pubblica ha avuto tutte le autorizzazioni previste

(come il VIA) ed è stata approvata dalle tre Regioni interessate (Lombardia, Piemonte e Liguria), dalle Province e dai Comuni, ma non è stata avviata perché nell'ultimo mese del 2006, il Ministro dell'economia valutò che il Piano - peraltro deliberato e ratificato dalla Corte dei conti - presentava problemi di tenuta.

Il Governo in carica all'epoca sostenne nel DPEF che il Terzo Valico era strategico, anche perché lo richiedeva l'Unione europea. Se dunque l'intento dell'ordine del giorno in esame è ribadire tale strategicità, siamo tutti d'accordo; entrare però nel dettaglio di tecnicità specifiche mi lascia perplesso. Dal momento che si tratta di un'opera già decisa a tutti i livelli, includerei nel testo un'espressione volta ad impegnare il Governo ad assumere azioni conseguenti; non possiamo però rifarci a tutta la problematica della RFI e del contratto di programma, che a mio avviso è questione politica. Inviterei quindi il senatore Filippi a riformulare l'ordine del giorno, nel senso di ribadire la strategicità dell'opera, già abbondantemente chiarita, visto che ci lavoriamo dal 1992, e mi rivolgo in particolare al senatore Zanetta, perché la problematica in questione interessa anche la sua zona d'origine.

ZANETTA (*PdL*). Signor Presidente, ieri ci siamo trovati di fronte alle dichiarazioni del Sottosegretario che, di fatto, non ha accolto praticamente nessuno degli ordini del giorno in esame. In seguito, abbiamo assistito allo sforzo intelligente del nostro Capogruppo in Commissione, senatore Cicolani, volto a formulare un ordine del giorno che comprendesse tutte le proposte sul tavolo.

Adesso, però, s'intende entrare nel merito di alcuni interventi, ma se ciascuno di noi volesse, per ricordare tutte le questioni ancora sul tappeto, dedicare ad ognuna almeno una frase, arriveremmo ad un ordine del giorno eccessivamente lungo e dettagliato, con il rischio comunque di lasciare fuori qualche intervento importante. Gli scenari che abbiamo di fronte sono peraltro noti; sarebbe meglio perciò convergere sull'ordine del giorno a firma Cicolani, che ha il pregio di comprendere le proposte contenute negli altri documenti di indirizzo, compreso quello in esame.

Condivido dunque ciò che ha affermato il Presidente, a proposito della questione del Terzo Valico: se si insiste con la specificazione degli interventi, la lista aumenterebbe moltissimo, ma lasceremmo fuori comunque - ripeto - interventi significativi.

Le precisazioni e le premesse dell'ordine del giorno Cicolani pur non elencando puntualmente le opere appaiono tuttavia complete, per cui ribadisco il mio invito a convergere su di esso, ritirando gli altri strumenti di indirizzo.

BORNACIN, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, sono lieto che il collega Zanetta abbia sostanzialmente ribadito quel che avevo precedentemente osservato. Rilevo peraltro che le argomentazioni contenute nell'ordine del giorno in esame richiamano quelle di un altro ordine del

giorno di analogo contenuto, già accolto favorevolmente dal Governo il 5 agosto: mi sembrerebbe davvero pleonastico riproporlo in questa sede.

Credo che nessuno sia contrario alla proposta specifica ma – lo ribadisco – tutti abbiamo convenuto che l'ordine del giorno Cicolani sostanzialmente riassume le posizioni dei singoli commissari e Gruppi presenti in questa Commissione. Ritengo dunque opportuno limitarci a indicare impegni di carattere generale, senza entrare eccessivamente nel dettaglio.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, ritiro l'ordine del giorno n. G/1209/15/8, mentre insisto perché gli ordini del giorno nn. G/1209/17/8 e G/1209/18/8 siano accolti.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, a mio avviso l'accoglimento dell'ordine del giorno n. G/1209/18/8 (che entra nel merito del trasporto ferroviario, uno degli assi dello sviluppo infrastrutturale) potrebbe servire a specificare ciò che non viene esplicitato nell'ordine del giorno del senatore Cicolani.

Si potrebbe eventualmente riformularlo, avendo come punto di riferimento l'ordine del giorno presentato dal senatore Cicolani, mentre accogliere quest'ultimo ed essere contrari al n. G/1209/18/8 è a mio avviso contraddittorio.

BORNACIN, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere contrario sugli ordini del giorno nn. G/1209/17/8 e G/1209/18/8.

Del resto, il problema del trasporto dei pendolari è legato a quello del trasporto regionale, quindi è di competenza delle Regioni.

PRESIDENTE. Senatrice Donaggio, la posizione del Governo è molto chiara: esso è disposto ad accogliere l'ordine del giorno n. G/1209/18/8, a condizione che siano eliminate le premesse e sia mantenuto l'impegno del Governo a reperire le risorse necessarie per realizzare il rilancio del trasporto ferroviario in Italia.

(Posti separatamente in votazione, sono respinti gli ordini del giorno nn. G/1209/17/8 e G/1209/18/8).

DONAGGIO (PD). Presidente, ritiro gli ordini del giorno n. G/1209/19/8 e G/1209/20/8, in quanto ordini del giorno del medesimo contenuto sono stati già accolti dalla 13^a Commissione permanente.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno n. G/1209/22/8, presentato dal senatore Cicolani.

IZZO (PdL). Senatore Cicolani, propongo di eliminare dall'ordine del giorno n. G/1209/22/8 le parole «anche» «ad esempio», contenute al primo capoverso del dispositivo. Inoltre, chiederei anche che il riferimento

alla trasversale Napoli-Bari, sempre nel medesimo capoverso, fosse collocato prima di altri, considerato che essa riguarda tutto il Mezzogiorno.

CICOLANI (*PdL*). Accolgo anche questi suggerimenti nel testo 2 dell'ordine del giorno n. G/1209/22/8, di cui raccomando l'approvazione.

BORNACIN, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Eprimo parere favorevole all'ordine del giorno n. G/1209/22/8 (testo 2).

FILIPPI Marco (*PD*). Preannuncio il voto favorevole del Gruppo del PD sull'ordine del giorno n. G/1209/22/8 (testo 2).

DE TONI (*IdV*). Preannuncio, a nome del Gruppo dell'Italia dei Valori, il voto favorevole sull'ordine del giorno n. G/1209/22/8 testo 2.

(*Posto ai voti, l'ordine del giorno n. G/1209/22/8, testo 2, è approvato all'unanimità*).

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno n. G/1209/100/8.

BORNACIN, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Le premesse dell'ordine del giorno in esame non possono essere accolte.

DONAGGIO (*PD*). Signor Presidente, non nascondiamo la polvere sotto il tappeto: nell'ordine del giorno n. G/1209/100/8 si impegna il Governo a ripristinare quei capitoli di spesa che erano finanziati, cioè le opere accessorie del Passante di Mestre. Ieri su alcuni giornali si è scritto che il presidente della Regione Veneto Galan il 18 dicembre proclamerà la conclusione ufficiale dei lavori per la costruzione di quest'opera. Nel frattempo, però sono state cancellate le risorse ad essa destinate, per cui bisognerebbe specificare i casi in cui quelle risorse saranno ripristinate, come si sostiene. È necessario individuare le opere alle quali destinare le risorse (poi, se volete, dite pure che è stata una svista): è per questo che mi sta particolarmente a cuore l'approvazione dell'ordine del giorno in esame.

PRESIDENTE. Senatrice Donaggio, è molto chiaro il suo punto di vista, ma è inutile ribadire quel che abbiamo cercato di chiarire anche nei precedenti interventi. La premessa di quest'ordine del giorno contiene una seria censura all'operato del Governo, quindi la maggioranza non può che esprimere su di esso la propria contrarietà.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sull'ordine del giorno in esame.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

(Posto ai voti, è respinto l'ordine del giorno n. G/1209/100/8).

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, non posso fare a meno di esprimere il mio vivo disappunto per il mancato accoglimento di quest'ordine del giorno, volto ad impegnare il Governo a completare importanti interventi nel Veneto, sui quali dovrebbe invece esserci un consenso unanime.

PRESIDENTE. Ne prendiamo atto, senatrice Donaggio. L'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno è così esaurito. Resta ora da votare il rapporto alla 5^a Commissione.

BORNACIN, *relatore sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, propongo un rapporto favorevole, secondo le indicazioni che ho formulato nella mia esposizione introduttiva, relativamente allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2009 e sulle connesse parti del disegno di legge finanziaria.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di rapporto favorevole alla 5^a Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria, formulata dal senatore Bornacin.

È approvata.

In relazione alla votazione testé effettuata, risulta pertanto precluso il rapporto contrario di minoranza.

Avverto che, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento, insieme al rapporto favorevole, testé approvato sarà trasmesso alla 5^a Commissione permanente lo schema di rapporto di minoranza illustrato dal senatore Filippi Marco (*vedi allegato*).

L'esame congiunto dei documenti di bilancio, per quanto di nostra competenza, è così concluso. Pertanto, la seduta già convocata per oggi, giovedì 27 novembre 2008, alle ore 14,30, non avrà più luogo.

I lavori terminano alle ore 9,45.

ALLEGATO

RAPPORTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E RELATIVA NOTA DI VARIAZIONI (Disegno di legge n. 1210 E 1210-bis- TABB. 10 E 10-BIS) E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1209

La 8^a Commissione, esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2009 e relativa Nota di variazioni, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria,

esprime un rapporto favorevole.

SCHEMA DI RAPPORTO PROPOSTO DAI SENATORI MARCO FILIPPI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VIMERCATI SULLO STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E RELATIVA NOTA DI VARIAZIONI (1210 - TABB. 10 E 10-BIS) E SULLE PARTI CORRISPONDENTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1209

La 8^a Commissione permanente, esaminato per le parti di propria competenza il disegno di legge Atto Senato n. 1209 recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2009)» e il disegno di legge Atto Senato n. 1210 recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2009 e bilancio pluriennale per il triennio 2009-2011»,

premessso che:

La crisi economica in atto, con le previsioni negative di crescita del Paese, è contrastata dal Governo con una manovra finanziaria del tutto inadeguata a fronteggiare la crisi economica ormai imminente nei suoi effetti più significativi.

Essa, nel migliore dei casi, appare omissiva, e addirittura dannosa per il futuro del Paese, perché non affronta le vere priorità: l'anemia della crescita e la perdita di potere d'acquisto dei redditi da lavoro e pensione.

Il disegno di legge non solo non apporta alcuna variazione rispetto agli obiettivi del DPEF di luglio scorso, ma, scontando i tagli imposti dal decreto-legge n. 112, presenta importi contenutissimi e inadeguati.

Una manovra che ignora le tolleranze consentite dall'UE in termini di sfioramento dei parametri e che porta il nostro paese in una condizione di assoluta immobilità in perfetta e straordinaria solitudine.

La politica economica sin qui seguita dal Governo è persino controproducente ai fini dell'aggiustamento della finanza pubblica: non migliora la distribuzione dei redditi, non stimola la domanda interna, già fortemente penalizzata dall'aumento dell'inflazione e oltremodo accentuata dalla scelta di fissare un tasso di inflazione programmata assolutamente irrealistico, e non riduce la pressione fiscale, che solo a partire dal 2012 scenderà sotto il 43 per cento, con una ricomposizione del gettito che vede aumentare le entrate da imposte dirette.

Siamo, quindi, di fronte una politica economica anticiclica che mantiene un segno marcatamente recessivo.

Le famiglie, i lavoratori e le imprese italiane avrebbero invece avuto bisogno, rivedendo la scelta di concentrare tutta l'azione economico-finanziaria del Governo nel decreto-legge n. 112, di coraggiosi interventi legislativi finalizzati a contrastare la fase di recessione economica in

atto; mentre, purtroppo, si troveranno a dover pagare il conto salato presentato da un disegno di legge finanziaria la cui caratteristica principale non è data tanto da quello che c'è, quanto piuttosto da quello che non c'è, non ci sono neanche i finanziamenti per le misure più propagandate dal Governo: la social card e gli sgravi fiscali sugli straordinari, né tanto meno la promessa restituzione dei quasi 2 miliardi per le infrastrutture del Mezzogiorno tagliati per finanziare gli sgravi ICI;

tra le misure che ci permettiamo di segnalare ci sono quelle riferibili a un nuovo regime degli ammortizzatori sociali che attenui l'insostenibile esposizione dei lavoratori giovani e precari e la previsione di una concentrazione delle risorse sulle strutture strategiche.

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

occorre preliminarmente notare che dalle cifre della legge finanziaria emerge una realtà ben diversa da quella delineata dal Governo, che aveva più volte manifestato l'intenzione di contribuire allo sviluppo del sistema infrastrutturale. I pesanti tagli delle risorse destinate alle infrastrutture smentiscono clamorosamente le promesse fatte dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, che aveva garantito stanziamenti per il rilancio della «legge obiettivo» con risorse pari a 14 miliardi di euro nel triennio 2009-2011, e a 4,9 miliardi per il solo 2009. La finanziaria non contiene alcun finanziamento a riguardo, così come non vi è traccia di alcuno stanziamento aggiuntivo per il Fondo opere strategiche, anzi, rispetto al 2008 vi è una diminuzione del 15,6 per cento e nessuna previsione per il 2010-2011.

Invero, con il disegno di legge finanziaria, il Governo ha bloccato ogni politica di incremento delle dotazioni per investimenti, impegnandosi a spendere tutte le risorse residue per coprire l'ICI sulla prima casa. Compresa quelle originariamente destinate alle infrastrutture della Regione Sicilia e Calabria, 2 miliardi di euro spariti nel nulla. È una politica che sconcerta e lascia basiti.

I tagli di spesa generalizzati colpiscono il settore più delicato dei trasporti ferroviari e marittimi, residenti delle piccole isole e pendolari, impedendo di intervenire con efficacia anche in materia di sicurezza stradale e sottraendo risorse finalizzate ai controlli stradali. La verità dei numeri è questa, ed è riportata nero su bianco nelle tabelle della finanziaria. Si pensi alle Ferrovie dello Stato: in base alla finanziaria 2008 erano previsti 3.500 milioni di euro, ora saranno 2.362 milioni. Nella legge finanziaria 2009 vengono tagliati anche i 15 milioni di euro destinati alla sicurezza ferroviaria, né si trova traccia dello stanziamento di 24 milioni di euro destinati dalla legge finanziaria 2007 per il raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia (pontremolese), o dei finanziamenti del completamento della linea Genova-Ventimiglia, che nella legge finanziaria 2008 ammontavano a 1.808.000 euro.

In questo taglio del 30% degli stanziamenti alle Ferrovie non c'è un euro in previsione di spesa per il completamento del corridoio 5 da Milano in direzione Est. In questo quadro è inoltre, grave la scelta del *management* di privilegiare l'alta velocità a scapito del trasporto locale. L'alta velocità porta paradossalmente alla riduzione, talvolta anche sensibile, dei treni locali. Regioni e utenti sono alle prese proprio in questi giorni con i nuovi orari e si annunciano clamorose proteste. Preoccupa inoltre il ventilato aumento delle tariffe ferroviarie.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, non si può non esprimere preoccupazione circa la riduzione a 35 milioni di euro dello stanziamento destinato all'attuazione, alla valutazione di efficacia e all'aggiornamento del Piano per la sicurezza stradale, che nella legge finanziaria 2008 ammontava a 53mln di euro. In più, sono ridotti a meno della metà di 6 milioni di euro per il 2009, i 15milioni di euro destinati all'informazione agli utenti in materia di sicurezza stradale.

Sul versante del traffico pesante verso il trasporto marittimo (231 milioni di euro nel triennio 2008-10 previsti dal comma 232 dell'art. 2 della legge finanziaria 2009), dei fondi triennali assegnati al Fondo per la promozione del trasporto pubblico locale (i 353 milioni nel triennio previsti dai commi da 304 a 306 dell'art. 1 della legge finanziaria del 2008) e dei fondi destinati ai sistemi innovativi per il trasporto pubblico locale (i 36 milioni di euro previsti nel triennio dal comma 307 dell'articolo 1 della legge finanziaria 2008). Tutti cancellati.

Infine, la riduzione delle risorse destinate all'ANAS (in base alla finanziaria per il 2008, poteva contare per il 2009 su 1.560 milioni: ora saranno 1.205) getta le basi per una ulteriore, pericolosa, contrazione delle politiche per la manutenzione e la messa in sicurezza della rete stradale a autostradale.

Le risorse destinate ad ANAS e non impiegate per garantire il controllo e la vigilanza sulle concessioni autostradali, sono state poi riassorbite nella convenzione, gettano ulteriori ombre sull'effettiva volontà da parte di questo Governo di perseguire con determinazione le concessionarie affinché realizzino gli interventi previsti e quelli non ancora effettuati.

Così definito, il disegno di legge non sembra francamente rispondere alle esigenze primarie del nostro Paese, e lascia disattesi tutti i grandi progetti di sviluppo infrastrutturale. Di fronte al dato inaccettabile della sottrazione definitiva delle risorse originariamente destinate alle infrastrutture nel Mezzogiorno - risorse a suo tempo utilizzate a copertura di un'indistinta abolizione dell'ICI che non ha tenuto conto della diversa capacità contributiva dei cittadini -, e di fronte all'incognita sull'entità e la consistenza dei fondi FAS, le cui quote a disposizione delle infrastrutture non sono ancora state definite con certezza, il comparto infrastrutturale ha registrato una spropositata riduzione delle risorse per circa 1900 milioni di euro. Una situazione francamente intollerabile per chiunque abbia a cuore il futuro del Paese e il suo ammodernamento infrastrutturale.

Inoltre, il Governo non è in grado di mantenere gli impegni internazionali con il BIE per la manifestazione internazionale prevista a Milano nel 2015. Per il 2009 vi è solo un primo misero finanziamento di 30 milioni a fronte dei 1486 milioni euro previsti nel primo allegato delle opere; non solo, non vi è traccia di risorse per le infrastrutture contenute nel secondo allegato, già approvate da Palazzo Chigi.

Per di più, la finanziaria in questione non appare propositiva circa il progetto di sviluppo della banda larga. Gli 800 milioni di euro previsti sono ben poca cosa anche solo per dare a tutti gli italiani la banda larga attuale, ma ancor più impietoso è il confronto con le necessità di investimento per le reti di nuova generazione, NGN. Studi indipendenti stimano per i prossimi anni un fabbisogno di 10/15 miliardi per dotare l'Italia di infrastrutture tecnologiche comparabili con i nostri competitori sul mercato globale. Non è chiara, inoltre, la politica regolatoria che il Governo vuole intraprendere, a partire dalla questione della separazione della rete di Telecom Italia. Né è chiaro quale ruolo intende dare alla Cassa depositi e prestiti.

Estremamente grave, poi, è la riduzione dei fondi nel settore delle politiche abitative. Alla luce di un aumento delle entrate erariali dello Stato, pari a 8.500 milioni di euro, appare francamente inspiegabile la scelta di operare tagli al settore delle infrastrutture per il 28 per cento delle risorse rispetto allo scorso anno. Il fondo nazionale per il sostegno dell'accesso alle abitazioni in locazione è ridotto di 43,8 milioni rispetto all'anno precedente.

In totale, il comparto casa marca un segno negativo per circa 200 milioni di euro. Ne emerge un quadro contraddittorio, dove la drastica riduzione delle risorse per l'edilizia agevolata e di quelle a sostegno delle locazioni, rivela come il Governo non abbia assunto una vera politica per la casa. Non sarà certo a suon di tagli e riduzioni che si potranno intercettare le esigenze di una politica abitativa coerente e incisiva, in grado di sostenere la domanda sociale. E, senza una seria analisi territoriale del fabbisogno abitativo, il tanto osannato Piano casa rischia di essere privo di fondamenta.

Inutile e demagogica appare, poi, l'idea del coinvolgimento dei privati nella costruzione delle case previa concessione dei diritti di edificazione, che rischia di tradursi in una distorsione dell'allocazione delle risorse, con una concentrazione dell'offerta degli alloggi nelle principali aree metropolitane.

Altrettanto demagogico è il ricorso all'aiuto dei privati per il finanziamento delle opere pubbliche - circa 33 miliardi da reperire dal mercato, secondo le previsioni del Ministro delle infrastrutture - che appare ad oggi, soprattutto alla luce della crisi congiunturale che sta investendo l'economia reale, un'ipotesi quando non realizzabile, estremamente ottimistica.

L'unico dato positivo della manovra, ossia quello della proroga di un anno delle agevolazioni tributarie per le spese di recupero edilizio, dovrebbe essere quantomeno rafforzato con il ripristino dei parametri origi-

nariamente fissati dal Governo Prodi e, dunque, con il passaggio dal 36 al 41 per cento per quanto riguarda la misura percentuale delle spese detraibili e con l'aumento da 48 mila a 75 mila dell'importo massimo di tali spese.

Per le sopra esposte ragioni
delibera di esprimere un rapporto contrario.