

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## XV LEGISLATURA

### LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

GIOVEDÌ 12 LUGLIO 2007

90ª Seduta

Presidenza della Presidente

DONATI

#### **PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DOC. LVII, N. 2**

La 8ª Commissione permanente,

esaminato, per quanto di competenza, il Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2008-2011 (*Doc. LVII, n. 2*), con il relativo Allegato I (Programma delle infrastrutture), contenente la ricognizione dello stato attuale degli interventi previsti dalla legge obiettivo e le "Opere prioritarie" per il periodo 2008-2012;

premesso che con tale Documento il Governo intende avviare politiche di superamento dei ritardi infrastrutturali, che tengano in massima considerazione le problematiche di sostenibilità ambientale, "come richiesto dalla centralità che tali questioni hanno assunto nelle economie moderne", che risultino eque per i profili sociali, avendo cura altresì del risanamento delle finanze pubbliche;

condivisa questa impostazione di fondo e gli obiettivi delineati per la manovra finanziaria del 2008, che dovrà contenere misure sostenibili in linea con il Protocollo di Kyoto di promozione della crescita, della competitività e dell'equità sociale, e dovrà porre la massima attenzione affinché il risanamento dei conti pubblici non sia perseguito con misure di carattere deflattivo, che bloccherebbero la debole crescita attuale;

preso atto che nel Documento sono state opportunamente affrontate le importanti tematiche di cui al capitolo V ("*Politiche per la crescita sostenibile*"), e in particolare di cui ai paragrafi 11, 12 e 13 (rispettivamente attinenti a "*infrastrutture*", "*mobilità*" e "*reti di telecomunicazione e digitalizzazione*"), e in considerazione del fatto che è stato inoltre trasmesso alle Camere, come disposto dalla Legge n. 443 del 2001, l'Allegato infrastrutture, concernente l'attuazione della Legge Obiettivo e l'individuazione delle opere prioritarie da avviare entro il 2012 per complessivi 118 miliardi di euro;

tutto ciò premesso la Commissione esprime

#### **PARERE FAVOREVOLE**

a condizione che la Risoluzione di approvazione del Documento di programmazione economico-finanziaria recepisca le seguenti osservazioni:

1. con riferimento ai profili di coerenza tra le politiche dei trasporti e la realizzazione di infrastrutture, si sottolinea che:

a) è necessario rendere coerenti le politiche della mobilità, dei passeggeri e delle merci, indicate nel relativo paragrafo del Documento di programmazione economico-finanziaria 2008-2011, contenente criteri e principi per la riprogrammazione delle infrastrutture, con le linee guida del Piano generale della mobilità, con gli obiettivi del riequilibrio modale, a vantaggio del mare e della ferrovia e con la rigorosa applicazione del principio dell'analisi costi-benefici, basata sulla valutazione dei "costi esterni ambientali", nonché con le "opere prioritarie" individuate nell'Allegato I relativo al Programma delle infrastrutture;

b) è opportuno, per una programmazione più coordinata e più aderente ai presupposti di cui al punto 1.a), che i due Ministeri competenti, Infrastrutture e Trasporti, lavorino di concerto, interpretando così correttamente quanto previsto dal decreto-legge n. 181 del 2006 (relativo al riordino del Ministeri), successivamente convertito dalla legge n. 233 del 2006;

c) è necessario procedere ad una maggiore selezione delle opere, indicando un ordine di priorità, al fine di produrre decisioni coerenti tra politica dei trasporti e scelte in materia infrastrutturale, utilizzando tra i criteri di selezione gli obiettivi del Piano generale dei trasporti e della logistica del 2001 e del redigendo Piano della mobilità e, in particolare, intervenendo per il potenziamento degli investimenti relativi alla mobilità urbana, al trasporto ferroviario, alla sicurezza stradale, alle vie del mare ed alla portualità, alle linee ferroviarie di connessione e di valico ad essa collegate, alla logistica, alla intermodalità, e viceversa ridimensionando gli interventi per le nuove autostrade. Una ulteriore selezione delle opere si rende inoltre indispensabile per correlare gli investimenti alle risorse realisticamente disponibili nel prossimo quinquennio e finalizzate al perseguimento dei suddetti obiettivi;

d) con riferimento alle opere in corso con copertura parziale di cui all'allegato B, tabella B.3 dell'Allegato infrastrutture, esse devono essere assoggettate a valutazione in ordine all'effettiva utilità e al conseguente impatto ambientale;

e) è indispensabile procedere alla valutazione e selezione delle opere prioritarie, anche in relazione agli impegni ed obiettivi per la riduzione delle emissioni del gas serra nel comparto trasportistico assunti in sede internazionale dal Governo, dando piena attuazione alla direttiva sulla Valutazione ambientale strategica per piani e programmi;

f) è opportuno, in coerenza con le indicazioni dell'Allegato infrastrutture concernenti le opere prioritarie, che venga operata l'esclusione dal I Programma strategico della Legge Obiettivo delle opere non effettivamente prioritarie, al fine di rispondere ad una effettiva selezione delle infrastrutture strategiche;

g) è opportuno sottolineare che le nuove opere che vengono proposte tra quelle prioritarie, e che non sono incluse nella lista delle opere di cui alla Legge Obiettivo, vengano valutate ed autorizzate con le procedure ordinarie;

h) è urgente procedere alla riforma della Legge Obiettivo, attraverso un disegno di legge di iniziativa governativa, da presentare nei prossimi tre mesi, al fine di ripristinare la corretta programmazione delle opere, in coerenza con il Piano generale dei trasporti ed il redigendo Piano della mobilità, nonché di reintrodurre il ricorso alle procedure di Valutazione di impatto ambientale dei progetti, prevedendo altresì la convocazione della Conferenza dei Servizi allo scopo di coinvolgere le istituzioni locali ed inserendo strumenti di controllo pubblico sul contraente generale;

i) è necessario prevedere nel Documento di programmazione economico-finanziaria, in un apposito paragrafo, l'indicazione dell'insieme delle opere e degli interventi prioritari che il Governo propone siano finanziati per il 2008, come previsto dall'art. 1 della Legge Obiettivo;

2. con riferimento ad aspetti puntuali si rilevano le seguenti criticità:

a) è opportuno valutare la possibilità di inserire, tra le opere prioritarie dell'Allegato infrastrutture, opere ferroviarie di grande rilevanza, quali il potenziamento del sistema del Gottardo, la ferrovia Brennero-La Spezia, il nodo ferroviario di Torino, la velocizzazione della Salerno-Reggio Calabria, che attualmente non sono presenti nell'Allegato ed inoltre il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Palermo-Messina, completando la tratta Castelbuono-Patti;

b) per quanto riguarda l'area dello Stretto di Messina (pur trattata in modo specifico nel Documento di programmazione economico-finanziaria), nell'Allegato infrastrutture non sono tuttavia state previste opere prioritarie. A seguito della sospensione del progetto inerente il Ponte sullo Stretto di Messina, è essenziale intervenire con i fondi Fintecna, già destinati al Ponte, per il miglioramento e il potenziamento dei collegamenti tra le due sponde dello Stretto e delle relative infrastrutture, ove si sovrappongono flussi di traffico di livello internazionale a quelli di rilievo nazionale e locale;

c) nelle Tabelle A1 e A2, allegato al Programma delle Infrastrutture, sono presenti opere quali il Ponte sullo Stretto di Messina e la Torino-Lione, che viceversa andrebbero esplicitamente escluse dall'elenco delle opere di cui alla Legge Obiettivo, in coerenza con le decisioni già assunte dal Governo, che ha deciso per la sospensione della prima delle due citate opere e per l'adozione della procedura ordinaria per la seconda, nell'ambito di un processo di verifica concordato tra il Governo, gli Enti Locali e le Regioni, finalizzato ad individuare le soluzioni più efficaci e di minore impatto;

3. con riferimento ad aspetti relativi al cosiddetto "federalismo infrastrutturale", si sottolinea che:

a) la proposta contenuta nel Documento di programmazione economico-finanziaria di estendere il "federalismo infrastrutturale", sulla base del modello lombardo avviato con l'ultima manovra finanziaria, deve essere riconsiderata nell'ambito di un quadro legislativo certo, di livello costituzionale e nazionale, e nell'ambito di una pianificazione sostenibile, territorialmente integrata del sistema dei trasporti ed infrastrutture. L'obiettivo è evitare distorsioni territoriali dei

principi della concorrenza, forme improprie di competizione sulle facilitazioni e sugli incentivi tra società regionali o società miste nei confronti dei concessionari e la proliferazione di infrastrutture in competizione tra loro, senza una strategia coerente di politica dei trasporti;

4. con riferimento ai profili relativi alla mobilità, si rileva che:

a) è necessario, per il rilancio delle città e del trasporto pubblico locale, rifinanziare in modo significativo il fondo triennale per la mobilità sostenibile ed il fondo per i mezzi destinati al trasporto dei pendolari, nonché assicurare una robusta iniezione di risorse per la realizzazione di reti tranviarie e metropolitane per il trasporto collettivo (a partire dalla Legge n. 211 del 1992);

b) è prioritario dare attuazione alle Autostrade del mare e avviare concrete politiche di sostegno alla portualità, sia per quanto riguarda i porti di *transshipment*, sia con riferimento al sistema degli scali finali, individuando soluzioni adeguate, in particolare attraverso la modalità ferroviaria, al transito delle merci in entrata e in uscita dai porti che investe le città portuali. Nonostante queste linee guida siano prese in giusta considerazione dal Documento di programmazione economico-finanziaria, occorre tuttavia rendere pienamente coerenti tra di loro questi principi e la lista di opere prioritarie contenute nell'Allegato infrastrutture, laddove le infrastrutture portuali rappresentano solo l'1,6 per cento della spesa, generandosi così un conflitto tra gli obiettivi proclamati e le misure stabilite per attuarli;

c) è opportuno sottolineare la necessità di inserire nella prossima legge finanziaria gli obiettivi che il Documento di programmazione economico-finanziaria si è prefissato di raggiungere in materia di sostegno del trasporto combinato, per garantire risorse concrete di supporto all'intermodalità;

d) è prioritario, in materia di sicurezza, mettere a punto una linea d'azione coerente per la costruzione di un sistema di *governance* per la sicurezza stradale e provvedere al finanziamento del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale con lo stanziamento di 1.500 milioni di euro nel triennio, da inserire nella prossima Legge Finanziaria. Queste risorse potrebbero agevolmente essere destinate agli interventi infrastrutturali "prioritari" previsti nell'Allegato infrastrutture che, purtroppo, non contempla tra gli obiettivi fondamentali la sicurezza stradale che, invece, dovrebbe essere considerato un obiettivo irrinunciabile al quale finalizzare investimenti pubblici e privati;

5) con riferimento alle politiche abitative:

a) in ragione dei programmi di edilizia pubblica e al fine di offrire valide soluzioni per le nuove emergenze abitative, rappresentate dai soggetti che non trovano risposte tanto nel mercato immobiliare quanto nelle graduatorie per l'assegnazione di alloggi di edilizia residenziale pubblica, si ritiene necessario rilanciare l'esperienza dei Programmi operativi complessi, sulla tipologia dei Contratti di quartiere. Questi programmi, che non dovranno alterare le previsioni dei Piani Regolatori Generali dei Comuni e dovranno essere conformi alla normativa di tutela paesistica e ambientale, devono favorire il concorso di risorse pubbliche e private per realizzare progetti di riqualificazione urbana e rendere disponibili *stock* sufficienti di alloggi in affitto a canone concordato.