SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

55° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 LUGLIO 1998

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(3237) ***Piano triennale per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferrovarie dello Stato***

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2, 6, 7 e *passim*
BALDINI *(Forza Italia)* 18
BORNACIN *(AN)* 14, 22, 25
BOSI *(CCD-CDL)* 14, 22, 25
CARPINELLI *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 25
CO' *(Rifond. Com.-Progr.)* . . . . . *Pag.* 13, 23, 25
FALOMI *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 15, 23
LAURO *(Forza Italia)* . . . . . 6, 12, 13 e *passim*
LO CURZIO *(PPI)* . . . . . 15, 19, 23 e *passim*
SARTO *(Verdi-l'Ulivo), relatore alla Commissione* . . . . . 6, 11, 12 e *passim*
SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione* . . . . . 6, 15, 20 e *passim*
TERRACINI *(Forza Italia)* . . . . . 6, 7, 11 e *passim*
VEDOVATO *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 18, 22

DL 0917

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

t:/com/com08/8-55a.3d

I lavori hanno inizio alle ore 15,30.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(3237) ***Piano triennale per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato***

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 3237.

Riprendiamo l'esame, interrotto nella seduta del 9 luglio scorso. Ricordo che avevamo proceduto alla votazione degli emendamenti presentati all'articolo 1, sino all'emendamento 1.5, di cui ho già dato lettura.

Restando da votare i seguenti emendamenti:

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1.*bis.* Il piano di cui al comma precedente dovrà essere formulato in coerenza con gli altri progetti di ammodernamento tenuto conto comunque dei seguenti criteri di priorità:

a) velocità e frequenza dei convogli ferroviari;

b) volume medio giornaliero del traffico stradale veicolare;

c) numero dei binari posti in corrispondenza dell'attraversamento;

d) passaggi in aree urbane e metropolitane ad alta densità abitativa e di traffico locale;

e) incidentalità storica del passaggio a livello;

f) presenza di zone di traffico pedonale intense».

1.6 IL RELATORE

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-*bis.* Per la progettazione del piano di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di lire 10 miliardi. Tali progetti devono essere sottoposti al parere delle competenti Commissioni parlamentari nonchè alla successiva approvazione da parte del Ministro dei trasporti».

Conseguentemente, al comma 2, sostituire le parole: « di lire 30 miliardi per il 1998» *con le seguenti:* «di lire 20 miliardi per il 1998».

1.7 LAURO

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-*bis*. Il sopraddetto Piano viene predisposto di concerto con le Regioni che stilano entro 12 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, una graduatoria indicante le priorità di interventi. Per l'assegnazione delle risorse si seguono i criteri di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 30 maggio 1995, n. 204».

1.7-*bis* CASTELLI

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-*bis*. Il piano triennale deve essere predisposto di concerto con la Conferenza Stato-Regioni.».

1.7-*ter* CASTELLI

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-*bis*. Il Piano deve essere predisposto su basi oggettive, tenendo conto dei seguenti parametri: numero dei treni giornaliero che complessivamente transitano sulla linea, classificazione secondo l'articolo 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 dell'arteria attraversata, numero giornaliero di veicoli che complessivamente attraversano il passaggio a livello, numero di veicoli immatricolati nella provincia.».

1.7-*quater* CASTELLI

Sostituire i commi 2, 3 e 4 con i seguenti:

«2. Per l'attuazione del piano di cui al comma 1, lo Stato apporta al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato S.p.a l'importo di lire 1.100 miliardi da ripartire in 10 anni a decorrere dal 1998, di cui lire 30 miliardi per l'anno 1998, lire 60 miliardi per l'anno 1999 e lire 110 miliardi per l'anno 2000.

3. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale 'Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per il 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

4. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio».

1.7-*quinquies* IL RELATORE

All'inizio del comma 2, prima delle parole: «la realizzazione del piano» *inserire le seguenti:* «la progettazione e».

1.8 LAURO

Al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «previa presentazione alle competenti Commissioni parlamentari di una relazione dettagliata che documenti gli interventi realizzati con relativo quadro economico».

1.9 LAURO

Al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «previa trasmissione per conoscenza alle competenti Commissioni parlamentari di una relazione che documenti gli interventi realizzati con relativo quadro economico».

1.9-*bis* IL RELATORE

Metto ai voti l'emendamento 1.6, presentato dal relatore, con la soppressione della lettera *f).*

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.7, presentato dal senatore Lauro.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.7-*bis,* presentato dal senatore Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.7-*ter,* presentato dal senatore Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.7-*quater,* presentato dal senatore Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.7-*quinquies,* presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.8, presentato dal senatore Lauro.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.9, presentato dal senatore Lauro.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.9-*bis,* presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 1, nel testo emendato.

È approvato.

Art. 2.

1. La localizzazione delle opere di cui all'articolo 1 della presente legge, anche in difformità dalle prescrizioni e dai vincoli delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, è disposta, ai sensi dell'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, e dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, come da ultimo modificato dall'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n. 127, d'intesa con le regioni interessate e gli enti locali nel cui territorio ricadono le opere stesse. Per i passaggi a livello delle strade private sono applicabili le disposizioni della legge 29 maggio 1969, n. 315, e le relative norme di esecuzione.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 1, sostituire il primo periodo con il seguente: «Al fine di accelerare gli interventi di cui all'articolo 1 la localizzazione delle opere è disposta tramite la Conferenza dei servizi d'intesa con le regioni interessate e gli enti locali nel cui territorio ricadono le opere stesse.».

2.1 TERRACINI

Al comma 1, dopo le parole: «dei piani urbanistici ed edilizi» *inserire le seguenti:* «salva la normativa in materia paesaggistica ed ambientale, di beni archeologici e storico-architettonici e in materia sanitaria e della sicurezza».

2.2 IL RELATORE

Al comma 1, dopo il primo periodo, inserire il seguente: «Per l'approvazione di progetti che comportino ristrutturazioni complesse della rete viaria e un cofinanziamento da parte di regioni ed enti locali è pos-

sibile altresì avvalersi dello strumento dell'accordo di programma di cui alla legge n. 142 del 1990 e successive modificazioni ed integrazioni».

2.3 IL RELATORE

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«2. Il progetto di soppressione dei passaggi a livello interessanti gli itinerari regionali viene approvato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione d'intesa con le regioni, i comuni e le province interessate».

2.4 IL RELATORE

TERRACINI. Signor Presidente, l'emendamento 2.1 rappresenta solo una riformulazione – peraltro preannunciata – dello stesso articolo, che era illeggibile, ma non cambia nulla della sostanza.

SARTO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, l'emendamento 2.2, che riguarda i piani urbanistici ed edilizi, è volto a far salva la normativa in materia paesaggistica ed ambientale, di beni archeologici e storico-architettonici e in materia sanitaria e della sicurezza.

L'emendamento 2.3 propone la possibilità di avvalersi – in taluni casi più complessi in cui, magari, possa innescarsi una partecipazione anche nel senso di un cofinanziamento degli enti locali – dell'accordo di programma di cui alla legge n. 142 del 1990, oltre che – per l'appunto – dello strumento fondamentale, cioè quello della conferenza dei servizi.

Vorrei poi richiamare l'attenzione del senatore Castelli (che non è in Aula, in questo momento, ma è presente il senatore Terracini) sul contenuto dell'emendamento 2.4, che si illustra da sè.

Rispetto all'emendamento 2.1 faccio presente che la conferenza dei servizi à già prevista ed anzi rappresenta il metodo principale per l'attuazione di ogni intervento; rilevo altresì che vi sarà anche la consultazione delle regioni, ma rispetto agli interventi sulle linee regionali. Esprimo quindi parere contrario su tale emendamento, in quanto pleonastico, poichè già «assorbito» e presente nel testo del provvedimento. Invito quindi il suo presentatore al ritiro e, nel caso in cui non intendesse accogliere la mia richiesta, ribadisco il parere contrario.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, esprimo pareri conformi a quelli del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.1.

LAURO. Signor Presidente, intervengo per dichiarare il voto favorevole sull'emendamento 2.1, presentato dal senatore Terracini, che serve per accelerare gli interventi, tramite la conferenza dei servizi, d'intesa

con le regioni interessate e gli enti locali nel cui territorio «ricadono» le opere stesse.

Riteniamo che sia un emendamento importante, da approvare, e preghiamo pertanto gli altri membri della Commissione di tenerlo presente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.1, presentato dal senatore Terracini.

Non è approvato.

TERRACINI. Chiediamo la controprova.

PRESIDENTE. Ripetiamo dunque la votazione.

Metto ai voti l'emendamento 2.1, presentato dal senatore Terracini.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.2, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.3, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.4, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2, nel testo emendato.

È approvato.

Sono stati presentati emendamenti tendenti ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 2:

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

«Art. 2- *bis.*

1. In ragione del rilievo del programma di risanamento della società "Ferrovie dello Stato S.p.a." ed al fine di favorirne il processo di ristrutturazione come stabilito dall'articolo 59, comma 6 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, fino al 1 gennaio 2002, nei confronti dei lavoratori dipendenti dalla «Ferrovie dello Stato S.p.a.», non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6 del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 791, convertito in legge con la legge 26 gennaio 1982, n. 54, all'arti-

colo 6 della legge 29 dicembre 1990, n. 407 ed all'articolo 1 del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 503.

2. Nei casi in cui il mantenimento in servizio ai sensi delle suddette disposizioni sia già iniziato prima della data di entrata in vigore della presente legge, i rapporti di lavoro sono risolti dalla data stessa.

3. Il personale eccedentario, dipendente dalla «Ferrovie dello Stato S.p.a.», di cui al comma 6, dell'articolo 59 della ripetuta legge 27 dicembre 1997, n. 449, che cessa avendo maturato i requisiti di anzianità contributiva ed, ove occorre, di età anagrafica richiesti per il pensionamento di anzianità, può optare per il trasferimento della posizione assicurativa accreditata presso il fondo pensioni di cui all'articolo 209 del T.U. di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092, nell'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti dei lavoratori dipendenti gestita dall'INPS, secondo le disposizioni dell'articolo 1, della legge 7 febbraio 1979, n. 29, ed anche in assenza delle condizioni richieste in base all'articolo stesso».

2.0.1 IL RELATORE

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

«Art. 2-*bis*.

1. Per gli interventi di potenziamento ed ammodernamento degli itinerari ferroviari internazionali e dei collegamenti ad essi afferenti nonchè dei principali corridoi ferroviari della Penisola, con particolare riferimento alla velocizzazione dei traffici passeggeri e al potenziamento del trasporto merci su ferro lungo i più importanti assi dell'Italia meridionale, lo Stato apporta al capitale sociale delle «Ferrovie dello Stato S.p.a» l'importo di lire 2.500 miliardi da ripartire in 10 anni a decorrere dal 1998, di cui lire 5 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999 e lire 250 miliardi per il 2000.

2. Nell'ambito delle risorse di cui al comma 1, per lo sviluppo dell'itinerario ferroviario Venezia-Trieste-Lubiana, il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere contributi per l'ammodernamento di tratte ferroviarie in territorio sloveno, da realizzare da parte della società "Ferrovie dello Stato S.p.a." per un importo non superiore a lire 300 miliardi.

3. Il programma degli interventi è sottoposto al parere delle competenti Commissioni parlamentari.

4. All'onere previsto dal presente articolo, pari a lire 5 miliardi per l'anno 1998, 5 miliardi per l'anno 1999 e 250 miliardi per l'anno 2000, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1998-2000 nell'ambito dell'unità previsionale di base in conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, al-

l'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione».

2.0.1-*bis* IL RELATORE

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

«Art. 2-*bis*.

1. Per gli interventi di potenziamento ed ammodernamento degli itinerari ferroviari internazionali e dei collegamenti ad essi afferenti nonchè dei principali corridoi ferroviari della Penisola, con particolare riferimento alla velocizzazione dei traffici passeggeri e al potenziamento del trasporto merci su ferro lungo i più importanti assi dell'Italia meridionale, la società "Ferrovie dello Stato S.p.a" è autorizzata, in base ad un programma adottato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, a contrarre mutui quindicennali e ad effettuare altre operazioni finanziarie, comprensive di rate di ammortamento e di interessi, nei limiti di impegno di lire 5 miliardi per l'anno 1998 e di lire 245 miliardi per l'anno 2000. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede ad erogare annualmente a ciascuno degli istituti di credito interessati le quote di rate di ammortamento spettanti ovvero i complessivi oneri connessi ad altre operazioni finanziarie.

2. Nell'ambito delle risorse di cui al comma 1, per lo sviluppo dell'itinerario ferroviario Venezia-Trieste-Lubiana, il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere contributi quindicennali per l'ammodernamento di tratte ferroviarie in territorio sloveno, da realizzare da parte della società «Ferrovie dello Stato S.p.a.» per un importo non superiore ad un limite di impegno di lire 30 miliardi a decorrere dall'anno 2000.

3. Il programma degli interventi è sottoposto al parere delle competenti Commissioni parlamentari.

4. All'onere previsto dal presente articolo, pari a lire 5 miliardi per l'anno 1998, 5 miliardi per l'anno 1999 e 250 miliardi per l'anno 2000, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1998-2000 nell'ambito dell'unità previsionale di base in conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione».

2.0.2 IL GOVERNO

All'emendamento 2.0.3, dopo le parole: «nonchè per urgenti e limitati interventi relativi alla viabilità stradale» *aggiungere le seguenti:* «nei limiti massimi di spesa di lire 10 miliardi,».

2.0.3/1 IL RELATORE

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

«Art. 2-*bis.*

1. Al fine di consentire il potenziamento dei collegamenti ferroviari, esistenti ed in corso di realizzazione, con l'aeroporto intercontinentale di Malpensa, con riferimento alle linee di collegamento con Milano, Novara e la Svizzera, sia della rete Ferrovie dello Stato S.p.A. che della rete Ferrovie Nord Milano S.p.A., nonchè per urgenti e limitati interventi relativi alla viabilità stradale, è autorizzata la spesa di lire 3,305 miliardi per l'anno 1998, di lire 224,105 miliardi per l'anno 1999 e di lire 78,683 miliardi per l'anno 2000. Al relativo onere, pari a lire 3,305 miliardi per l'anno 1998, a lire 224,105 miliardi per l'anno 1999 e a lire 78,683 miliardi per l'anno 2000 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1998-2000 nell'ambito dell'unità previsionale di base in conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo».

2.0.3 IL GOVERNO

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

«Art. 2-*bis.*

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a conferire incarichi di studi di fattibilità e di progettazione per i collegamenti internazionali intermodali nonchè ad avvalersi di professionisti con specifica competenza per la valutazione tecnico economica degli studi e progetti stessi anche nella fase di attuazione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di lire 5 miliardi per l'anno 1998 cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per l'anno 1998, all'uopo parzialmente

utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione».

2.0.4 IL GOVERNO

SARTO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, l'emendamento 2.0.1 con alcune variazioni come l'aggiunta di un comma 4 e la soppressione al comma 3 della parola: «eccedentario», riguarda i problemi relativi al personale nell'ambito del programma di risanamento dello stato di crisi e quindi il piano di risanamento delle Ferrovie. L'emendamento nel suo complesso concerne i lavoratori i quali, raggiunta l'età pensionabile, possono su domanda permanere in servizio oltre il limite previsto, per equità nei confronti di quegli altri lavoratori che, avendo maturato una minore anzianità e ugualmente in forza del piano di risanamento degli esuberi e via dicendo, vengono già oggi non più impiegati in servizio.

Inoltre, si rende possibile anche nel comparto ferroviario il passaggio dalle Ferrovie ad altro lavoro, come avviene in molti altri settori, ed inoltre le ricongiunzioni di quanto maturato in ferrovia rispetto alla posizione INPS.

TERRACINI. Signor Presidente, credo che occorra l'espressione del parere da parte della 5ª Commissione.

PRESIDENTE. Senatore Terracini, lei suggerisce (se ho ben capito), in seguito alle modifiche apportate, di rinviare l'esame dell'emendamento presentato dal senatore Sarto.

L'aggiunta del relatore all'emendamento 2.0.1 è esattamente la seguente: «Il piano di risanamento delle Ferrovie dello Stato SpA avviene nel rispetto delle normative di legge degli accordi nazionali tra le parti tenendo conto del livello di efficienza del servizio ferroviario. Ai fini dell'attuazione del programma di ristrutturazione e risanamento delle Ferrovie dello Stato SpA sono considerati eccedentari i lavoratori che risultano esuberanti rispetto alle necessità dell'efficienza aziendale del servizio e del processo produttivo nei limiti dell'eccedenze definite dalle parti in seguito alle circostanziate verifiche anche decentrate così come previsto dagli accordi nazionali recepiti dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 21 maggio 1998. Sui posti di lavoro individuati come eccedentari non possono essere effettuate assunzioni».

Devo dire che – a mio giudizio – tale formulazione non comporta spese.

Mi scusi, senatore Sarto: vorrei sapere se questa parte dell'emendamento è indispensabile, dal momento che ci si richiama ad accordi e al loro rispetto.

SARTO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, è indispensabile.

LAURO. Signor Presidente, vorrei sapere se esiste una relazione tecnica allegata a questo emendamento.

PRESIDENTE. No, senatore Lauro, perchè l'emendamento non è stato presentato dal Governo.

LAURO. Dovrebbe però esserci, perchè l'emendamento riguarda dei costi.

PRESIDENTE. Non fa riferimento a nessun costo ciò che ho appena letto.

Il senatore Terracini ha sollevato un problema sacrosanto: ha chiesto se per caso il testo degli emendamenti, prima delle proposte avanzate dal relatore, è stato sottoposto all'esame delle 5ª Commissione e, quindi, se siamo in possesso del parere di tale Commissione.

LAURO. Mi scusi, signor Presidente, ma io mi riferisco alla parte nuova presentata dal relatore.

PRESIDENTE. Il problema è causato dalle variazioni proposte dal senatore Sarto sulle quali, se dovessero comportare oneri di spesa, si dovrebbe avere il parere della 5ª Commissione. Ho letto ad alta voce il comma aggiuntivo dell'emendamento così come è stato formulato e, a mio giudizio, non comporta oneri di spesa.

Tuttavia, devo dire che, avendo letto il testo e a prescindere dal problema sollevato dal senatore Terracini, ho domandato al relatore, visto che l'emendamento si richiama ad accordi che devono essere rispettati nel momento in cui sono in vigore, se non si potrebbe fare a meno di richiamarli. A questa domanda il senatore Sarto mi ha risposto che, a suo avviso, il testo deve rimanere così come è stato formulato. Questa è la sua opinione e pertanto dobbiamo passare alla votazione.

Quello che posso dire – me ne assumo la responsabilità – è che l'aggiunta proposta dal relatore al proprio emendamento non comporta aggravi di spesa, nuove spese, e quindi non richiede il parere della 5ª Commissione.

TERRACINI. Signor Presidente, vorrei avere la possibilità di leggere il testo con più calma.

PRESIDENTE. Senatore Sarto, per non appesantire – per così dire – ulteriormente i nostri lavori, le chiedo se deve apportare o meno ulteriori modifiche al testo.

SARTO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente,il testo che ho consegnato alla Presidenza è la formulazione definitiva.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi informo che il testo che ci accingiamo a votare dell'emendamento 2.0.1 comincia con il comma 1, che recita: «In ragione del rilievo del programma di risanamento»; prosegue con il comma 2, poi con il comma 3 e ancora con il comma 4 ovvero il subemendamento aggiunto dal relatore, e quello che fa fede sono i numeri, in ordine. Chiedo se sia esatta questa mia interpretazione, senatore Sarto.

Prima che intervenga il senatore Co', chiedo al relatore, in modo pressante , di ritirare la modifica proposta al succitato comma 3, laddove dopo la parola: «personale» propone di sopprimere la parola: «eccedentario», perchè altrimenti si pone anche a me il dubbio che si debba tornare in 5ª Commissione permanente.

SARTO, *relatore alla Commissione*. Va bene.

CO'. Signor Presidente con questo emendamento si introduce una problematica, all'interno del provvedimento in esame, controversa e complicata. La questione dei prepensionamenti prevista nella manovra finanziaria seguiva un *iter*, all'interno del quale era prevista anche l'espressione di un parere da parte delle Commissioni. In tale contesto, credo che questo emendamento introduca tutta una serie di problemi assai complessi: ne cito soltanto uno, che riguarda una questione di incostituzionalità A mio parere, per esempio, il comma 2 dell'emendamento introduce un principio gravemente lesivo dei diritti quesiti. Insomma, si introduce una serie di problemi che, credo, andrebbero trattati al di fuori di questo provvedimento.

C'è poi anche una ragione, che definisco «estetica», relativa al fatto che all'interno di questo disegno di legge, che ha un oggetto specifico (l'abolizione dei passaggi a livello), si propone di inserire un articolo che riguarda i prepensionamenti: considero davvero insopportabile che si continuino a predisporre provvedimenti di questo tipo! Infatti, è un modo di legiferare che deve davvero finire, in quanto il provvedimento deve essere organico e deve avere un oggetto specifico. Ritengo che questo modo di fare sia assolutamente da respingere e chiedo quindi che non si approvi questo emendamento.

LAURO. Signor Presidente, per la verità, non siamo affatto d'accordo sul tipo di legislazione che produciamo in codesta Commissione, poichè non è possibile discutere di emendamenti che vengono poi modificati, presentati dal relatore o dal Governo, senza poter esaminare la relativa relazione tecnica e senza avere la possibilità di discutere e di valutare opportunamente le cose.

Stiamo esaminando proposte con le quali si intende correggere un'anomalia del regime previdenziale-pensionistico dei ferrovieri, i quali non hanno la possibilità di incrementare la propria anzianità contributiva per il fatto che appartengono ad una gestione «giusta». Questo, però, non

ha nulla a che fare con i passaggi a livello e neanche con il contenuto degli altri emendamenti.

Preannuncio che il Polo per le libertà, ai sensi dell'articolo 35, comma 2, del Regolamento del Senato, potrà presentare la richiesta di rimessione all'Assemblea o di trasferimento alla sede redigente.

PRESIDENTE. Senatore Lauro, le vorrei chiedere in che modo questa richiesta potrebbe essere superata.

LAURO. Signor Presidente, rilevo che con l'approvazione di questi emendamenti un provvedimento che comporta oneri per 800 miliardi di lire diventerebbe un provvedimento da ben 6.000 miliardi!

SARTO, *relatore alla Commissione*. Si tratta di 3.900 miliardi.

PRESIDENTE. Senatore Lauro, si immagini se intendo minimamente «scalfire» i diritti previsti dal Regolamento e le garanzie procedurali. Stiamo discutendo su una questione e il problema è sorto nel corso del dibattito.

Poichè lei potrebbe presentare in ogni momento la richiesta di cui sopra che avrebbe effetto immediato – le chiedo di farlo, eventualmente, al termine della discussione, dopo aver ascoltato anche il Govemo, che magari potrebbe decidere di venire incontro alle sue richieste.

BORNACIN. Sono d'accordo con quanto detto poc'anzi dal senatore Co'. Non si può partire da un provvedimento che ha un oggetto preciso e poi riscontrare all'improvviso che esso in sostanza, pur mantenendo in parte quell'oggetto iniziale, sta mutando «rotta». Ci troviamo di fronte ad un problema davvero pesante, che almeno i commissari devono essere posti in condizione di conoscere: non si può venire a conoscenza di emendamenti di questo tipo all'ultimo momento.

Sono d'accordo con il senatore Co', pertanto, quando afferma che, se vogliamo proseguire l'esame di questo disegno di legge, bisogna fare in modo che esso rimanga legato al suo oggetto originario.

BOSI. Signor Presidente, non trovo – al limite – sbagliato il fatto che di fronte ad una questione che ha un carattere di assoluta emergenza (quella di disciplinare in meglio gli esodi dalle ferrovie) si possa cogliere la circostanza dell'esame di un certo disegno di legge per regolamentarla. D'altro canto, se essa non viene regolamentata per legge, continua a produrre i suoi effetti l'accordo già stipulato che tutelerà meno di quanto si potrebbe dopo l'approvazione di questo emendamento. Se oggi, quindi, non si facesse niente, se non si contemplasse la questione, i prepensionamenti vi sarebbero lo stesso, ma nella «maniera peggiore».

Non esprimo – quindi – una riserva di principio, ma pongo un problema di approfondimento.

Tali questioni sono molto complicate e molto difficili da interpretare. Può darsi che ad un'attenta lettura del testo esso mi vada bene come è, ma ad oggi avverto l'opportunità (questo è lo spirito dell'intervento dei colleghi intervenuti prima di me, Bornacin e Lauro) che ci sia consentito di esaminarlo, di valutarlo e di studiarlo un pò. Nessuno di noi, poi, è onnisciente e, pertanto, dovremo fare anche qualche consultazione al riguardo. Non vorremmo che per la fretta di regolamentare questa materia ci dovessimo trovare a votare contro cose giuste o, magari, a favorire cose sbagliate senza averne la consapevolezza.

FALOMI. Credo che le questioni sollevate per questo emendamento (anche se è stato riformulato) siano reali. Probabilmente si pone il problema della sede opportuna per discuterne; ritengo, infatti, che dovremmo trovare un'altra sede, rispetto a quella costituita dall'esame del disegno di legge in titolo, nella quale affrontare il tema, che comunque è reale.

LO CURZIO. Concordo con le osservazioni svolte dal collega Falomi, per cui, a nome del Gruppo del Partito Popolare Italiano, considero positiva tale richiesta.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Signor Presidente, preliminarmente voglio esprimere apprezzamento per i contributi che stanno fornendo gli onorevoli senatori, ma voglio anche chiedere un «aiuto» per concludere una parte delicata relativa ad un provvedimento in discussione da tempo, semplificando – certo – anche le proposte conclusive del relatore e del Governo.

Accetto, quindi, la richiesta che ci possa essere un'ulteriore semplificazione ed anche il chiarimento sollecitato dal senatore Lauro, che reputo molto importante.

A mio giudizio, è possibile ridurre il numero degli emendamenti presentati sia dal relatore che dal Governo. Vorrei, però, chiedere al relatore di riformulare l'emendamento 2.0.1, limitando il testo soltanto al primo comma, che è quello relativo alla possibilità di correggere in via generale e permanente una anomalia del regime pensionistico del personale ferroviario.

Tutto ciò non è quello che il Governo avrebbe voluto e che il relatore aveva discusso con noi. Tuttavia, proprio per agevolare la discussione e anche il confronto tra maggioranza ed opposizione, vorrei rivolgere ai senatori Lauro e Terracini l'appello di salvaguardare la norma fondamentale e di eliminare le altre, anche se importanti, per agevolare il confronto tra le parti (tra azienda ed organizzazione sindacale). Ciò vuol dire che proseguirà un confronto tra le parti e che non ci sarà un richiamo esplicito ad una disposizione normativa che successivamente, con altro provvedimento, il Parlamento potrà sempre votare.

TERRACINI. Signor Presidente, intervengo per avanzare una proposta alla Commissione.

Poichè sono le 16 e alla Camera dei deputati ha luogo la votazione sulla fiducia ed io onestamente non mi sento né di votare né di astenermi su un emendamento il cui testo non mi è del tutto comprensibile, vorrei proporre di rinviare alla prossima settimana l'esame del provvedimento, in modo da avere il tempo per un approfondimento.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, avvalendomi della facoltà di cui all'articolo 97 del Regolamento, dichiaro improponibile e inammissibile l'emendamento in esame, anche se importante, perchè estraneo all'oggetto del disegno di legge che abbiamo discusso ed approvato e sul quale manca solo il voto finale.

Pertanto, propongo che tutta la materia sia discussa durante l'esame del provvedimento n. 2935, che riguarda interventi in materia di trasporto ferroviario e marittimo e che è tuttora all'attenzione di questa Commissione. Ricordo che in merito a tale provvedimento siamo passati dalla sede deliberante alla sede referente e nella prossima riunione dell'Ufficio di Presidenza valuteremo se esiste o meno l'accordo in ordine alla richiesta di passare nuovamente alla sede deliberante.

Vorrei chiedere alla Commissione, a causa delle varie polemiche che sono state sollevate in questi giorni su Malpensa, se sia o meno d'accordo a votare oggi solo l'emendamento 2.0.3, che riguarda il potenziamento del collegamento ferroviario con Malpensa, per evitare domani delle ripercussioni.

LAURO. Signor Presidente, il Gruppo a cui appartengo ha richiesto semplicemente dell'ulteriore tempo a disposizione per avere la possibilità di esaminare con maggiore attenzione le proposte che sono state avanzate, in modo da avere le idee chiare per esprimere un voto.

Per quanto riguarda l'emendamento 2.0.3, siamo d'accordo e non ci sono problemi; tuttavia, vorrei ricordarle che sono stati presentati degli emendamenti che, oltre a Malpensa, riguardano il sistema ferroviario del Meridione.

PRESIDENTE. Senatore Lauro, ho capito, ma questi sono ulteriori argomenti che riguardano i trasporti e che potrebbero essere discussi durante l'esame del provvedimento n. 2935.

SARTO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, a me sembra che la questione del personale e degli esuberi sia estranea rispetto alla materia degli investimenti ferroviari, dei passaggi a livello o del potenziamento delle linee, mentre reputo materia omogenea quella relativa agli investimenti su Malpensa, al potenziamento delle reti nel Sud Italia, alla sicurezza o all'emergenza perchè riguardante gli investimenti e il potenziamento ferroviario.

Quindi, signor Presidente, propongo di accantonare la questione del personale, di inserirla in un apposito provvedimento e di rinviare alla seduta di martedì l'esame degli altri emendamenti.

PRESIDENTE. È intenzione della Presidenza procedere alla votazione finale del disegno di legge n. 3237, dal momento che sono già stati votati gli emendamenti presentati agli articoli 1 e 2 e gli articoli stessi.

Per quanto concerne l'emendamento 2.0.1-*bis*, che riguarda il potenziamento e l'ammodernamento degli itinerari ferroviari internazionali e dei collegamenti ad essi afferenti, devo dire che ciascuno dispone del «diritto di veto»: se qualcuno afferma di essere contrario, a questo punto potrei ritenere inammissibile l'emendamento 2.0.1-*bis*. Ricordo ancora l'esistenza del disegno di legge n. 2935: potremmo, pertanto, riferire a quel provvedimento il contenuto degli emendamenti sui quali non si riesca a trovare un accordo.

TERRACINI. Signor Presidente, sono d'accordo sull'emendamento 2.0.3, relativo all'aeroporto intercontinentale di Malpensa. Non sono d'accordo invece sull'emendamento 2.0.1-*bis,* poichè quanto in esso previsto dovrebbe essere affrontato in altra sede.

Circa il collegamento ferroviario con Lubiana, vorrei sapere; cosa si va a fare.

PRESIDENTE. Colleghi, la questione è la seguente. Di fronte alla possibilità che venga revocata la sede deliberante, preferirei fermarmi al punto in cui siamo arrivati, senza affrontare gli emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi sui quali non vi sia convergenza. Se, poi, c'è disponibilità a discutere e a chiarire anche gli altri emendamenti e quindi a passare alla loro votazione, alcuni di essi saranno approvati ed altri no; tuttavia questi ultimi – se del caso – potrebbero essere riferiti ad altro provvedimento.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Vorrei fornire un chiarimento. L'emendamento 2.0.2 riguarda la copertura finanziaria di un importante programma di interventi, già definito dalla legge finanziaria, relativo ai principali corridoi ferroviari e ai più importanti assi dell'Italia meridionale oltre che allo sviluppo dell'itinerario ferroviario VeneziaTrieste-Lubiana che (come ben sa il senatore Terracini) fa parte del famoso «corridoio n. 5», in merito al quale si deve onorare l'impegno internazionale assunto dall'Italia di effettuare un investimento: il primo, dal dopoguerra ad oggi, che il Governo italiano farebbe in terra straniera.

È una questione importante, anche se molto limitata, che segnala un'attenzione ed una disponibilità del Governo italiano a cofinanziare un programma europeo già messo in evidenza dalla Conferenza nazionale dei trasporti. Questo programma sarà comunque sottoposto al parere delle competenti Commissioni.

Chiedo, pertanto, che si possa accedere a questo percorso legislativo che aiuterebbe il Governo italiano ad ottemperare agli impegni assunti in sede internazionale.

BALDINI. Vorrei cercare di risolvere il problema.

Mi sembra che lei abbia dichiarato che questi emendamenti sono irricevibili e che li avrebbe messi in votazione solo se si fosse determinata un'unanimità di consensi. Mi pare di cogliere, però, delle perplessità da parte di alcuni colleghi in relazione al fatto che manca il necessario approfondimento degli emendamenti in esame.

Avanzo, quindi, una proposta in positivo: la Commissione avrebbe contrarietà a rinviare l'esame del provvedimento alla seduta pomeridiana di martedì prossimo?

PRESIDENTE. Non posso convocare la Commissione per martedì prossimo. Ricordo, peraltro, che mercoledì si procederà al rinnovo della Presidenza.

SARTO, *relatore alla Commissione*. Osservo, signor Presidente, che abbiamo aspettato questo provvedimento per qualche mese e francamente ne abbiamo discusso soltanto qualche ora: non mi sembra che a questo punto due o tre giorni di ritardo possano costituire un problema.

VEDOVATO. Vorrei osservare che è pur vero che non stiamo discutendo da molto tempo in merito a questo provvedimento, ma si deve considerare anche che ormai non restano tanti giorni prima della sospensione dei lavori per la pausa estiva: il tempo è estremamente ridotto e questo è un dato oggettivo.

Stiamo elaborando un provvedimento che nelle sue linee essenziali è certamente noto: esso riguarda uno stanziamento per i passaggi a livello, ma potrebbe anche essere migliorato approvando gli emendamenti oggi in esame. A questo punto, quindi, si tratta di un disegno di legge che viene arricchito da una serie di emendamenti relativi ad investimenti. La parte relativa ai prepensionamenti però si deve considerare stralciata.

Questo provvedimento, quindi, individua una serie di interventi che potrebbero certamente essere approfonditi (e credo lo saranno nella fase successiva, cioè quando il programma definito verrà sottoposto alle Commissioni parlamentari, e quindi anche alla nostra), ma che nelle linee generali sembrano ampiamente condivisibili.

La questione dell'aeroporto di Malpensa, oltre a rappresentare un punto politico di rapporto con Bruxelles, costituisce un'oggettiva necessità solo se consideriamo il fatto che con questo provvedimento si consente lo stanziamento per collegare la linea delle Ferrovie Nord Milano, che va da Malpensa alla stazione centrale di Milano; in questo modo, quindi, si mette in rete complessivamente il trasporto ferroviario proveniente da Malpensa.

Un altro aspetto riguarda il corridoio n. 5, ormai ben definito a livello internazionale; credo che lo stanziamento di 300 miliardi di lire abbia un significato nei rapporti internazionali ed anche nei confronti dei paesi dell'Est: rappresenta, infatti, un atto di fiducia significativo, anche se non di «enorme» livello finanziario.

Credo, insomma, che ci siano le condizioni per approvare questi stanziamenti, anche perchè per quanto riguarda il Sud stiamo parlando di alcune linee significative, quali la Napoli-Bari-Reggio Calabria, la Pescara-Roma, la Messina-Catania: si tratta di una serie di interventi sui quali credo sia possibile arrivare anche oggi ad una definizione, fatte salve le valutazioni della Commissione.

PRESIDENTE. Onorevoli senatori, rilevo che si è realizzato il consenso sull'approvazione del testo del provvedimento, così come inizialmente proposto, riguardante i passaggi a livello. Quando però si è passati all'esame degli emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi, che ampliano la materia, è stata avanzata un'obiezione da parte del senatore Lauro, che ha «minacciato» di chiedere il trasferimento della sede di esame del provvedimento: ringrazio il senatore Lauro per aver accolto la mia richiesta di non dare immediato seguito a tale intenzione.

Ho già detto che la parte previdenziale – così come abbiamo convenuto – è stralciata e non è più oggetto di discussione. Restano ora da esaminare tre emendamenti sui quali, evidentemente, c'è possibilità di discutere nel merito. Mi auguro che essi, qualsiasi sia la posizione dei Gruppi e dei commissari presenti, non vengano considerati tali da indurre al «ritiro» della sede deliberante, perchè effettivamente corrisponde al vero quanto affermato dal senatore Vedovato ed anche dal relatore. Si tratta di strumenti legislativi che consentono di spendere le risorse previste nella legge finanziaria, come voi ben sapete.

È vero che il provvedimento n. 2935, dal punto di vista formale, è lo strumento legislativo più adeguato, perchè contiene una serie di norme che danno appunto seguito agli stanziamenti previsti nella legge finanziaria. Tuttavia – per riassumere l'argomento e per concludere – ho detto che a mio giudizio, per le note ragioni delle quali abbiamo notizia ogni giorno dai mezzi di comunicazione riguardo la polemica sorta tra la Commissione europea e l'Italia in merito a Malpensa, potremmo incorrere in conseguenze non gradevoli nel caso in cui venga disposto l'accantonamento dell'emendamento. Una volta fatto luogo a Malpensa, va considerato che gli altri emendamenti sono di materia analoga, in particolare l'emendamento 2.0.1-*bis*.

A questo punto, se siamo in condizione di votare rapidamente gli emendamenti, concludiamo i nostri lavori; in caso contrario, saremo costretti ad aggiornarli. Ciò vuol dire che sarà il nuovo Presidente, eletto nella giornata di mercoledì, a convocare la seduta. Non nego che mi dispiace non poter concludere l'esame di questo disegno di legge in sede deliberante ma, se questa è la volontà della Commissione, ad essa mi inchino.

LO CURZIO. È una volontà strana.

LAURO. Signor Presidente, abbiamo visto bene quando ci siamo resi conto che dei provvedimenti considerati d'urgenza, come quelli riguar-

danti Malpensa, debbano essere presi in considerazione; tuttavia, nello stesso tempo ci siamo resi conto che il provvedimento in esame è molto ampio e che le relazioni, che il Governo non ha purtroppo portato in Commissione, non sono ad esso allegate (oggi il Sottosegretario ci ha dato solo qualche indicazione).

Quindi, vorrei fare a questo punto una proposta. Sull'emendamento 2.0.3 mi sembra che ci sia l'accordo di tutti e quindi può essere posto in votazione, mentre non vi è accordo sull'emendamento 2.0.4 che, pertanto, eliminerei. Sull'emendamento 2.0.1-*bis* siamo d'accordo, ad eccezione del comma 2, in quanto tratta problematiche riguardanti non i passaggi a livello nazionali ma il rapporto tra l'Italia e gli altri paesi. Poichè sono stati assunti impegni europei, vorremmo che il Governo ci illustrasse l'accordo fatto in ambito europeo e ci dicesse se è stato a meno mantenuto. Questa è la proposta che mi sento di rivolgere.

PRESIDENTE. Chiedo al Governo e al relatore di pronunciarsi a tal proposito.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Comprendo l'esigenza evidenziata dal Presidente, che è quella di pervenire alla più rapida approvazione del provvedimento in esame, utilizzando tra l'altro la sede deliberante, che era stata insieme concordata e valorizzata come sede decisionale.

Per quanto riguarda il parere del Governo, non posso certamente essere contento dell'eliminazione dell'emendamento 2.0.4, per un fatto di coerenza con quanto tutti hanno detto in relazione alla Conferenza generale dei trasporti. Questo dovrebbe poi agevolare il prosieguo operativo dell'impostazione del piano generale dei trasporti e garantire la copertura finanziaria. Tuttavia, se il Parlamento decide di trasferire l'emendamento in altro provvedimento, il Governo può accettare tale trasferimento e segnalare comunque la sua importanza. Se si ritiene opportuno, per una valutazione politica più completa, trasferire in altro provvedimento anche il comma 2 dell'emendamento 2.0.1-*bis,* il Governo non può essere d'accordo, perchè riguarda un impegno internazionale del Governo stesso; riguarda il corridoio n. 5.

Se i senatori sono d'accordo, propongo di ritirare l'emendamento 2.0.4.

PRESIDENTE. Senatore Lauro, mi scusi, ma vorrei sapere che cosa sta succedendo.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Se diviene pregiudiziale...

PRESIDENTE. Senatore Lauro, il Governo si trova in difficoltà a ritirare una norma che dà attuazione ad un impegno internazionale.

LAURO. Signor Presidente, noi non abbiamo detto e non diciamo di ritirarla, ma di inserirla in altro provvedimento.

PRESIDENTE. Ho capito, ma la deve ritirare.

LAURO. La nostra proposta ha il fine di trovare una soluzione valida per tutti.

PRESIDENTE. Mi scusi: il Governo l'ha pregata di essere comprensivo di fronte a questa situazione. Se lei risponde di no, deve dare la parola al Governo per sentire il suo parere.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* A nome del Governo, ritiro l'emendamento 2.0.4, accettando quindi la proposta che lei – senatore Lauro – ha avanzato. Se lei ritiene che comporti un pregiudizio, invito il relatore a stralciare il comma 2 dell'emendamento 2.0.1-*bis*.

SARTO, *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, a me sembra, quando si è molto vicini ad una soluzione, che non bisogna farsi condizionare da pochi minuti o da due giorni.

Come relatore non ho ancora illustrato gli emendamenti aggiuntivi e devo dire che la fretta è una cattiva consigliera. Abbiamo intravisto l'accordo su quasi tutto il testo dell'emendamento 2.0.1-*bis* e abbiamo ridotto le divergenze al comma 2, relativo al corridoio Venezia-Trieste-Lubiana, e a quello che già il Governo si era dichiarato disponibile a ritirare.

Allora francamente, non capisco il motivo per il quale non concludiamo l'esame nella giornata di martedì.

PRESIDENTE. Non possiamo convocarci a causa del voto sulla fiducia previsto per martedì.

Senatore Sarto, se non si concludono i lavori nella giornata di oggi, non si può fare altro che prenderne atto ed essere riconvocati forse giovedì da chi avrà la responsabilità di convocare le sedute, dal momento che nella giornata di mercoledì avrà luogo il rinnovo dei membri di questa Commissione.

LAURO. Preso atto dell'esistenza di questo problema che si verifica una volta ogni due anni, devo dire che accettiamo la proposta di far rimanere integrale il testo dell'emendamento 2.0.1-*bis*.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.0.1-*bis*.

È approvato.

A seguito di tale votazione, l'emendamento 2.0.2 è precluso.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.0.3/1.

SARTO, *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, ritiro tale emendamento.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.0.3.

LAURO. Signor Presidente, intervengo per dichiarazione di voto sull'emendamento 2.0.3. Voteremo a favore di tale emendamento, perchè rileviamo che riguarda la viabilità per Malpensa.

Il problema di Malpensa, infatti, è importante: affinchè questo *hub* sia lanciato al più presto sono molto importanti, ed anzi indispensabili, i collegamenti. Purtroppo dobbiamo richiamare la responsabilità del Governo che ha fatto «un'ordinanza» senza tener conto che le strade e la viabilità in generale erano invece ancora in via di ultimazione.

Invitiamo il Governo, che è qui presente, a valutare le possibilità esistenti per tutti gli aeroporti del Mezzogiorno d'Italia (prima di operare il trasferimento da Linate a Malpensa), a far sì che gli utenti italiani possano raggiungere Milano-Linate fino a quando Milano-Malpensa non sia dotata di una valida rete infrastrutturale, stradale e ferroviaria, tale da permettere un immediato «inserimento» nella città di Milano.

BORNACIN. Signor Presidente, intervengo per esprimere il voto favorevole di Alleanza Nazionale su questo emendamento. Anche noi siamo convinti dell'importanza di Malpensa e del fatto che le relative infrastrutture siano realizzate al più presto nei termini previsti. Anche noi, a suo tempo, avevamo sottolineato che la «partenza» di Malpensa rendeva necessario che fossero create intorno ad essa tutta una serie di infrastrutture che, purtroppo, fino ad oggi non sono state realizzate nella loro totalità, il che mette in dubbio l'operatività di tale aeroporto, prevista per il mese di ottobre.

Esprimiamo, quindi, il nostro voto favorevole, ma facciamo pressione sul Governo affinchè tutte queste infrastrutture vengano portate a termine nel più breve tempo possibile.

BOSI. Dichiaro il voto favorevole del Gruppo CCD-Cristiani Democratici per la libertà, con la raccomandazione al Governo di dare rapido corso all'esecuzione delle opere.

VEDOVATO. Signor Presidente, intervengo brevemente per dichiarare il voto favorevole anche del nostro Gruppo a questo emendamento e per esprimere apprezzamento sul fatto che sia stato possibile raccogliere un consenso così ampio su un provvedimento che, effettivamente, riguarda gli interessi nazionali nel settore del trasporto.

SARTO, *relatore alla Commissione.* Il voto favorevole del Gruppo dei Verdi è motivato dal fatto che è indiscutibile l'utilità di questi investimenti, sia per i passaggi a livello che per il potenziamento della rete, ed è una strada buona, di buoni investimenti.

Resta la necessità da parte del Parlamento e del Governo di controllare la capacità di spesa delle Ferrovie, che è quanto mai in discussione e carente. Su questo, signor Presidente, annuncio che presenterò anche un brevissimo ordine del giorno.

FALOMI. Sono anch'io d'accordo sull'emendamento in votazione.

CO'. Dichiaro il voto favorevole a nome di Rifondazione comunista.

LO CURZIO. Nell'interesse delle esposizioni fatte da parte del Governo, compiacendomi anche con l'opposizione e considerata la valorizzazione del territorio nazionale, il Partito Popolare *ante Christum natum* è d'accordo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.0.3, presentato dal Governo.

È approvato.

Ricordo che l'emendamento 3.0.4 è stato ritirato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno è il seguente:

«L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato

in sede di esame del disegno di legge n. 3237 riguardante il "Piano triennale per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato",

impegna il Governo

a emanare direttive, anche mediante apposita circolare, e a vigilare affinchè nei progetti di eliminazione dei passaggi a livello in attuazione del piano triennale siano seguiti in particolare anche i seguenti criteri:

1) gli interventi e in particolare le deviazioni stradali devono tutelare o comunque non penalizzare la viabilità ciclo-pedonale, i servizi diretti ai centri e nuclei abitati da parte del trasporto pubblico di linea e in generale la mobilità collettiva oltre che il movimento dei mezzi agricoli, delle aziende frazionate dalla linea ferroviaria, prevedendo eventualmente a tal fine il mantenimento o l'introduzione di apposite attrezzature a ciò dedicate;

2) gli interventi dovranno essere coordinati o comunque funzionali per il decongestionamento del traffico lungo gli itinerari stradali storici con traverse urbane e comunque ad un generale processo di riordino gerarchico e/o selettivo della rete stradale;

3) negli interventi si deve tendere a mantenere la continuità lineare e, se esistente, anche assiale, delle strade storiche con valenza archeologica e monumentale;

4) deve essere particolarmente curato l'impatto ambientale e visivo degli eventuali sovrappassi, qualora indispensabili».

0/3237/1/8 IL RELATORE

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Signor Presidente, accolgo l'ordine del giorno n. 1.

PRESIDENTE. Passiamo, quindi, al seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 3237 riguardante il "Piano triennale per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato",

premesso che:

la legge 10 maggio 1983, n. 189, stabilì un finanziamento di lire 1700 miliardi, di cui 1600 già erogati, per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato;

non è stata fornita alcuna rendicontazione degli interventi realizzati con il suddetto stanziamento;

i residui 100 miliardi a distanza di 15 anni non sono stati spesi e o non si sa come siano stati utilizzati;

nonostante la cospicua erogazione già effettuata il Ministro dei trasporti con decreto del 21 novembre 1997 ha stanziato ulteriori 1000 miliardi per l'eliminazione dei passaggi a livello e delle relative spese di progettazione;

impegna il Governo

a presentare una relazione dettagliata alle competenti Commissioni parlamentari che dia conto degli interventi effettuati e dei relativi singoli costi».

0/3237/2/8 LAURO

SARTO, *relatore alla Commisisone.* Signor Presidente, esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno n. 2.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Signor Presidente, il Governo accoglie anche tale ordine del giorno.

SARTO, *relatore alla Commisisone.* Signor Presidente, do lettura del seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato

in sede di esame del disegno di legge n. 3237 riguardante il "Piano triennale per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato",

rilevata la grave difficoltà di effettiva e tempestiva capacità di spesa da parte delle Ferrovie dello Stato Spa degli investimenti stanziati dal Parlamento e dal Governo per modernizzare e potenziare la rete

impegna il Governo

a vigilare affinchè gli investimenti stanziati dal presente disegno di legge siano sollecitamente impiegati attraverso l'elaborazione dei conseguenti piani e programmi, da inviare alle competenti Commissioni parlamentari, e attraverso la loro rapida attuazione».

0/3237/3/8 IL RELATORE

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Il Governo accoglie l'ordine del giorno del quale il relatore ha testè dato lettura.

PRESIDENTE. Passiamo, dunque, alla votazione finale.

TERRACINI. Signor Presidente, siamo contenti di essere pervenuti ad una soluzione, perchè ci siamo sforzati di far sì che questo provvedimento arrivasse al termine del suo *iter.* Siamo particolarmente lieti che sia stato approvato l'emendamento sull'aeroporto della Malpensa, sperando che esso possa facilitare la rapida soluzione dei molti problemi che tale aeroporto mostra di avere.

Siccome non siamo d'accordo, come evidenziato dall'ordine del giorno presentato dal senatore Lauro, su come sono stati – o saranno – spesi i soldi, attendiamo da parte del Governo una spiegazione in merito; vogliamo al tempo stesso segnalare che ci asterremo, in luogo di votare contro, su questo provvedimento, in quanto riteniamo che l'argomento «Malpensa» abbia un rilievo nazionale.

CARPINELLI. Signor Presidente, intervengo per esprimere soddisfazione per l'approvazione del provvedimento ed al tempo stesso il voto favorevole dei Democratici di sinistra.

CO'. Dichiaro il voto favorevole di Rifondazione comunista.

BORNACIN. Intervengo per esprimere il voto favorevole di Alleanza Nazionale.

BOSI. Dichiaro il voto favorevole del Gruppo CCD-Cristiani Democratici per la libertà.

LO CURZIO. Dichiaro il voto favorevole del Gruppo del Partito Popolare.

PRESIDENTE. Propongo alla Commissione di dare mandato al relatore ad apportare, in sede di coordinamento, le correzioni di carattere meramente formale che si renderanno necessarie.

Non facendosi osservazioni, così rimane stabilito.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge n. 3237 nel suo complesso, nel testo emendato.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 16,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. VINCENZO FONTI