

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

RESOCONTO STENOGRAFICO

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO
PER L'ANNO FINANZIARIO 2000 E BILANCIO PLURIENNALE
PER IL TRIENNIO 2000-2002 (n. 4237)

**Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici
per l'anno finanziario 2000 (Tabella 8)**

**Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione
per l'anno finanziario 2000 (Tabella 9)**

**Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni
per l'anno finanziario 2000 (Tabella 10)**

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE E
PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 2000) (n. 4236)

IN SEDE CONSULTIVA

I N D I C E

MARTEDÌ 12 OTTOBRE 1999
(Antimeridiana)

(4237) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002

(Tabella 8) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 2000

(Tabella 9) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 2000

(Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2000

(4236) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2000)

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE (PETRUCCIOLI - Dem. Sin.-l'Ulivo) . Pag. 4, 12, 15 e passim

SARTO (Verdi-l'Ulivo), relatore alla Commissione sulla tabella 8 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria

VEDOVATO (Dem. Sin.-l'Ulivo), relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria .

ERROI (PPI), relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria 15

MARTEDÌ 12 OTTOBRE 1999
(Pomeridiana)

(4237) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002

(Tabella 8) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 2000

(Tabella 9) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 2000

(Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2000

(4236) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2000)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE (PETRUCCIOLI - Dem. Sin.-l'Ulivo) Pag. 19, 23

GERMANÀ (Forza Italia) 23

MEDURI (AN) 21

VEDOVATO (Dem. Sin.-l'Ulivo), relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria . 19

MERCOLEDÌ 13 OTTOBRE 1999
(Antimeridiana)

(4237) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002

(Tabella 8) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 2000

(Tabella 9) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 2000

(Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2000

(4236) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2000)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE (BESSO CORDERO - Dem. Sin.-l'Ulivo) Pag. 24, 25

BORNACIN (AN) 34

FIRRARELLO (UDeuR) 29

GERMANÀ (Forza Italia) 25

RAGNO (AN) 27

* RESCAGLIO (PPI) 31

SARTO (*Verdi-l'Ulivo*), relatore alla Commissione sulla tabella 8 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria Pag. 32
 * TERRACINI (*Forza Italia*) 24

MERCOLEDÌ 13 OTTOBRE 1999
(Pomeridiana)

(4237) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002

(Tabella 8) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 2000

(Tabella 9) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 2000

(Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2000

(4236) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2000)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame della tabella 10. Rapporto favorevole alla 5ª Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

* PRESIDENTE (PETRUCCIOLI - *Dem. Sin.-l'Ulivo*), f.f. relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria 36
 VITA, sottosegretario di Stato per le comunicazioni 36

GIOVEDÌ 14 OTTOBRE 1999
(Antimeridiana)

(4237) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002

(Tabella 8) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 2000

(Tabella 9) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 2000

(4236) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2000)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame della tabella 8. Rapporto favorevole con osservazioni alla 5ª Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE (Petruccioli - *Dem. Sin.-l'Ulivo*) .Pag. 40, 44, 46 e *passim*
 CASTELLI (*Lega Forza Padania per l'ind. del Nord*) 55, 56, 59
 * MICHELI, ministro dei lavori pubblici 41, 44, 50 e *passim*

SARTO (*Verdi-l'Ulivo*), relatore alla Commissione sulla tabella 8 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria 40, 47, 57 e *passim*

VEDOVATO (*Dem. Sin.-l'Ulivo*), relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria . 46

GIOVEDÌ 14 OTTOBRE 1999
(Pomeridiana)

(4237) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002

(Tabella 9) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 2000

(4236) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2000)

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Conclusione dell'esame della tabella 9. Rapporto favorevole alla 5ª Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE (Petruccioli - *Dem. Sin.-l'Ulivo*) . . 61, 66, 67 e *passim*
 CASTELLI (*Lega Forza Padania per l'ind. del Nord*) 65, 74, 78 e *passim*
 GERMANÀ (*Forza Italia*) 80
 RAGNO (AN) 81

VEDOVATO (*Dem. Sin.-l'Ulivo*), relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria . 61, 67, 69 e *passim*

TREU ministro dei trasporti e della navigazione 62, 65, 67 e *passim*

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

MARTEDÌ 12 OTTOBRE 1999
(Antimeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

I lavori hanno inizio alle ore 10,10.

(4237) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002

(Tabella 8) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 2000

(Tabella 9) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 2000

(Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2000

(4236) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2000)

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002» – Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 2000 (tabella 8); Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 2000 (tabella 9); Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2000 (tabella 10) – e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2000)».

Invito il senatore Sarto a riferire alla Commissione sulla tabella 8 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria n. 4236.

SARTO, *relatore alla Commissione sulla tabella 8 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. La nota preliminare nella quale, in base all'articolo 4-*quater* della legge di contabilità (legge n. 468 del 1978 e successive modificazioni ed integrazioni), si illustra lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici è di notevole importanza e merita pertanto qualche considerazione. Vorrei subito accen-

nare ad alcuni aspetti qualitativi relativi ai centri di responsabilità del Ministero.

All'interno del centro di responsabilità n. 2, relativo alla Direzione generale degli affari generali e del personale, che in base alle previsioni per l'anno 2000 contiene uno stanziamento di competenza di 870,797 miliardi di lire, con un aumento di 38,761 miliardi rispetto al 1999, assume particolare rilievo il capitolo n. 1601 relativo al miglioramento del traffico stradale, alla prevenzione degli incidenti stradali, all'educazione stradale e alla redazione dei piani urbani del traffico e per il finanziamento di spese per il funzionamento del centro di coordinamento per la sicurezza della circolazione stradale (CCISS) e per la redazione ed attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale. Il citato articolo, in base a quanto stabilito dall'articolo 32, della legge n. 144 del 17 maggio 1999 che prevede la redazione, l'attuazione ed il monitoraggio del piano nazionale della sicurezza stradale, in base alle previsioni per l'anno 2000, contiene uno stanziamento di competenza di 59 miliardi. Ben 52 miliardi in più rispetto alle previsioni assestate del 1999 che recavano uno stanziamento di competenza di soli 7 miliardi di lire.

Sempre all'interno del centro di responsabilità n. 2, sono contenuti gli stanziamenti relativi all'attuazione degli interventi per Venezia. Si tratta della quasi totalità delle somme stanziare dal 1992 in poi e comportano limiti di impegno per mutui quindicennali già contratti per interventi di salvaguardia e tutela di Venezia e della sua laguna. Rispetto a ciò va sottolineato che lo stanziamento previsto nel capitolo 7156 per l'anno 2000 è stato soppresso. A tale riguardo rinvio all'osservazione successiva, concernente l'articolo 36 dell'atto Senato n. 4236 che prevede degli stanziamenti per la prosecuzione dei programmi di intervento per la salvaguardia di Venezia e il suo recupero architettonico, urbanistico, ambientale e socio-economico.

Il centro di responsabilità n. 3 riguarda la Direzione generale delle opere marittime e prevede interventi importanti sui porti con riferimento al potenziamento delle cosiddette autostrade del mare (Tirreno e Adriatico) e quindi con effetti importanti sul cabotaggio e sulla sostenibilità dei trasporti.

Ai fini dell'attuazione degli interventi di consolidamento e cura delle opere portuali si provvede mediante utilizzo delle risorse del capitolo 7257 che, in base alle previsioni per l'anno 2000 contiene uno stanziamento di competenza di 352,662 miliardi di lire, oltre 95 miliardi in più rispetto allo stanziamento di competenza del 1999, che vengono assegnati in applicazione della delibera CIPE attuativa delle leggi nn. 341 del 1995 e 135 del 1997 in materia di interventi nelle aree depresse. Nel complesso, l'unità previsionale di base 3.2.1.1 prevede, per il complesso delle attività di investimento attinenti al sistema delle opere marittime e portuali, per l'anno 2000 uno stanziamento di competenza di circa 370 miliardi di lire, con un aumento di oltre 95 miliardi rispetto allo stanziamento di competenza del 1999. Tuttavia, secondo le linee di intervento tracciate dalla Direzione generale delle opere marittime, l'ammontare di stanziamenti

menti citato non risulta adeguato a far fronte agli ingenti ed onerosi interventi necessari al potenziamento del settore portuale.

Il centro di responsabilità n. 5 riguarda la Direzione generale del coordinamento territoriale, tra le cui attività emerge quella della vigilanza sull'Ente nazionale per le strade (ANAS). Elementi di notevole importanza per l'ANAS in base agli indirizzi programmatici per il triennio 1999-2001 riguardano la rimodulazione finanziaria del programma triennale 1997-1999, l'aggiornamento del medesimo programma, previa documentata verifica dello stato di attuazione delle opere avviate, nonché l'integrazione delle previsioni programmatiche in ordine agli ulteriori interventi prioritari da realizzare nel triennio 1999-2001.

Ritengo utile notare che l'attività finalizzata alla definizione del nuovo programma triennale 1999-2001 dovrà partire da una selezione degli interventi infrastrutturali, tenendo pure conto delle indicazioni fornite dagli enti territoriali, ma stabilendo un ordine di priorità di opere cui indirizzare le risorse coerentemente con gli obiettivi di sostenibilità e di riequilibrio modale del Piano generale dei trasporti. Questa selezione di priorità è necessaria, anche se viene sottolineato nella nota preliminare che per una completa definizione degli obiettivi e delle linee di azione per il 2000 nel settore della viabilità si dovrà attendere il completamento delle procedure necessarie per il decentramento alle regioni delle funzioni conferite in materia di viabilità d'interesse regionale. Alcune priorità conclamate, quali per esempio la risoluzione del nodo viario e autostradale di Mestre che costituisce una strozzatura per tutto il Nord-Est, dovrebbero essere indicate esplicitamente nello stesso provvedimento della legge finanziaria in esame, sia pure nella relazione preliminare.

Lo stanziamento complessivo per l'anno 2000 da assegnare all'ANAS è di 7.897 miliardi per il 2000, 1.000 miliardi in più rispetto allo stanziamento previsto dal bilancio a legislazione vigente. Non vi è riferimento nella nota preliminare riguardo alla necessità e motivazioni di questo ulteriore finanziamento, né riferimento al tipo di interventi che verranno attuati dall'ANAS nel 2000.

Il centro di responsabilità n. 6 riguarda la Direzione generale dell'edilizia statale e dei servizi speciali che ricomprende le unità di voto relative agli immobili destinati agli uffici statali; alla normativa in materia di calamità naturali; alle strutture nel settore dell'ordine e della sicurezza pubblica, dell'edilizia penitenziaria, dell'edilizia residenziale sovvenzionata. La nota preliminare porta a stimare in 5.500 miliardi le esigenze del settore dell'edilizia, che vengono articolate in: programmazione, progettazione, realizzazione di infrastrutture pubbliche destinate a servizi essenziali dello Stato; finanziamenti per interventi nelle zone colpite dalle calamità naturali; completamento dei programmi costruttivi relativi a cooperative edilizie tra appartenenti alle Forze armate e di Polizia; edilizia penitenziaria; edilizia residenziale sovvenzionata, in attuazione del decreto legislativo n. 96 del 1993.

Il centro di responsabilità n. 7 relativo al segretario generale del comitato per l'edilizia residenziale, in seguito ai recenti orientamenti legisla-

tivi in materia di decentramento delle funzioni esercitate dallo Stato, è stato ricompreso tra le attività da attribuire alle competenze regionali. Tuttavia il passaggio delle competenze alle regioni non sarà generalizzato. Infatti, continueranno a permanere all'Amministrazione centrale tutti i programmi di edilizia sovvenzionata ed agevolata direttamente finanziati dalla stessa. Assume particolare rilievo l'unità previsionale di base n. 7.1.2.1 relativa al sostegno all'accesso alle locazioni abitative, all'interno della quale è iscritto, nel capitolo 4201, il Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione, istituito con l'articolo 11 della legge n. 431 del 1998. Detto fondo, il cui stanziamento di competenza in base alle previsioni per il 2000 è di 600 miliardi di lire, è aumentato (750 miliardi) dalla tabella C della legge finanziaria 2000.

Un cenno va fatto in relazione all'istituzione di diversi capitoli (interventi nelle grandi città, aree depresse, trasporto rapido di massa), in seguito al trasferimento di compiti relativi alle aree urbane, a norma del decreto legislativo n. 303 del 1999, già svolti dal Dipartimento della Presidenza del Consiglio.

Infine, il centro di responsabilità n. 8, relativo al Consiglio superiore dei lavori pubblici, prevede uno stanziamento di competenza per il 2000 di 9,119 miliardi di lire con un decremento, rispetto al 1999, di 1,355 miliardi di lire.

Passando ora ad analizzare gli aspetti quantitativi è utile concentrare l'attenzione sui nove centri di responsabilità amministrativa. A tale proposito vorrei ricordare che la mia relazione non riguarderà il centro di responsabilità n. 4 (Difesa del suolo) di competenza della Commissione ambiente.

Lo stato di previsione per l'anno finanziario 2000 del Ministero dei lavori pubblici reca uno stanziamento di 15.175 miliardi con aumento di 2.864 miliardi rispetto alle previsioni assestate per il 1999. Le spese correnti presentano uno stanziamento di 3.220 miliardi, pari al 21 per cento delle spese totali, mentre le spese in conto capitale presentano uno stanziamento 11.955 miliardi, pari al 79 per cento delle spese totali del Ministero. La consistenza presunta dei residui al 1° gennaio 1999 è di 18.918 miliardi di lire, di cui 3.220 per la parte corrente e 11.955 per la spesa in conto capitale. Rispetto al volume dei residui passivi in essere nell'anno precedente si evidenzia un incremento di 2.574,4 miliardi di lire.

Da una prima analisi della tabella allegata, emerge che su 15.175,7 miliardi di stanziamenti totali a favore dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, circa il 60 per cento viene assorbito dal centro di responsabilità coordinamento territoriale, per 9.087,8 miliardi di lire, nel cui ambito ritroviamo gli stanziamenti a favore dell'ANAS; per il 18 per cento dal centro di responsabilità aree urbane ed edilizia residenziale, per 2.732 miliardi di lire; per il 10 per cento dal centro di responsabilità edilizia statale e servizi speciali per 1.462,7 miliardi di lire; ed infine, il restante 12 per cento viene ripartito tra i centri di responsabilità relativi agli affari generali e del personale per 870,8 miliardi di lire, difesa del suolo per 578,2 miliardi di lire, opere marittime per 423 miliardi di lire

e dal gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro per 12,2 miliardi di lire.

Il disegno di legge finanziaria 2000 prevede poi per l'ENAS l'incremento di 1.000 miliardi in tabella D per ciascun anno del triennio 2000-2002, portando lo stanziamento del capitolo 8061 da 6.897 miliardi a 7.897 miliardi per l'anno 2000. Bisogna ricordare che il capitolo 8061 è inoltre esposto, nella legge finanziaria 2000, in tabella C, per un importo di 4.000 miliardi nel 2000, 3.500 miliardi nel 2001 e 3.000 miliardi nel 2002, nonché in tabella F con un importo di 2.897 miliardi annui per ciascun anno del biennio 2000-2001.

In relazione alle altre spese in conto capitale si segnala: l'unità previsionale «Intese istituzionali di programma» e l'unità previsionale «Edilizia abitativa» capitolo 8011 relativo ai contributi da destinare ai comuni per il finanziamento di programmi di riqualificazione urbana, esposto anche in tabella F della legge finanziaria 2000. Lo stanziamento di competenza per il 2000 ammonta a poco più di 15 miliardi, con una riduzione di oltre 41 miliardi rispetto all'assestato 1999, pari a 57 miliardi. Da notare, una rilevante quantità di residui, pari a 608 miliardi nell'assestato del 1999, ridotti a 201 miliardi nelle previsioni del 2000. Come emerge dalla nota preliminare, il Governo ha programmato, con decreto 8 ottobre 1998, l'avvio dei progetti di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio (PRUSST) destinando a tal fine le somme non utilizzate per i programmi precedenti di riqualificazione urbana.

Per quanto riguarda l'unità opere stradali, il progetto di bilancio aumenta lo stanziamento 1999 di 117 miliardi, portandolo per il 2000 da 143 miliardi a 260. In particolare, il capitolo 8034 relativo alla realizzazione delle tratte autostradali Asti-Cuneo e Siracusa-Gela, ha una previsione di competenza per il 2000 di 112 miliardi in più rispetto alle previsioni assestate 1999 dovuta al rifinanziamento da parte della legge n. 662 del 1996 per 61,6 miliardi, nonché della legge n. 448 del 1998 per ulteriori 50 miliardi, esposte in tabella F della legge finanziaria 2000.

Il centro di responsabilità che assorbe la quota più rilevante di risorse è quindi quello relativo al coordinamento territoriale che vigila sull'attività dell'ENAS. La quota di risorse in termini di competenza assorbite da questo centro di responsabilità è di 9.087,8 miliardi. Rispetto alle previsioni assestate 1999, si registra per il 2000 un incremento di oltre 2551 miliardi.

Gli stanziamenti in conto capitale sono assorbiti in modo pressoché totale dall'ENAS (unità di voto 5.2.1.3), per 8.688 miliardi di lire, con un aumento rispetto all'assestato 1999 di ben 2.364 miliardi.

Il centro di responsabilità Aree urbane ed edilizia residenziale ha subito modifiche in relazione ai diversi compiti attribuitigli. Le previsioni di competenza per l'anno finanziario 2000 ammontano ad un totale di 2.732 miliardi, 576 miliardi in più rispetto all'assestato 1999. È difficile fare un raffronto proprio in ragione del fatto che gli interventi sono mutati rispetto al passato. Particolare interesse rivestono alcuni interventi come quelli di cui all'unità 7.1.2.1, di nuova istituzione, relativa al «Sostegno all'accesso alle locazioni abitative» che misura, per l'anno 2000, una previsione di

competenza di 600 miliardi. Questo capitolo è esposto in tabella C della legge finanziaria, che ha operato per l'anno 2000 un aumento di 150 miliardi, portando lo stanziamento a 750 miliardi nel 2000, 600 nel 2001 e 600 nel 2002.

Per quanto riguarda le spese in conto capitale, le previsioni di competenza per il 2000 risultano di molto inferiori a quelle dell'assestato 1999; la ragione risiede nel fatto che le competenze in materia di edilizia abitativa sono state trasferite alle regioni. L'unità previsionale che presenta maggiori risorse è la 7.2.1.4, relativa ad «Interventi nelle grandi città», che presenta uno stanziamento di competenza per il 2000 di 80 miliardi, quasi esclusivamente destinati all'ammortamento di mutui per interventi connessi alle Colombiadi del 1992.

Si segnalano inoltre l'unità 7.2.1.6, relativa al trasporto rapido di massa, diverso da quello finanziato dalla legge n. 211 del 1992, con una previsione di competenza di 30 miliardi per il 2000, nonché l'unità 7.2.1.3 relativa all'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati.

Il centro di responsabilità Edilizia statale e servizi speciali che ha competenza in materia di opere di edilizia demaniale e che organizza gli interventi in dipendenza di pubbliche calamità e provvede al completamento dei piani di ricostruzione post-bellica, comprende un cospicuo numero di unità di conto di parte capitale. Tra le principali unità previsionali di base sono da segnalare l'edilizia di servizio, gli interventi di adeguamento di edifici demaniali sul piano della sicurezza, risanamento, e ricostruzione zone terremotate, edilizia penitenziaria, calamità naturali e danni bellici e aree depresse.

Per quanto riguarda il patrimonio culturale non statale, di cui all'unità 6.2.1.16, si registra uno stanziamento di 22 miliardi per il 2000, con circa un aumento di 3 miliardi rispetto all'assestato 1999, totalmente attribuiti al capitolo 8872, relativo a spese per gli immobili che interessano il patrimonio storico-artistico delle regioni o di altri soggetti.

Il capitolo 8874, prevede contributi speciali per gli interventi di salvaguardia e valorizzazione della rupe di Orvieto e del colle di Todi derivanti dalla legge n. 242 del 1997 che ha rifinanziato questi interventi.

Infine, per le intese istituzionali di programma, unità 6.2.1.18, di nuova istituzione, è previsto uno stanziamento di 50 miliardi per il 2000.

Il centro di responsabilità opere marittime presenta uno stanziamento di 423 miliardi di lire, con un aumento di 113 miliardi rispetto all'assestato 1999. L'unità previsionale con maggiori risorse è quella relativa alle opere marittime e portuali, unità 3.2.1.1, che presenta uno stanziamento di 370 miliardi di lire, con un aumento di 108 miliardi rispetto all'assestato 1999.

È opportuno ricordare poi, a completamento dell'analisi delle tabelle e del disegno di legge finanziaria per il 2000, gli accantonamenti nei fondi speciali di parte corrente (tabella A) e di parte capitale (tabella B). In tabella A, alla voce Ministero dei lavori pubblici, non vi sono stanziamenti. La tabella B presenta un accantonamento, alla voce Ministero dei lavori

pubblici, di 244 miliardi nel 2000, di 358 miliardi per il 2001 e di 378 miliardi per il 2002, di cui una parte per limiti di impegno. Tali accantonamenti sono collegati all'accantonamento di segno negativo per nuove o maggiori spese o nuove entrate per 104 miliardi nel 2000 e per 143 miliardi per ciascuna delle altre due annualità.

La relazione al disegno di legge finanziaria prevede che l'accantonamento sia finalizzato ad incrementare l'offerta degli alloggi in locazione, la realizzazione di programmi di edilizia residenziale pubblica in favore di utenze deboli, per programmi innovativi in ambito urbano, programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio, per l'ampliamento, l'ammodernamento e la riqualificazione dei porti, per la realizzazione della strada statale 307 del Santo e della superstrada Ragusa-Catania, per il consolidamento delle Mura di Amelia, per la ricostruzione dei centri di Gairo e Osini, per la falda acquifera di Milano, per la realizzazione dell'Istituto universitario europeo di Firenze, per il programma di edilizia penitenziaria, per investimenti infrastrutturali in Campania e per il fondo di rotazione per la lotta all'abusivismo e per i programmi di recupero urbano (contratti di quartiere).

In tabella C sono presenti, in forza del decreto legislativo n. 143 del 1994, relativo all'ENAS, stanziamenti di 4.000 miliardi nel 2000, 3.500 miliardi nel 2001 e 3.000 miliardi nel 2002, stabilendo una riduzione di 500 miliardi per il 2001 e di 1.000 miliardi nel 2002 rispetto alla legislazione vigente.

La legge n. 431 del 1998 «Disciplina delle locazioni e del rilascio degli immobili ad uso abitativo» porta uno stanziamento di 750 miliardi nel 2000 e 600 miliardi per ciascun anno del biennio 2001-2002, con un aumento rispetto alla legislazione vigente di 150 miliardi per il 2000.

In relazione allo stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è presente la legge n. 109 del 1994 «Legge quadro in materia di lavori pubblici», articolo 4, Autorità di vigilanza sui lavori pubblici, con uno stanziamento di 25 miliardi per il 2000, 25 miliardi per il 2001 e 30 miliardi per il 2002, con una riduzione di 2 miliardi nel 2001.

La tabella D propone rifinanziamenti relativi all'edilizia di servizio con varie unità e con stanziamenti riassunti in tabella. Il più consistente è relativo all'ENAS con 1.000 miliardi per ciascun anno del triennio 2000-2002, in conseguenza del decreto legislativo n. 143 del 1994.

Per quanto riguarda il Ministero del tesoro è previsto un ulteriore finanziamento della legge n. 396 del 1990, Roma Capitale, di 200 miliardi nel 2002.

Segnalo la necessità di finanziare in tabella D l'apposito fondo per la mobilità ciclistica istituito dalla legge n. 366 del 1998 che non trova nelle tabelle nessun riscontro. Per completare il quadro delle tabelle allegate alla legge finanziaria, relativamente alla tabella F si riportano leggi di spesa che hanno subito variazioni rispetto al bilancio a legislazione vigente e riguardano interventi nelle aree depresse, interventi per calamità naturali e forniture di beni e servizi vari.

Relativamente agli effetti prodotti sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, da parte delle norme contenute nell'articolato del disegno di legge finanziaria per il 2000, alcuni effetti, non ancora quantificati ai fini del bilancio dello Stato deriveranno dall'articolo 15 che stabilisce una riduzione graduale dell'utilizzo di immobili presi in locazione da privati da parte delle Amministrazioni pubbliche imponendo alle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato di ridurre gli spazi utilizzati. Questa misura porterà risparmi sia in termini di rinegoziazione dei contratti di affitto sia di manutenzione degli immobili in uso.

L'articolo 17, relativo alle procedure di approvvigionamento di forniture di beni e servizi, consente al provveditore generale dello Stato la stipula di specifiche convenzioni mediante le quali un fornitore, individuato attraverso gara comunitaria, si impegna a tenere disponibili per le pubbliche amministrazioni ordinanti, un determinato quantitativo di prodotto ad un prezzo convenuto, per un periodo di tempo prefissato. Questa norma dovrebbe contribuire alla riduzione della spesa pubblica e allo snellimento delle procedure per una gestione economica, efficiente e coordinata degli acquisti da parte delle pubbliche amministrazioni.

Per quanto riguarda invece l'articolo 36 si dispone il finanziamento delle seguenti leggi di spesa per interventi finalizzati allo sviluppo dell'economia e dell'occupazione: interventi per la salvaguardia di Venezia (legge n. 139 del 1992); limiti di impegno quindicennale di 50 miliardi per il 2001 e di 50 miliardi per il 2002. Al riguardo si deve notare che la disposizione di cui all'articolo 36, lettera *a*), andrebbe modificata sia nel senso di aumentare gli stanziamenti destinati alla salvaguardia di Venezia, in materia tale da garantirne la continuità, in particolare per l'anno 2000, che non prevede stanziamenti, sia nel senso di prevedere finanziamenti in conto capitale per la realizzazione di interventi in gestione diretta da parte dello Stato, vale a dire senza il tramite del concessionario unico, come correttamente evidenziato da una recente comunicazione del Presidente del Magistrato alle acque di Venezia.

Al riguardo sarebbe opportuno estendere l'area delle opere finanziate direttamente dallo Stato inserendovi un esplicito riferimento agli interventi previsti dall'articolo 3 lettere *e*), *f*), *g*), *h*), *i*) della legge 29 novembre 1984, n. 798, che riguardano specificamente il restauro di edifici demaniali e di carattere storico e artistico destinati ad uso pubblico e il recupero del complesso dell'Arsenale.

Al fine di un corretto affidamento degli interventi di competenza dello Stato, si ritiene altresì necessario un espresso richiamo all'articolo 6-*bis* della legge 31 maggio 1995, n. 206.

Sempre all'articolo 36, successivamente si prevede la prosecuzione degli interventi relativi alla viabilità nella provincia di Trieste (articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica n. 101 del 1978) per un limite di impegno quindicennale di 30 miliardi a decorrere dall'anno 2001, la realizzazione delle opere viarie funzionali al progetto Malpensa 2000 con un limite di impegno quindicennale di 30 miliardi, la realizzazione del terzo piano annuale di attuazione dei piani triennali di edilizia scola-

stica con un limite di impegno quindicennale di 40 miliardi a decorrere dal 2001, la continuazione degli interventi per opere infrastrutturali relative ai porti, per la realizzazione delle «autostrade del mare» con limiti di impegno quindicennali di 50 miliardi dall'anno 2001 e 50 miliardi dall'anno 2002, la prosecuzione degli interventi di sicurezza stradale con limiti di impegno quindicennale di 40 miliardi dall'anno 2001 e 40 miliardi dall'anno 2002.

PRESIDENTE. Prego il senatore Vedovato di riferire alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Lo stato di previsione per il 2000 del Ministero dei trasporti e della navigazione reca spese per complessivi 10.316 miliardi pari all'1 per cento delle spese finali del bilancio dello Stato e registra un aumento di 861 miliardi rispetto alle previsioni assestate per il 1999.

Distinguendo le spese correnti, ossia quelle destinate alla produzione e al funzionamento dei servizi statali e alla redistribuzione dei redditi per fini non direttamente produttivi, dalle spese in conto capitale, ossia quelle per investimenti, il complesso delle spese dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per il 2000, può essere distinto nel seguente modo: un valore del 45 per cento pari a 4.596 miliardi per la parte corrente e 5.719 miliardi per la parte capitale, pari al 55 per cento delle spese totali del Ministero.

La maggior parte degli stanziamenti risulta iscritta al centro di responsabilità Trasporti terrestri la cui dotazione, pari a 6.337 miliardi rappresenta il 61 per cento della complessiva previsione di spesa del Ministero per il 2000.

Seguono il centro Navigazione marittima ed interna con spese previste pari a 2.807 miliardi, Capitanerie di porto con 734 miliardi; Aviazione civile con 282 miliardi; Affari generali e personale 62 miliardi; Sistemi informativi e statistica, 61 miliardi. In relazione al centro di responsabilità Trasporti terrestri, tra le spese di parte corrente, una parte significativa, pari a 1.500 miliardi, è destinata all'unità previsionale di base Trasporti in gestione diretta ed in concessione.

Rilevanti risultano essere altresì le risorse assegnate all'unità previsionale Trasporti pubblici locali, con 1.200 miliardi.

Per le spese in conto capitale del centro di responsabilità amministrativa Trasporti terrestri una parte rilevante, pari a 1.083 miliardi è destinata all'unità previsionale di base Trasporti in gestione diretta ed in concessione. Trasporto rapido di massa con 1.000 miliardi; Autotrasporto di cose per conto di terzi, con 150 miliardi; Ferrovie dello Stato con 609 miliardi.

Per il centro di responsabilità Aviazione civile si segnalano spese correnti pari a circa 152 miliardi e spese in conto capitale pari a circa 129 miliardi.

Per quanto riguarda il centro di responsabilità Navigazione marittima ed interna si pone in evidenza l'unità previsionale Imprese navalmeccaniche e armatoriali per 1901 miliardi.

Per quanto riguarda le spese relative ai trasporti, dobbiamo far rilevare che una parte significativa degli stanziamenti fa capo al Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

Naturalmente, per il rimborso di prestiti va sottolineato l'importo di 6.082 miliardi, relativo alle quote di capitale comprese nelle rate di ammortamento dei mutui contratti dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. in relazione allo sviluppo dei piani di ammortamento. Sottolineo brevemente anche i trasferimenti di parte corrente e di parte capitale a favore dell'Ente nazionale di assistenza al volo e quelli di parte corrente a favore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Segnalo quindi trasferimenti in conto capitale pari a 58 miliardi per le metropolitane e a 175 miliardi per i trasporti pubblici locali.

Nel disegno di legge finanziaria registriamo una serie di norme che riguardano i trasporti. Una norma significativa è quella che prevede la soppressione dello speciale fondo pensioni dei dipendenti della società Ferrovie dello Stato e l'istituzione di un apposito fondo speciale presso l'INPS. Ciò comporta il trasferimento di 250 unità di personale dalla società all'INPS per la gestione di questo nuovo fondo speciale. La spesa connessa a tale personale viene quantificata in un onere pari a 20 miliardi annui, per la cui copertura e corrispondentemente ridotto quanto dovuto alla società Ferrovie dello Stato a titolo di corrispettivo per i contratti di programma in essere tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e la società.

Per quanto riguarda il trasporto rapido di massa vi è una norma, contenuta nell'articolo 36, comma 1, lettera c, che autorizza limiti di impegno quindicennali di 50 miliardi di lire a decorrere dall'anno 2001 e di 50 miliardi a decorrere dall'anno 2002, al fine di consentire la prosecuzione degli interventi in materia di sistemi di trasporto rapido di massa previsti dalla legge 26 febbraio 1992, n. 211. Questi limiti di impegno si aggiungono naturalmente agli stanziamenti che nel corso di questi anni si sono succeduti per il finanziamento della legge n. 211 del 1992.

Vi è poi una disposizione, contenuta nell'articolo 36, comma 1, lettera f, che autorizza il limite di impegno quindicennale di lire 30 miliardi, dall'anno 2001, per la risoluzione dei disagi connessi all'inquinamento acustico e atmosferico che interessa gli abitati limitrofi all'aeroporto Malpensa 2000. Questo stanziamento fa riferimento all'articolo 43 della legge 17 maggio 1999 n. 144 «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli Enti previdenziali» e prevede la possibilità, attraverso un'intesa di programma tra Stato e regione Lombardia di individuare dei fondi per la delocalizzazione degli

abitati in questione. Faccio brevemente rilevare che si tratta di una disposizione opportuna ma assai limitativa per la soluzione dei problemi di inquinamento acustico e atmosferico connessi a Malpensa 2000, perché si riferisce unicamente a centri abitati immediatamente adiacenti l'aeroporto, mentre il problema investe un'area assai più vasta per la quale sarebbe opportuno verificare non solo la possibilità di un incremento degli stanziamenti, ma anche la previsione di interventi complessivi che consentano di affrontare la questione.

Infine, l'articolo 36, comma 1, lettera *h*), del disegno di legge finanziaria prevede finanziamenti per il potenziamento ed ammodernamento delle Ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa, autorizzando limiti di impegno pari a 50 miliardi, a decorrere dall'anno 2001 e di lire 50 miliardi dal 2002. È una norma che consente il completamento dei programmi di potenziamento e ammodernamento delle Ferrovie e che fa riferimento agli interventi previsti a suo tempo dall'articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 517 del 1996, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 4 dicembre 1996, n. 611 che prevedeva il risanamento di queste gestioni per consentire poi il trasferimento alle regioni.

L'articolo 36, comma 1, lettera *i*), autorizza limiti di impegno quindicennali di lire 50 miliardi, dall'anno 2001 e di lire 50 miliardi dal 2002 per opere infrastrutturali relative ai porti, per la realizzazione delle autostrade del mare e fa riferimento all'articolo 9 della legge 30 novembre 1998, n. 413 «Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore»

Le tabelle A e B prevedono, rispettivamente, gli accantonamenti nel Fondo speciale di parte corrente e nel Fondo speciale di parte capitale, per il finanziamento dei provvedimenti di legge che saranno approvati nel corso dell'esercizio 2000. Nella tabella A, vi sono stanziamenti per 303 miliardi nel 2000, di cui 85 miliardi per limiti di impegno a favore di soggetti non statali; 538 miliardi nel 2001, di cui 85 per limiti di impegno a favore di soggetti non statali e 638 miliardi nel 2002, di cui 85 per limiti di impegno a favore di soggetti non statali.

Nella tabella B, per il Ministero dei trasporti e della navigazione, vi sono stanziamenti per 130 miliardi nel 2000; 305 miliardi nel 2001; 370 miliardi nel 2002. La relazione al disegno di legge fa presente che l'accantonamento della tabella A è preordinato a dare corso ad interventi per l'industria cantieristica e armatoriale, per il settore dei trasporti, per l'autotrasporto e per l'allineamento contributivo dei dipendenti addetti ai trasporti pubblici e locali. Relativamente agli accantonamenti disposti dalla tabella B, invece, la relazione prevede interventi nel settore dei trasporti, per il parco autobus e per «merci pericolose».

La tabella C reca stanziamenti di spesa la cui quantificazione annua è rimessa alla legge finanziaria. Si tratta delle leggi a carattere permanente o di lunga durata vigenti che riguardano il Fondo scorta per le capitanerie di porto; interventi in materia di trasporti, in base alla legge n. 385 del 1990; il piano nazionale della pesca marittima; contributi ad enti, associazioni ed

altri organismi in base alla legge n. 549 del 1995 e stanziamenti per l'applicazione della legge comunitaria n. 128 del 1998.

La tabella D reca rifinanziamenti, per un solo anno, di leggi di spesa vigenti per interventi di sostegno dell'economia classificati tra le spese in conto capitale. Esse riguardano sostanzialmente la legge n. 979 del 1982 «Disposizioni per la difesa del mare» e la legge n. 385 del 1990 «Interventi in materia di trasporti».

La tabella E, relativa al definanziamento totale o parziale di leggi vigenti, per quanto riguarda il Ministero dei trasporti non reca alcun definanziamento.

Nella tabella F sono determinati gli importi da iscrivere in bilancio in relazione ad autorizzazioni di spesa, recate da leggi pluriennali. Questa tabella – come è noto – non consente di modificare il totale complessivo degli stanziamenti previsti dalle leggi di spesa, ma esclusivamente di rimodulare le quote annuali di tali stanziamenti. Pertanto, per quanto ci riguarda, ha un rilievo limitatamente ad alcuni interventi per i quali vi sono rimodulazioni mentre per tutti gli altri sono confermate le previsioni originarie. Le rimodulazioni riguardano la legge n. 208 del 1998, cioè le intese istituzionali di programma previste dalla legge finanziaria 1998 per le aree depresse con variazioni rispetto al bilancio a legislazione vigente dell'ordine di meno 68 miliardi nel 2002 e più 68 miliardi nel 2001. L'altra rimodulazione riguarda l'acquisto di autobus e altri mezzi di trasporto delle persone con le seguenti modificazioni: meno 95 miliardi nel 2000, meno 95 miliardi nel 2001 e meno 95 miliardi nel 2002, più 285 miliardi nel 2003 e successivi. Non vi sono poi ulteriori rimodulazioni di spesa.

PRESIDENTE. Prego il senatore Erroi di riferire alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.

ERROI, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.* Signor Presidente, lo stato di previsione per il 2000 del Ministero delle comunicazioni (atto Senato n. 4237, tabella 10) reca spese, in termini di competenza, per complessivi 251 miliardi pari ad una piccola frazione delle spese finali del bilancio dello Stato e con una riduzione di 6 miliardi rispetto alle previsioni assestate per il 1999. Distinguendo le spese correnti (quelle cioè destinate alla produzione ed al funzionamento dei servizi statali ed alla redistribuzione dei redditi per fini non direttamente produttivi) dalle spese in conto capitale (ossia quelle per investimenti) il complesso delle spese dello stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per il 2000, può essere distinto nel seguente modo: 225 miliardi per le spese correnti pari al 90 per cento del totale; 25 miliardi per le spese in conto capitale, pari al 10 per cento del totale.

Per quanto attiene alla suddivisione delle spese per centro di responsabilità si può constatare che la maggior parte degli stanziamenti risulta iscritta al centro Affari generali e del personale che, con una dotazione

di 113 miliardi, rappresenta il 45 per cento della complessiva previsione di spesa del Ministero per il 2000. Seguono Concessioni ed autorizzazioni, con 53 miliardi, l'Istituto superiore Poste e telegrafi con spese pari a 27 miliardi, il Segretario generale con 22 miliardi e Pianificazione e gestione delle frequenze con 19 miliardi.

In relazione al centro di responsabilità Affari generali e del personale, si osserva che le spese sono quasi tutte di parte corrente e la parte preminente è destinata all'unità previsionale di base (funzionamento e per il pagamento di stipendi) per un importo pari a 104 miliardi. In relazione al centro di responsabilità Concessioni e autorizzazioni, si segnala l'unità previsionale di base (Diffusione radiofonica seduta parlamentari) con 11,5 miliardi; l'unità previsionale di base (Radiodiffusione televisiva locale) con 24 miliardi. In relazione al centro di responsabilità Pianificazione e gestione delle frequenze si segnala l'unità previsionale di base (Controllo emissioni radioelettriche) per un importo pari a 5 miliardi; l'unità previsione di base (Controllo emissioni radioelettriche) per 9 miliardi. In relazione al centro di responsabilità dell'Istituto superiore Poste e telegrafi si segnala l'unità previsionale (Funzionamento) per 17 miliardi; e per Attrezzature ed impianti 10 miliardi.

Nello stato di previsione del Ministero del tesoro si segnalano le seguenti unità previsionali di base: Ente poste italiane 940 miliardi, con un aumento di 145 miliardi rispetto al bilancio assestato per il 1999; istituto postelegrafonici 715 miliardi, con una riduzione di 118 miliardi; Telecomunicazioni 70 miliardi e nel bilancio assestato non vi erano stanziamenti; Servizio di Tesoreria dell'Ente poste italiane 194 miliardi con una riduzione di 146 miliardi rispetto al 1999; Interessi sul risparmio postale ed altri conti di tesoreria, non sono previsti stanziamenti; Ente poste 1.000 miliardi senza variazioni rispetto al 1999; Telecomunicazioni 27 miliardi con una riduzione di 320 miliardi. Si segnalano inoltre i Proventi relativi ai servizi di telecomunicazioni per 1.260 miliardi con una riduzione di 1.253 miliardi per la soppressione del canone di concessione dovuto dai fornitori di reti e servizi di telecomunicazione sia fissa che mobile.

Lo stato di previsione, a legislazione vigente, del Ministero delle comunicazioni, riporta anche i dati relativi alla consistenza presunta dei residui passivi al 1° gennaio 1999, ovvero 9 miliardi tutti per la parte corrente.

La consistenza presunta dei residui concorre, insieme alle previsioni di competenza per il 2000, a determinare il volume della massa spendibile, ossia del limite massimo entro il quale può situarsi l'autorizzazione di pagamento: l'autorizzazione di cassa.

Tale autorizzazione non coincide necessariamente con il limite massimo determinato dalla massa spendibile, in quanto è determinato dal Governo tenendo conto anche del criterio del «coefficiente di realizzazione della spesa», ossia di quel parametro a carattere presuntivo che consente di stimare la effettiva capacità di spesa del Ministero, in considerazione del livello delle spese effettuate nei precedenti esercizi finanziari e dei particolari fattori legislativi e amministrativi che nel corso del 2000 pos-

sono influenzare il volume dei pagamenti. Data una massa spendibile di 194 miliardi ed autorizzazioni di cassa pari a 185 miliardi il coefficiente di realizzazione è del 105 per cento.

Passiamo ad esaminare le variazioni che il disegno di legge finanziaria, ove approvato, comporterebbe allo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio 2000.

L'articolato del disegno di legge finanziaria non modifica lo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni. È peraltro da rilevare che l'articolo 18, comma 9, modifica la misura dell'attribuzione del canone dovuto dagli abbonati alla RAI. Per effetto di tale modifica tutto il canone versato dagli abbonati è dovuto alla RAI, tranne una piccola quota destinata all'Accademia di Santa Cecilia; a compensazione di tale maggior introito per la concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo, valutato dalla relazione tecnica allegata al disegno di legge in 187 miliardi, la stessa disposizione prevede la soppressione del contributo di 210 miliardi che lo Stato versa alla RAI per la soppressione del canone sull'autoradio. La concessionaria si vede pertanto attribuito da un lato un maggior introito di 187 miliardi, e dall'altro un minore introito di 210 miliardi, con conseguente risparmio per il bilancio statale di 23 miliardi.

Per quanto riguarda, invece, la società Poste italiane s.p.a., l'articolo 18, comma 8, del disegno di legge finanziaria, proroga al 30 giugno 2000 le agevolazioni tariffarie postali. Per effetto di tale proroga per un solo semestre la relazione tecnica stima un risparmio di 10 miliardi per il bilancio dello Stato.

A tale proposito vorrei fare una osservazione personale. Si rileva che rispetto alle previsioni tale riduzione, pur minima, ha una sua significatività tenuto conto del fatto che nello scorso esercizio su base annua vi era una previsione di complessivi 600 miliardi annui a supporto dell'editoria che vengono ora ridotti di 160 miliardi circa. Secondo il parere del relatore, questo porterà grave danno all'editoria. Se il Governo vorrà tenere in debito conto questo problema gliene sarei grato.

Le tabelle A e B prevedono, rispettivamente, gli accantonamenti nel Fondo speciale di parte corrente e nel Fondo speciale di parte capitale, per il finanziamento dei provvedimenti di legge che saranno approvati nel corso dell'esercizio 1996. Si ricorda che l'indicazione delle voci da includere nel Fondo speciale di parte corrente e in conto capitale contiene solo l'indicazione del Ministero interessato e del relativo accantonamento, senza indicazione del provvedimento per cui si dispone l'accantonamento stesso. La tabella C reca la quantificazione annua di stanziamenti previsti da leggi di spesa.

La tabella D dispone il rifinanziamento per un solo anno di norme recanti spese in conto capitale.

La tabella E prevede riduzioni di autorizzazioni legislative di spesa precedentemente disposte (definanziamenti). Infine, la tabella F effettua modulazioni degli importi annuali da iscrivere in bilancio per effetto di leggi di spesa pluriennali.

Per il Ministero delle comunicazioni non sono previsti stanziamenti nella tabella A; nella tabella B, invece, sono iscritti in bilancio 250 miliardi per il 2000, 260 per il 2001 e altrettanti per il 2002.

Nella tabella C, relativamente allo stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, è previsto il seguente stanziamento: 50 miliardi per ciascuno degli anni del triennio in favore dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.

Nella tabella F, alla voce «Interventi diversi», è previsto un apporto al capitale sociale dell'Ente poste italiane nello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica di 1.000 miliardi per ciascuno degli anni 2000 e 2001, senza variazioni rispetto alla legislazione vigente.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore Erroi.

Ricordo che il programma approvato dall'Ufficio di Presidenza prevede per la seduta pomeridiana la discussione sulla tabella 8 e sulla tabella 10. Per la seduta antimeridiana di domani mattina alle 8,30 è prevista la discussione sulla tabella 9.

Ricordo infine che domani, alle ore 13, è fissato il termine per la presentazione degli emendamenti e degli ordini del giorno alle tre tabelle di nostra competenza.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge alla seduta pomeridiana.

I lavori terminano alle ore 11,10.

MARTEDÌ 12 OTTOBRE 1999
(Pomeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

(4237) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002

(Tabella 8) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 2000

(Tabella 9) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 2000

(Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2000

(4236) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2000)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, del disegno di legge n. 4237 (tabelle 8, 9 e 10) e del disegno di legge finanziaria n. 4236.

Riprendiamo l'esame congiunto dei provvedimenti in titolo.

Ricordo che nel corso della seduta antimeridiana sono state svolte le relazioni.

Poichè nessuno domanda di parlare nella discussione sulla tabella 10 e stante l'assenza del relatore, senatore Erroi, rinvio il seguito dell'esame dello stato di previsione del Ministero delle comunicazioni e delle parti connesse del disegno di legge finanziaria ad altra seduta.

Passiamo ora al seguito dell'esame della tabella 8 e delle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria n. 4236.

Dichiaro aperta la discussione.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.* La proposta complessiva della manovra di bilancio nel settore dei lavori pubblici, che comprende anche il finanziamento di importanti provvedimenti, mi pare ampiamente

condivisibile. Tuttavia credo che sia opportuno approfittare di questa occasione per avere alcuni chiarimenti.

Per quanto riguarda il settore della viabilità, il relatore questa mattina ha evidenziato uno stanziamento consistente (1.000 miliardi di risorse aggiuntive rispetto all'anno precedente) a favore dell'ANAS senza tuttavia fornire indicazioni precise circa la specifica destinazione di tali risorse. Credo sarebbe opportuno definire più chiaramente il raccordo tra tali stanziamenti e il processo di trasferimento delle competenze sulle strade statali alle regioni, avviato con l'accordo raggiunto tra il Ministero e la Conferenza Stato-regioni.

Si tratta di un problema delicato sia per l'ampiezza dell'intervento, sia per la necessità di definire meglio le operazioni da porre in atto in questo delicato momento di transizione. Posto che ci troviamo in una fase di esaurimento del precedente piano triennale dell'ANAS (quindi con la necessità di mettere in cantiere il nuovo piano per il triennio successivo) e che contemporaneamente è in corso il procedimento di trasferimento delle competenze alle regioni, c'è il rischio che senza un coordinamento adeguato tra le iniziative facenti capo all'ANAS e detto trasferimento si creino notevoli difficoltà per l'attuazione dei futuri accordi di programma. Approfitto pertanto dell'occasione per sollecitare un chiarimento su questo aspetto.

Altro elemento di grande rilievo, che la relazione ha posto all'attenzione della Commissione, concerne il comparto dell'edilizia residenziale pubblica. È previsto un rifinanziamento dei progetti di recupero, dei contratti di quartiere. Inoltre son stati stanziati 1.200 miliardi a favore del programma speciale per le categorie deboli. Si tratta di provvedimenti condivisibili che vanno nella direzione del rafforzamento e del rilancio di un settore assai importante per l'economia del nostro paese. Occorre ricordare che questi provvedimenti si aggiungono ad altri interventi di carattere fiscale, finalizzati a sostenere il comparto edilizio. Mi riferisco alla detrazione fiscale del 41 per cento, introdotta dalla finanziaria dell'anno scorso e che si sta rivelando nei fatti un provvedimento di grande importanza sia per le famiglie che per l'economia nel suo complesso. Vi è poi la conferma della possibilità di ridurre l'IVA dal 20 a 10 per cento. Un risultato che va iscritto alla forte pressione del Parlamento e all'iniziativa del Governo negli ultimi mesi. Infine, vanno ricordati gli sgravi fiscali sulla prima casa. Si tratta, quindi, di un complesso di provvedimenti decisamente positivo.

Credo sarebbe opportuno avere una notizia non solo giornalistica sullo stato dei fondi per l'edilizia residenziale pubblica. Si tratta di una cifra consistente appresa informalmente che dovrebbe essere messa a disposizione delle regioni in un rapporto maggiormente chiaro con il Tesoro per il trasferimento delle competenze. Sembra si parli di circa 7.000 miliardi. Credo sia questo un tema risolvibile nel breve tempo.

L'altro aspetto di grande rilievo è il finanziamento per la sicurezza stradale, importante anche dal punto di vista sociale, sul quale dovrebbe essere effettuato nella fase operativa uno stretto raccordo tra il Ministero

dei lavori pubblici e quello dei trasporti essendo un tema che investe le competenze dei due Dicasteri; d'altra parte, dal punto di vista istituzionale, tale principio è già stato riconosciuto con il provvedimento di riforma dei Ministeri, ad opera del Governo e del Parlamento, che va verso una unificazione delle competenze. Mi auguro che tale iniziativa possa diventare operativa a breve termine.

Vi sono, inoltre, alcuni aspetti di un certo rilievo come quello sollecitato stamani dal relatore circa l'effettivo e concreto finanziamento della legge recentemente approvata per la promozione della costruzione delle piste ciclabili. Non si tratta di grandi cifre. Mi permetto di ritenere che nelle pieghe del bilancio sia certamente possibile dare un segno tangibile di scelte politiche che non si limitino solo a previsioni teoriche ma trovino anche concreta applicazione.

Vi è una questione sulla quale vorrei un chiarimento: mi riferisco al finanziamento previsto all'articolo 36, comma 1, lettera *f*), al limite di impegni per la prosecuzione degli interventi già previsti dalla legge n. 144 del 1999 circa le opere funzionali al progetto Malpensa. Avevamo a suo tempo riflettuto su questa norma in Commissione, sulla base di una relazione tecnica che aveva individuato esattamente gli interventi da realizzare in finanziaria con lo stanziamento a suo tempo previsto. Questo ulteriore limite di impegni parla genericamente di una prosecuzione degli interventi. Si tratterebbe di capire di quali interventi si tratta posto che nei dintorni di Malpensa gli interventi sollecitati sono molti. È opportuno pertanto capire se si tratta di oneri aggiuntivi su opere a suo tempo finanziate in riferimento a collegamenti ferroviari oppure tesi alla prosecuzione della strada statale in corso di costruzione oppure di interventi che riguardano nuove infrastrutture o loro eventuali adeguamenti, al fine di poter fare una effettiva valutazione sul rilievo e la portata di questa norma.

MEDURI. Signor Presidente, confesso di non aver avuto tempo di leggere bene le carte e di non aver potuto ascoltare stamani la relazione del relatore. Mi riservo pertanto di ampliare il mio intervento in fase di dichiarazione di voto.

Da una veloce lettura mi sembra, però, di poter dire che la relazione del collega Sarto rilevi qualche lacuna. A tale proposito, vorrei limitarmi a fare osservazioni in merito alla comunicazione stradale e chiedere ciò che si intende fare in merito ai raccordi con i porti principali, in modo particolare meridionali. Poichè viaggio molto in auto, posso testimoniare che siamo molto lontani dalla possibilità di considerare le strade, soprattutto al Sud, come funzionali ad un processo di sviluppo del Mezzogiorno in genere e della Calabria in particolare; si veda per esempio l'importanza assunta dal porto di Gioia Tauro che vorremmo diventasse – sfruttando al meglio le sue potenzialità – un grandissimo porto a servizio di tutta l'Italia in generale e del Mezzogiorno in particolare, magari con l'ausilio di una area ad esso circostante che consenta lo sviluppo di un maggiore mercato. Le cattive condizioni delle strade si riversano però sulla funzionalità stessa del porto di Gioia Tauro.

Pur dando atto all'attuale dirigenza dell'ANAS di una maggiore attenzione prestata alla regione rispetto alle gestioni precedenti, nell'ambito delle risorse impiegate sulle strade ed in modo particolare sulla tratta Salerno-Reggio Calabria, devo dire che ho avuto la sensazione che il controllo da parte del dottor D'Angiolino non è stato effettuato fino in fondo. Si era infatti parlato di un impiego dei fondi per l'ampliamento della Salerno-Reggio Calabria, su cui siamo tutti d'accordo, da ripartire in modo egualitario lungo tutta la tratta autostradale. Ho percorso quattro volte questo tragitto negli ultimi mesi perchè viaggio spesso in auto, e mi trovo costretto a fare delle osservazioni esattamente opposte a quelle avanzate dal collega Veraldi. Ho sentito alla televisione locale che il collega Veraldi ha presentato una interrogazione per chiedere quali provvedimenti si intendesse prendere per facilitare il movimento Sud-Nord, Nord-Sud poichè in quei tratti di strada si creano file interminabili. Il senatore Veraldi si chiedeva se non fosse il caso di individuare alcune strade alternative al fine di evitare di percorrere tratte autostradali interessate ai lavori. Sono opportune interrogazioni opposte perché nella tratta compresa nella provincia di Reggio Calabria non c'è un solo cantiere aperto, mentre ve ne sono parecchi nella parte campana e ancora di più sul tracciato della Salerno-Reggio Calabria che percorre la provincia di Cosenza. Mi sembra una discriminazione abnorme, incredibile, soprattutto se la rapporto all'attenzione che il dottor D'Angiolino ha manifestato in questi anni verso i problemi viari della provincia di Reggio Calabria. Non riesco a spiegarmi come sia possibile che in una strada così importante, che percorre una provincia con gravi problemi di lavoro, non vi sia neanche un cantiere aperto.

Chiedo pertanto al sottosegretario Mattioli – che so essere molto attento ai nostri problemi e che ringrazio anche per essere venuto diverse volte a Reggio Calabria – di sottoporre all'attenzione del Governo tale questione che ritengo fondamentale e in qualche modo collegata anche allo sviluppo di Gioia Tauro.

Nella zona ci sono poi altri problemi rilevanti, tra cui quello dell'ultimazione delle nuove carceri; siamo ancora fermi alla costruzione della famosa caserma della polizia.

Vi sono quindi molti problemi da risolvere, sui quali però non mi dilungherò perché ho intenzione di svolgere una disamina più approfondita in seguito. Concordo con le osservazioni del collega Vedovato circa la necessità di portare avanti una campagna sulla sicurezza nelle strade.

Credo che vada migliorata anche la parte attinente ai piani di quartiere dove è stato dimostrato che si possono ottenere ottimi risultati. Ritengo che nel Meridione i piani di quartiere siano molto utili per dare una boccata d'ossigeno alla situazione asfittica del settore edilizio e delle costruzioni.

Su tutti questi aspetti pertanto occorre richiamare l'attenzione del Governo. Mi riservo comunque di aggiungere ulteriori considerazioni in sede di discussione ed esame degli emendamenti.

GERMANÀ. Nel suo intervento il collega Vedovato ha centrato un problema importante. Egli si chiede, giustamente, cosa intendiamo fare dell'ANAS. In sostanza, chi dovrà realizzare il programma triennale? Credo che il Governo abbia intenzione di ridimensionare i poteri dell'ANAS. Attualmente abbiamo 45.000 chilometri di strade e autostrade, di cui l'ANAS dovrebbe gestirne 15.000, spettando alle regioni la gestione dei restanti 30.000 chilometri. È naturale a questo punto chiedersi se il programma triennale debba essere realizzato dalle regioni o dall'ANAS.

Il secondo quesito concerne quelle opere pubbliche la cui vetustà oggi crea notevoli problemi ai cittadini. Recentemente in Sicilia abbiamo assistito al crollo di un ponte che ha causato delle vittime. Nella relazione si dice che saranno i tecnici comunali a controllare la stabilità dei ponti, almeno di quelli limitrofi ai centri abitati. Mi chiedo se i comuni sono in grado di farlo, ossia se dispongono effettivamente di tecnici capaci di compiere una tale verifica.

Si è poi discusso dell'adeguamento degli edifici demaniali alle norme di sicurezza. Lo Stato possiede parecchi immobili in condizioni di abbandono verso i quali vorremmo indirizzare i finanziamenti previsti. Pensate che la Capitaneria di porto di Milazzo non ha mai ricevuto una lira dallo Stato.

Quanto alle aree depresse, nell'unità previsionale di base 4.2.1.5. si parla di opere idrauliche e sistemazione del suolo. Mi sembra una voce fuori posto. Mi chiedo infatti se il problema di queste aree non sia piuttosto rappresentato dalla carenza di edilizia abitativa e di altre infrastrutture.

Per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, in questi tre anni di Governo la mia parte politica ha presentato tre ordini del giorno, poi approvati, che almeno teoricamente dovrebbero costituire un indirizzo per il Governo.

Sul problema della sicurezza stradale sono convinto che si debba fare ancora molto. Non si tratta unicamente di investire denaro ma di modificare la legislazione vigente per adeguarla a quella di Stati che senza dubbio sono più avanti di noi. Negli Stati Uniti, ad esempio, il cittadino che viola costantemente il codice della strada viene severamente penalizzato, mentre la nostra sola preoccupazione è stabilire limiti di velocità o migliorare l'asfalto, porre in sostanza delle barriere. Credo che queste due forme di intervento debbano camminare insieme.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici e sulle parti di competenza del disegno di legge finanziaria.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto alla prossima seduta.

I lavori terminano alle ore 15,50.

MERCOLEDÌ 13 OTTOBRE 1999
(Antimeridiana)

Presidenza del vice presidente BESSO CORDERO

I lavori hanno inizio alle ore 8,35.

(4237) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002

(Tabella 8) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 2000

(Tabella 9) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 2000

(Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2000

(4236) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2000)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, del disegno di legge n. 4237 (tabelle 8, 9 e 10) e del disegno di legge finanziaria n. 4236.

Dichiaro aperta la discussione sulla tabella 9.

TERRACINI. Lo stato di previsione per il 2000 del Ministero dei trasporti e della navigazione reca spese per 10.316 miliardi, pari all'1 per cento delle spese finali del bilancio dello Stato. Sebbene vada registrato un aumento di 861 miliardi rispetto alle previsioni assestate per il 1999, si ritiene che sia uno stanziamento troppo esiguo per un settore così vitale per il paese. Soffermandoci sulle analisi per centri di responsabilità, va sottolineato che buon ultimo risulta il centro «Sistema informativi e statistica» con soli 61 miliardi. Occorrerebbe destinare ben altre cifre all'adeguamento informatico delle strutture di trasporto. Questo è stato scritto prima del blocco verificatosi l'altro giorno alla stazione Termini.

Un capitolo a parte andrebbe dedicato, poi, alle Ferrovie dello Stato spa. Tra i principali trasferimenti dello stato di previsione del Ministero del tesoro, infatti, troviamo, per la parte corrente, ben 11.320 miliardi nell'unità previsionale 3.1.2.12 e 1.000 miliardi nell'unità 3.1.5.1. Per i tra-

sferimenti in conto capitale vi sono ben 6.200 miliardi nell'unità previsionale di base 3.2.1.22. Infine, nell'unità previsionale di base 3.3.1.1, vi sono altri 6.082 miliardi per il rimborso di prestiti relativi alle quote di capitale comprese nelle rate di ammortamento dei mutui contratti dalle Ferrovie dello Stato. Sommando queste cifre risulta l'incredibile trasferimento alle Ferrovie di 24.602 miliardi di lire. Vorrei che il Sottosegretario prestasse attenzione alla cifra per avere una risposta al riguardo.

Se questa enorme cifra potesse servire a fornire agli utenti un servizio, non diciamo buono, ma almeno decente naturalmente saremmo entusiasti. Se servisse effettivamente al risanamento e alla ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato spa non potremmo che essere d'accordo. Purtroppo sappiamo bene che non è così. Torniamo pertanto a chiedere con forza l'istituzione di una Commissione d'inchiesta sulla sicurezza del sistema ferroviario italiano, anche per sapere dove vanno a finire tutti questi soldi.

Poche parole possono servire ad avere un quadro delle intenzioni del Governo sul risanamento delle ferrovie. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 19 marzo 1999 si è provveduto a dettare i principi generali per il risanamento delle Ferrovie dello Stato. La ristrutturazione si basa sulla separazione contabile tra ramo aziendale preposto allo svolgimento delle attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria e quello deputato allo svolgimento delle attività di trasporto ferroviario e delle attività dei servizi. Il ramo dell'azienda «Gestione infrastruttura» avrà una contabilità separata dall'altro settore, con un sistema contabile autonomo. Dal 1° gennaio 2000 dovrà essere realizzata la separazione societaria tra i due rami.

Sempre sul piano dei trasferimenti occorre segnalare l'esiguo stanziamento di 58 miliardi destinato dall'unità previsionale di base 3.2.1.9 alle metropolitane. A Londra e a Parigi vi sono circa 300 chilometri di metropolitana, mentre a Roma ve ne sono non più di 40. Sempre limitatamente a Roma, gli investimenti in attuazione ammontano a 2.380 miliardi e quelli ulteriormente previsti a circa 907 miliardi. Sono dati dell'Ufficio di coordinamento cantieri dell'Agenzia romana per la preparazione del Giubileo spa, aggiornati al 31 agosto 1999. Da qui si evince come lo stanziamento di 58 miliardi sia, a dir poco, ridicolo.

Anche i residui passivi rappresentano una nota dolente. La consistenza presunta al 1° gennaio 1999 ammonta a 2.252 miliardi di somme già stanziata ma non ancora spese. Occorrerebbe sapere per quale motivo ciò non è ancora avvenuto. Va segnalato che anche la Corte dei conti, nella Relazione sul rendiconto generale dello Stato per l'esercizio 1998, ha fatto osservare come sulla riduzione delle economie nel 1998 rispetto all'anno precedente «incidono anche i ritardi di esecuzione dei programmi di spesa» e che «l'incremento dei residui totali in stanziamento è conseguenza anch'essa dei ritardi nei programmi di spesa».

GERMANÀ. Sebbene sia stato anticipato ampiamente dal collega Terracini, desidero fare alcune osservazioni sulle Ferrovie dello Stato.

Si tratta di un'azienda che, stranamente, viene aiutata dal Governo in tutti i modi, non ultimo il prepensionamento di 2.020 dipendenti a carico dell'INPS, e quindi di tutti i cittadini italiani. È un'azienda che spende male il proprio denaro e spesso non sappiamo nemmeno come lo spende. Approfittando del resoconto stenografico vorrei ricordare che nel Meridione vi sono dei progetti, in particolare in provincia di Messina, che non potranno mai essere realizzati, in primo luogo perché mancano i finanziamenti e poi perché si tratta di spese del tutto inutili. Mi riferisco in particolare al vecchio progetto relativo alla tratta Brolo-Pontenaso, che risale al 1982-1983 ed è già stato autorizzato e finanziato. Questa è un'opera totalmente inutile perché collegherebbe solamente due stazioni; una costruenda stazione dovrebbe svilupparsi in parte a ridosso di un torrente.

Malgrado non sia stata avanzata alcuna obiezione da parte degli ambientalisti, lo stringere notevolmente un torrente creerà nel futuro dei problemi; si consideri, inoltre, che questa stazione dovrebbe agevolare il collegamento tra una prima stazione, già dismessa nel comune di Brolo, ed un'altra che dovrebbe essere situata sulla costruenda linea ferrata a doppio binario, della quale forse non disporremo mai. Il problema è rappresentato dal fatto che si dà corso alla progettazione di opere ma non segue da parte del Governo la messa a disposizione dei fondi per poterle realizzare. Nel caso in questione è già stata realizzata parte dell'opera ma mancano i fondi per l'elettrificazione e per la costruzione della stazione. Mi chiedo allora in cosa consista la programmazione delle spese del Governo dal momento che alcune opere come questa non saranno mai completate: ci si dimentica dell'ordine del giorno che è stato approvato (l'ordine del giorno - ricordo a me stesso e agli altri - ha lo scopo di dare un indirizzo dell'Assemblea al Governo); vengono «buttati» soldi perché utilizzati per un'opera che non viene completata; il Governo infine non tiene conto delle esigenze di intermodalità poiché progetti all'avanguardia nel 1980 non lo sono più oggi; si continua a pensare alla realizzazione della terza corsia lungo l'autostrada che collega Messina e Palermo quando ancora esistono alcune tratte non completate. Ritengo che il Governo non sappia niente di tutto questo ma ciò sta a dimostrare che non vi è un controllo né sulle autostrade né sulle ferrovie.

Il senatore Terracini ha già accennato al fatto che dei miliardi spesi se ne sa poco o niente; è d'altronde dimostrato che questi soldi sono spesi male dalle molteplici proteste dei cittadini sul cattivo disservizio dei treni. Il Ministro aveva detto che il prezzo del biglietto ferroviario sarebbe stato definito in base al gradimento dell'utenza. Ebbene, per la tratta Messina-Palermo si paga il supplemento rapido ma la velocità massima raggiunta dai treni è di 70 chilometri l'ora nei 232 chilometri da percorrere per coprire la distanza tra queste due città, per cui sono necessarie 3 ore e 10 minuti. Non parliamo poi della pulizia dei vagoni-letto perché è una cosa veramente vergognosa. In materia di trasporti c'è poco da aggiungere; si dovrebbe procedere alla verifica dell'attività dell'ANAS e delle

Ferrovie dello Stato, considerando inconcepibile la coesistenza di progetti in contrapposizione tra loro.

È, quindi, opportuno prestare maggiore attenzione a tutto ciò; probabilmente chiederò l'istituzione di una commissione d'inchiesta per verificare chi ha concesso l'autorizzazione alla realizzazione della tratta Brolo-Pontenaso, possibile luogo di destinazione di una nostra visita in Sicilia.

RAGNO. Signor Presidente, in molte occasioni sono stato tentato dall'affrontare discorsi in termini particolaristici soprattutto in riferimento alla regione in cui vivo. Questa volta voglio fare un brevissimo discorso conclusivo in ordine alla complessa situazione dei trasporti in Italia.

Mi aspettavo dal Governo, attraverso le indicazioni della legge finanziaria, che si rendesse conto della particolare situazione dei trasporti terrestri, marittimi ed aerei italiani. Mi sarei aspettato, cioè, che nel predisporre le norme finanziarie, il Governo si fosse reso conto della gravità del problema sotto un duplice profilo: quello della enorme distanza esistente tra l'Italia e l'Europa e quello dell'enorme distanza esistente all'interno dell'Italia fra il Meridione ed il Nord. Dico questo naturalmente senza nessuno spirito polemico ma per evidenziare che il Gruppo Alleanza Nazionale ritiene questa legge finanziaria assolutamente inadeguata a risolvere i gravi problemi dei trasporti in Italia. Si è fatta fatica per entrare in Europa; sono stati necessari grossi sacrifici dei cittadini, un grande impegno del Governo, ma nessuno ha pensato alla predisposizione dei mezzi e degli strumenti necessari per restare in Europa. In questi ultimi giorni abbiamo assistito a fenomeni relativi ai trasporti assolutamente inconcepibili che si pongono in contrasto con la mentalità e la gestione dei governi europei. Siamo stati ridicolizzati sulla stampa di tutti i paesi d'Europa per il fatto assolutamente inconcepibile che un aeroporto come quello di Roma si sia bloccato per carenza di cherosene. Il Governo deve sentirsi responsabile anche se non direttamente in tal senso.

Per quanto riguarda il servizio ferroviario, il senatore Germanà faceva riferimento alla scarsa qualità del servizio anche relativamente ai vagoni-letto. Viaggio abitualmente in treno: ieri mattina si sono accumulate tre ore di ritardo per percorrere il tratto di strada che va dalla stazione di Roma-Casilina alla stazione di Roma-Termini a causa di un momentaneo spostamento di fermate e di arrivi. Mi chiedo perché, in una situazione in cui i treni sono impossibilitati a raggiungere la stazione Termini, non si possa predisporre un servizio di autobus o di taxi, fermando il treno alla stazione Casilina e consentendo a coloro i quali hanno urgenza di arrivare a Roma di farlo. Perché in questi casi non predisporre un servizio suppletivo e consentire agli utenti di arrivare in tempo in città?

C'è un'enorme situazione di difficoltà del Meridione rispetto al resto d'Italia e ancor più rispetto al resto d'Europa. Il senatore Germanà poc'anzi faceva riferimento al servizio delle carrozze letto. In proposito desidero sottolineare che a mio avviso non si può occupare una cabina se non c'è il conduttore. Non si tratta solo di un problema di servizio, ma anche di un fattore di sicurezza. Affermo ciò perché una sera accompa-

gnando mia moglie a prendere il treno Roma-Siracusa delle 20,30, ho potuto constatare che la sua era la sola cabina occupata. Sono dovuto intervenire per chiedere al conduttore di trasferirla in un vagone più frequentato, dal momento che viaggiando di notte mi preoccupavo per le sorti di mia moglie. Anche se in tutto questo il Ministero dei trasporti non c'entra direttamente, c'entrano sicuramente le ferrovie dello Stato. Esiste una convenzione con la Wagon Lit ed è opportuno che si intervenga. Possiamo sorvolare sulle lenzuola «rattoppate» e sulla sporcizia, ma alcuni problemi occorre proprio affrontarli. Ciononostante non riesco ad individuare la minima volontà del Governo di provvedere alle urgenti necessità del paese e in particolare del Meridione in questo settore. C'è un diffuso senso di sfiducia da parte di tutto il personale ferroviario verso i vertici delle Ferrovie dello Stato, ed è sufficiente un minimo calo di responsabilità nel compimento del proprio dovere perché accadano certi incidenti.

Anche sul piano dei trasporti marittimi l'Italia appare divisa in due. Alcune zone, infatti, vengono completamente escluse dal traffico marittimo. Non so bene per quali interessi, forse di armatori o di altri soggetti, è stata privilegiata la «corsia adriatica». Con riferimento ai centri portuali voglio rilevare come quello di Messina, forse uno dei più belli del mondo perché porto naturale, sia ormai completamente tagliato fuori dal traffico marittimo che privilegia altre rotte. Ritengo che ciò non sia giusto, soprattutto perché penalizza una città che sta già attraversando una situazione difficile e che in questo modo non ha alcuna possibilità di riprendersi. Solo partendo dal settore turistico, infatti, la città potrebbe iniziare un percorso di sviluppo economico e sociale in grado, se non di adeguarla agli altri centri urbani, di rendere comunque meno forte il disagio sociale dei suoi cittadini.

Quanto al problema dei trasporti su gomma, da quando sono in questa Commissione ho assistito all'elaborazione di cinque provvedimenti in materia di autotrasporti. Ieri, sui giornali, leggevo che gli autotrasportatori sono nuovamente in agitazione perché non hanno ancora ottenuto le provvidenze che avevano invocato. A mio giudizio occorre avere un visione globale dei problemi. Pertanto, nel momento in cui la situazione si aggrava ulteriormente non possiamo pensare di intervenire con piccole attenzioni e scarsi finanziamenti senza elaborare una soluzione definitiva del problema, perché in tal modo la situazione non potrà che peggiorare. La conseguenza di un atteggiamento simile è che anche in questo settore l'Italia rimarrà ai margini dell'Europa, incapace di competere con gli altri paesi. Ciò, ovviamente, si ripercuoterà anche sul piano commerciale e turistico, privando l'Italia di quelle possibilità di sviluppo che i lavori socialmente utili, il *part time* o il lavoro interinale non possono garantire. Il Governo deve capire che alcune realtà non vanno tutelate, bensì sviluppate e in quest'ottica le infrastrutture ferroviarie hanno una grande importanza.

Il collega Germanà affermava poc'anzi che per andare a 70 chilometri l'ora paghiamo il supplemento rapido. È stato generoso, perché in realtà paghiamo il supplemento per andare molto più piano. Per otto

anni il treno che da Messina va a Palermo ha impiegato cinque ore per coprire quella breve distanza. È un'esperienza che ho vissuto personalmente quando aspettavo l'*intercity* da Roma, che arrivava a Messina con più di mezz'ora di ritardo trascinandosi dietro una serie di altre attese per cui per arrivare a Palermo alle ore 20 dovevo partire alle ore 15,30.

Signor Sottosegretario, mi rendo conto che la situazione è da tempo sfuggita di mano e che non è facile risolverla, tuttavia speravo che almeno in questa finanziaria si potesse intravedere la volontà del Governo di affrontarla predisponendo una linea di indirizzo, dal punto di vista politico e finanziario, capace di dare la sensazione di un effettivo cambiamento di rotta, grazie anche al contributo, sia pure modesto, che ognuno di noi può fornire in questa sede. Il nostro contributo come quello degli stessi cittadini e delle categorie interessate avrebbe dovuto rappresentare un incentivo alla soluzione di questi problemi. Vedo però che non c'è alcuna possibilità di far recepire al Governo questioni essenziali. Mi chiedo cosa ci resta da fare. Smettere di discutere e cavalcare la tigre della protesta? Ciò che ho sentito ieri scendendo dal treno e quanto ho ascoltato sette giorni fa sul trenino che collega l'aeroporto di Fiumicino con la stazione Termini – una linea che dovrebbe essere diretta e che invece fa soste di 7-8 minuti, fermando a 800 metri dalla stazione e lasciando i turisti pieni di valigie senza carrelli o un servizio di trasporto anche a pagamento – è irripetibile. Non è possibile andare avanti in questo modo. È una situazione che rattrista tutti coloro che vi assistono impotenti.

Pertanto, non essendovi in questi documenti, almeno fino ad ora, interventi sufficienti a sanare questa situazione, dichiaro fin da ora il voto contrario di Alleanza Nazionale sulla politica del Governo nel settore dei trasporti.

FIRRARELLO. Signor Presidente, il collega Ragno ha voluto fare un discorso generale che condivido pienamente perché dare l'impressione di essere sempre particolaristici potrebbe pure essere sbagliato. Però vivo in Sicilia e vorrei occuparmi più direttamente dei problemi che riguardano la nostra isola.

In verità, devo dire che pensare di poter dare la colpa a questo o a quel Governo sarebbe sicuramente un grave errore: i problemi sono incancreniti da tantissimo tempo e non si può pensare che possano essere risolti nell'arco di poco tempo. Devo purtroppo constatare che spesso le procedure seguite erano sbagliate: è stato un grave errore strategico sottrarre ad esempio risorse alla regione siciliana per costruire le autostrade quando nelle parti più ricche d'Italia esse venivano realizzate con i fondi dello Stato; con i fondi regionali potevano essere realizzate altre infrastrutture, chiedendo che il Governo nazionale si occupasse di fare quel minimo di cui la regione aveva diritto nel contesto dell'intervento nazionale. Credo che la storia di questi quarant'anni potrebbe essere vista in un determinato modo se consideriamo che la Cassa per il Mezzogiorno era nata per risolvere i problemi delle aree più arretrate del Meridione. La Cassa per il Mezzogiorno nacque per dare somme aggiuntive ad aree ben definite

del paese ma non fu così perché i soldi dati alla Sicilia ed al Meridione in generale venivano sottratti dalle risorse ordinarie statali da destinare alle regioni, dimenticando il motivo dell'approvazione della legge sull'intervento straordinario. Di conseguenza, problemi che avrebbero potuto essere affrontati con ben altre risorse non sono stati risolti e rimangono tuttora aperti.

Credo tuttavia che delle cose positive siano state comunque fatte: la legge sugli aeroporti ha messo Catania nelle condizioni di avere il finanziamento di altri 150 miliardi, anche se sicuramente non sufficienti, per ammodernare l'aerostazione; il finanziamento per realizzare una seconda pista rimane assolutamente fondamentale, considerato che ormai quello di Catania è il quarto aeroporto italiano, che probabilmente potrebbe rappresentare il collegamento naturale con l'area mediterranea e che andrebbe visto con maggiore attenzione.

I problemi della Sicilia obiettivamente enormi. Il collega Ragno ne ha voluto sfiorare alcuni. Ormai da otto anni non si effettuano interventi nella tratta Siracusa-Catania. Obiettivamente è anacronistico pensare che 70 chilometri, per metà già completati, non possano essere terminati per un fatto burocratico o per la mancanza di finanziamenti. Di fatto questa autostrada è al punto di prima. Stiamo parlando di una delle aree più belle del paese. Siamo nel cuore del grande turismo, quello culturale, ambientale, storico che costituisce certamente una via percorribile.

Infine, vi è un problema che riguarda il raddoppio della tratta ferroviaria Catania-Siracusa. Non si parla in alcun modo di interventi che possano colmare questo ritardo rispetto al resto del paese; credo che si debba pur mettere nel conto che vanno completati questi lavori. Segue il problema della ferrovia circumetnea, una delle prime ferrovie d'Italia che ha avuto una sua funzione storica. Potrebbe essere il fiore all'occhiello per la visita del Parco dell'Etna; raggiunge i mille metri ed attraversa tutto il parco naturale. Oggi si assiste però ad una riduzione catastrofica delle corse e l'ammodernamento – che pure era stato avviato negli anni '80 con finanziamenti proseguiti fino agli anni '90 – è bloccato.

Vorrei inoltre raccontare che a Lourdes, dove mi sono recato alcuni giorni fa, ho incontrato alcuni dirigenti della Caritas che – pur avendo un contratto stabile con le Ferrovie dello Stato – lamentano la carenza di qualità delle carrozze che non sono assolutamente degne di questo nome. È possibile che ogni anno si vada peggiorando? Credo che il Governo debba pur porsi questo problema. Non appena mi daranno tutta la documentazione vorrei parlare con il responsabile delle Ferrovie dello Stato perché credo che non sia assolutamente possibile approfittare anche degli ammalati mettendo a loro disposizione treni di questo tipo.

Per quanto riguarda i problemi della Sicilia in generale – che evidentemente non sono solo quelli ferroviari ma quelli autostradali, delle strade statali, dei porti, degli aeroporti – chiedo al Sottosegretario se ritiene che sia il caso di pensare alla predisposizione di una legge speciale. So infatti che le condizioni economiche del paese sono migliorate rispetto a qualche anno fa.

Non so se l'articolo apparso stamani sul «Corriere della Sera» sia stato commissionato dal collega Germanà, ma sentite come descrive la situazione ferroviaria: «Come va la gestione computerizzata del traffico ferroviario alla stazione di Roma Termini? Semplicemente non va e il caos imperversa. Si decolla a Fiumicino? Il kerosene è tornato e questa è già una vittoria». Un articolo in prima pagina che si esprime in questi termini non capita tutti i giorni! È evidente che tutto ciò danneggia l'immagine del nostro paese.

RESCAGLIO. Desidero esprimere alcune rapide valutazioni. Anch'io sono un utente delle Ferrovie ed anch'io ieri ho vissuto il disagio provocato dal malfunzionamento del nuovo sistema elettronico della stazione Termini; tuttavia, di fronte al fatto singolo non si può dedurre immediatamente che siamo di fronte ad una situazione caotica e ingestibile. Mi chiedo cosa avremmo detto se in Italia fosse accaduto quello che sta accadendo in Inghilterra, dove, a distanza di una settimana, non è stata ancora aperta una delle carrozze nelle quali sono state intrappolate le vittime del recente disastro ferroviario. I giornalisti presenti nel luogo della sciagura hanno notato un'inefficienza paurosa da parte del servizio ferroviario, e del resto le stesse affermazioni del Primo Ministro britannico, che si è limitato a dire che nel settore del trasporto ferroviario sono previsti per il futuro maggiori interventi finanziari, mi sembrano piuttosto emblematiche. Con ciò non voglio giustificare la nostra situazione, ma mi pare che, negli ultimi tre anni, nel settore delle Ferrovie vi siano stati dei sensibili miglioramenti. È un fatto sintomatico che l'Eurostar, quando non rispetta l'orario previsto, faccia partire l'annuncio: ci scusiamo con i passeggeri per il ritardo... È comunque un segno di attenzione.

Quanto, però, alle piccole province – come Cremona che ha difficoltà enormi di collegamento con la vicina città di Milano – mi preme sottolineare l'esistenza vera di un disagio. Il nodo ferroviario Cremona-Pavia-Brescia-Milano-Piacenza attende da anni degli interventi, anche se mi pare che, con il ministro Treu, si stiano facendo dei passi in avanti. Sebbene alcuni servizi debbano ancora migliorare, è giusto riconoscere che, negli ultimi tre anni, l'Eurostar nei collegamenti dal Nord a Roma ha fatto registrare sensibili progressi.

Sul tema del trasporto aereo, desidero rilevare l'importanza per certe piccole città del Nord dell'aeroporto di Linate. Per alcune città di provincia, come Cremona, il depauperamento costante di Linate, un aeroporto abbastanza efficiente e dotato di risorse valide, comporta l'ulteriore impoverimento di realtà che soffrono già la condizione penalizzante di piccola provincia. Ritengo pertanto doveroso tener conto di importanti collegamenti minori, che hanno una loro utilità soprattutto per alcuni piccoli centri urbani. Basti pensare che, da più di 50 anni, si parla della strada Paullese, che collega Cremona, e in qualche modo anche Mantova, a Milano e che non ha mai trovato finanziamenti sufficienti al suo ampliamento.

Le mie sono considerazioni di una persona che viaggia costantemente in treno, sopportando quindi a volte alcuni disagi, ma che riconosce obiet-

tivamente che in questi ultimi tre anni è stato fatto qualcosa in più. Ritengo che la finanziaria possa incidere ulteriormente su questo capitolo...

Desidero infine sottoporre all'attenzione del Sottosegretario il problema delle piccole stazioni che vivono una condizione di abbandono e sono oggetto continuo di atti vandalici. Occorre tener presente anche tale situazione giacché queste stazioni rappresentano un legame importante con il territorio.

SARTO, *relatore alla Commissione sulla tabella 8 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Gli interventi svolti fino a questo momento hanno avuto un carattere programmatico concernendo le modalità di spesa degli stanziamenti descritti in tabella e nella finanziaria. Ritengo tuttavia che il dibattito odierno debba riguardare più che altro gli importi di tali stanziamenti.

Da un punto di vista generale si registra una certa congruità della spesa per il settore dei trasporti, ma il problema fondamentale resta quello della sua programmazione. Confrontando il dibattito e le relazioni dei giorni scorsi nel settore lavori pubblici appaiono chiare le motivazioni che, non a caso, hanno portato alla prospettiva di dar vita ad un unico Ministero delle infrastrutture. Basti pensare al rapporto strade-ferrovie, al Piano generale dei trasporti e alla legge n. 211 del 12 maggio 1995 sul trasporto rapido di massa. Nei due Ministeri (trasporti e lavori pubblici) vi sono troppe competenze finanziarie afferenti alla stessa legge. In questo senso cito anche la legge n. 366 approvata nel 1998, tra l'altro all'unanimità sia alla Camera che al Senato, sulla mobilità ciclistica che non trova un finanziamento. Credo che sia giusto segnalare con un ordine del giorno la necessità di un rifinanziamento di questa legge, in riferimento ad un contributo alla mobilità sostenibile; inoltre, la quota che mette lo Stato attiva altre quote di investimento a livello regionale e degli enti locali.

Il problema oggi è risolvibile con una adeguata programmazione, all'interno della quale si dovrà inserire il Piano generale dei trasporti. Credo quindi che tutte le voci delle tabelle debbano essere orientate in tal senso in modo da evitare quella che a livello comunitario si chiama la concorrenza non virtuosa dei corridoi: se disponiamo di un corridoio ferroviario e marittimo è opportuno indicare delle priorità, altrimenti si predica bene ma i comportamenti e le scelte non sono poi coerenti. Credo che le Ferrovie siano migliorate per alcuni versi e siano ancora ferme per altri. Lo Stato dà ad esse d'altronde una certa garanzia con costanti interventi economici.

A livello riorganizzativo l'azienda ha fatto dei passi in avanti. Come ho sempre detto, la disorganizzazione, per non dire anche la vera e propria frantumazione che è il punto di partenza (parliamo del 1996), ha avuto solo delle parziali azioni di riparazione e su questo terreno moltissimo ancora deve fare l'azienda. Anche gli episodi recenti lo dimostrano. È chiaro che questo sistema statico di controllo è un fatto molto rilevante ed è stato anche rappresentato alla Commissione parlamentare. Sembra d'altronde che il passaggio da pubblico a privato non potesse essere graduale ma do-

vesse realizzarsi in un unico blocco. Era ovvio, quindi, che ciò avrebbe creato dei problemi. I problemi che si prevedevano allora si sono di molto amplificati e soprattutto sono state assai poco controllate e poco previste le conseguenze sulle stazioni relativamente piccole dove vi è stato il dirottamento. Questo fatto ha avuto molta risonanza. La riorganizzazione deve trovare una capacità tecnica e di merito, di conoscenza profonda del sistema organizzativo di questo ramo di mobilità che chiamiamo sostenibile e che vorremmo riqualificare a livello medio europeo; è ancora una carenza grave l'elemento della riorganizzazione che nei suoi compiti di vigilanza il Ministero deve sapere garantire maggiormente.

Vi sono altri problemi in questo comparto, afferenti per esempio alla realizzazione delle nuove linee ad alta velocità. Abbiamo asserito nella scorsa legge finanziaria la necessità di verifica dei contratti; abbiamo visto che questa verifica ha portato, per esempio nell'ultimo segmento Nord-Sud, al ribasso delle pretese dei *general contractors* sulle linee ad alta velocità. È una cosa che non ci ha soddisfatto pienamente; però la linea di verifica è una necessità assoluta tanto è che nel contenzioso si sono comunque spuntati quei 3.000 miliardi che costituivano un adeguamento. La verifica nella trasversale, laddove il progetto di alta velocità non è stato ancora approvato, deve essere molto più radicale e proprio per l'interesse pubblico è opportuno valutare bene quanto convenga la salutare competitività con il vecchio sistema.

Nell'ambito della riqualificazione delle ferrovie - ne abbiamo discusso con il Sottosegretario anche in Aula - credo che la questione del traforo del Monte Bianco debba andare avanti nel senso che la capacità già disponibile deve essere utilizzata. Compete al Governo e quindi ad un accordo tra il Ministero dei lavori pubblici, quello dei trasporti e quello dell'interno risolvere il problema degli aspetti tecnici (vedi il trasporto delle merci ed il contingentamento nei valichi delle merci pericolose); occorre agire, inoltre, con azioni coraggiose portando avanti una manovra generale. Altrimenti, non usare la propria capacità laddove è già disponibile significa essere assai poco credibili nel momento in cui si indicano nuove linee. Il segno forte da dare è quello di usare appieno le capacità esistenti; in secondo luogo, di intraprendere gli interventi prioritari per aumentare la capacità laddove questi interventi rendono in termini di aumento di capacità e di trasporto; in terzo luogo, quando vi siano effettivamente le strozzature e le dimostrate carenze, di realizzare le nuove linee con progetti dei quali occorre valutare la fattibilità.

Sul trasporto rapido di massa mi sembra che gli investimenti facciano registrare quanto meno una certa continuità. A fine ottobre è prevista la scadenza di progetti relativi a varie città. Tuttavia prima di aprire la strada ai nuovi interventi è importante attuare i vecchi progetti.

Quanto allo stanziamento di trenta miliardi per l'aeroporto di Malpensa, credo sia necessario indicare in un ordine del giorno come distribuire tale somma, specie per quanto riguarda la delocalizzazione. È infatti necessario affrontare con strumenti adeguati i problemi relativi ai centri che non verranno delocalizzati.

Negli accantonamenti in tabella B individuo la voce «merci pericolose», nella quale si parla di un progetto di cui vorrei sollecitare l'implementazione perché coinvolge il rapporto strada-ferrovie. Credo che occorra orientare gli investimenti per non avere nel comparto della mobilità sostenibile una sleale e incoerente concorrenza rispetto al versante stradale della mobilità meno sostenibile.

BORNACIN. Signor Presidente, sarò breve anche perché il collega Ragno ha già svolto un ampio intervento di carattere generale sulla politica dei trasporti. Volevo tuttavia fare un raffronto tra alcuni aspetti. Con tanta buona volontà e con un atto di fiducia la settimana scorsa abbiamo votato il piano industriale dell'Alitalia condividendone sostanzialmente alcune linee e offrendo quindi un'apertura di credito all'azienda. Apprendiamo oggi dai giornali che ieri l'aeroporto di Fiumicino, al di là dei problemi strutturali nei collegamenti con Malpensa che si vanno risolvendo, si è bloccato per mancanza di kerosene. Cose da terzo mondo. Ieri sera, giunto in aereo da Milano, sono dovuto restare sulla pista di Fiumicino perché non arrivavano le navette di trasporto. Mi chiedo come sia possibile vanificare in questo modo un piano industriale come quello dell'Alitalia, che implica spese notevoli. Senza considerare poi gli scioperi – per carità legittimi – che contribuiscono ad aumentare il caos. Per i prossimi giorni sono in programma scioperi dei controllori di volo e dell'ENAV, dove abbiamo una situazione piuttosto difficile della quale il Governo si deve fare carico.

Per quanto riguarda il piano delle Ferrovie, se ne parla da molto tempo ma, a causa di continui aggiornamenti non riusciamo ancora a vederlo concretamente. È un piano che si scontra con la realtà di tutti i giorni; una realtà forse in miglioramento, ma non mi accontento certo di sentirmi chiedere scusa per il ritardo dell'Eurostar. I problemi, infatti, sono altri. La scorsa settimana ci siamo recati alla stazione Termini per vedere il nuovo sistema computerizzato. Eravamo al corrente che per due giorni la stazione sarebbe stata inagibile, ma dopo quel breve lasso di tempo ci avevano assicurato che tutto avrebbe funzionato. Apprendo stamattina dai giornali che nella migliore delle ipotesi ci aspetta ancora un'altra settimana di caos. Sono consapevole del fatto che il nuovo sistema, consentendo la gestione di 35 treni l'ora, è all'avanguardia in Europa, ma non so quanto sia giusta una politica che cerchi di farci oltrepassare i tempi, quando non riusciamo nemmeno a stare al passo con essi.

Di fronte a una situazione di caos generalizzato e a difficoltà che sembrano difficilmente superabili, mi domando come sia possibile realizzare un qualunque piano delle Ferrovie.

Mi chiedo anche che fine abbia fatto la bozza del nuovo piano dei trasporti, alla cui presentazione abbiamo assistito la primavera scorsa. Qualche tempo fa lo stesso presidente Petruccioli aveva ipotizzato la convocazione di una seduta per discuterne.

L'ultimo argomento che desidero affrontare riguarda il trasporto marittimo, che so essere molto caro al sottosegretario Angelini. Al di là delle

obiezioni da me sollevate insieme ad altri colleghi su alcune nomine di Presidenti di Autorità portuali, privi dei requisiti di competenza di cui alla legge n. 84 del 1994 (obiezioni che non riguardano soltanto Autorità portuali governate dall'Ulivo ma anche dal Centro-destra. Qualcuno, tra l'altro, si è vantato di aver ottenuto il voto unanime dei membri della Commissione, ma se fossi stato presente quel qualcuno non avrebbe certo ottenuto l'unanimità dei consensi) vi ricordo che all'inizio della scorsa estate abbiamo approvato un disegno di legge sul lavoro portuale. Apprendo oggi dai quotidiani che il commissario europeo Mario Monti ha espresso dure critiche nei confronti del disegno di legge sul settore portuale, tanto che rischiamo l'avvio a carico dell'Italia di una nuova procedura di infrazione da parte dell'Unione europea. Non mi piace dire «lo avevamo detto», perché preferisco sbagliarmi quando rivolgo delle critiche. Però, evidentemente, se sono vere le notizie che ho letto sui giornali, in un settore strategico come quello dei porti italiani ci troveremmo di fronte ad una battuta di arresto se si dovesse verificare una nuova procedura di infrazione da parte dell'Unione europea nei confronti dell'Italia che potrebbe solo danneggiare l'economia.

Nel momento in cui stiamo esaminando il bilancio e la finanziaria del 2000 il problema che pongo all'attenzione di tutti voi è come si possa realizzare il Piano dei trasporti (che sulla carta può essere in parte anche condivisibile) e renderlo compatibile con una realtà e con una gestione di tutti i giorni che è quella che è. Capisco perfettamente che la colpa non è di nessuno ma credo che il nostro paese non si possa più permettere cose che forse poteva fare negli anni '60 o '70, quando l'economia poteva essere governata soltanto con le buone parole.

Infine, vi è il trasferimento dei fondi pensione del personale dipendente delle società delle Ferrovie dello Stato all'INPS. Non so se questo sia un fatto positivo ma mi riservo di parlarne più diffusamente in Assemblea dopo attenta riflessione. Il Governo dovrebbe comunque prestare maggiore attenzione a questo tipo di problematiche.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 9,50.

MERCOLEDÌ 13 OTTOBRE 1999
(Pomeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

(4237) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002

(Tabella 8) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 2000

(Tabella 9) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 2000

(Tabella 10) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2000

(4236) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2000)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame della tabella 10. Rapporto favorevole alla 5^a Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE, *ff. relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, del disegno di legge n. 4237 (tabelle 8, 9 e 10) e del disegno di legge finanziaria n. 4236, sospeso nella seduta antimeridiana.

Informo che per un impegno di natura istituzionale all'estero il ministro Cardinale non potrà partecipare ai lavori della Commissione. Chiedo al rappresentante del Governo se intende intervenire, anche se non vi è stata discussione sullo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni.

VITA, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Ringrazio il Presidente per offrirmi questa opportunità ma non ritengo necessario intervenire.

PRESIDENTE, *ff. relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. In assenza del relatore, senatore Erroi, svolgerò io stesso le sue funzioni.

Passiamo, quindi, all'esame e alla votazione degli emendamenti.

Alla tabella 10, Ministero delle comunicazioni, all'unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

n. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro - Funzionamento:

CP: – 2.000.000;

CS: – 2.000.000.

8^a-10-Tab.10.1

CASTELLI

Alla tabella 10, Ministero delle comunicazioni, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro - Funzionamento:

CP: – 2.000.000;

CS: – 2.000.000;

n. 4.1.2.5 – Concessioni e autorizzazioni - Radiodiffusione televisiva locale:

CP: + 2.000.000;

CS: + 2.000.000.

8^a-10-Tab.10.2

CASTELLI

Alla tabella 10, Ministero delle comunicazioni, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro - Funzionamento:

CP: – 2.000.000;

CS: – 2.000.000;

n. 5.1.2.1 – Pianificazione e gestione delle frequenze - Controllo emissioni radioelettriche:

CP: + 2.000.000;

CS: + 2.000.000.

8^a-10-Tab.10.3

CASTELLI

Alla tabella 10, Ministero delle comunicazioni, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro - Funzionamento:

CP: - 2.000.000;

CS: - 2.000.000;

n. 5.2.1.1 – Pianificazione e gestione delle frequenze - Controllo emissioni radioelettriche:

CP: + 2.000.000;

CS: + 2.000.000.

8^a-10-Tab.10.4

CASTELLI

Alla tabella 10, Ministero delle comunicazioni, all'unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.1.1.0 – Segretariato generale - Funzionamento:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000.

8^a-10-Tab.10.5

CASTELLI

Alla tabella 10, Ministero delle comunicazioni, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.1.1.0 – Segretariato generale - Funzionamento:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000;

n. 4.1.2.5 – Concessioni e autorizzazioni - Radiodiffusione televisiva locale:

CP: + 1.000.000;

CS: + 1.000.000.

8^a-10-Tab.10.6

CASTELLI

Alla tabella 10, Ministero delle comunicazioni, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.1.1.0 – Segretariato generale - Funzionamento:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000;

n. 5.1.2.1 - Pianificazione e gestione delle frequenze - Controllo emissioni radioelettriche:

CP: + 1.000.000;

CS: + 1.000.000.

8^a-10-Tab.10.7

CASTELLI

Alla tabella 10, Ministero delle comunicazioni, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.1.1.0 - Segretariato generale - Funzionamento:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000;

n. 5.2.1.1 - Pianificazione e gestione delle frequenze - Controllo emissioni radioelettriche:

CP: + 1.000.000;

CS: + 1.000.000.

8^a-10-Tab.10.8

CASTELLI

In assenza del presentatore, li dichiaro decaduti.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

Pongo ai voti la proposta di conferire al relatore il mandato a redigere il rapporto favorevole alla 5^a Commissione sullo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2000 (tabella 10) e sulle parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria.

È approvata.

I lavori terminano alle ore 15,20.

GIOVEDÌ 14 OTTOBRE 1999
(Antimeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

I lavori hanno inizio alle ore 8,35.

(4237) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002

(Tabella 8) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 2000

(Tabella 9) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 2000

(4236) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2000)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame della tabella 8. Rapporto favorevole con osservazioni alla 5^a Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, del disegno di legge n. 4237 (tabelle 8 e 9) e del disegno di legge finanziaria n. 4236.

Riprendiamo l'esame congiunto, sospeso nella seduta pomeridiana di ieri.

Ricordo che nella seduta pomeridiana del 12 ottobre era stata chiusa la discussione sulla tabella 8.

SARTO, *relatore alla Commissione sulla tabella 8 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. La tabella che abbiamo esaminato e la parte connessa del disegno di legge finanziaria confermano la pluralità di interventi del Ministero ed un incremento rispetto al 2000 di alcuni capitoli o centri di responsabilità significativi. Sono stati citati gli interventi per la questione della sicurezza stradale che si pongono anche nel quadro dell'obiettivo europeo, teso alla diminuzione del 40 per cento degli incidenti; il centro di coordinamento per la sicurezza ed il piano della sicurezza sono quindi tra gli elementi importanti dal punto di vista civile oltre che economico, considerato l'elevato costo economico degli incidenti.

Per quanto riguarda la rete stradale, credo sia opportuno notare l'impostazione - condivisibile - di considerare non isolatamente la questione del suo potenziamento, di considerarla inserita negli obiettivi che il piano generale dei trasporti dovrà articolare entro la fine dell'anno. Quindi, è opportuno vederla come una delle modalità in un quadro generale di riequilibrio.

In particolare, vorrei evidenziare il peso che nella tabella viene dato a tutti gli interventi sui porti, ovviamente in connessione con il Ministero dei trasporti, per valorizzare il corridoio adriatico e quello tirreno, le cosiddette autostrade del mare. Noto, quindi, questa positiva attenzione e correlazione intersettoriale.

Per quanto riguarda la viabilità e l'ANAS vi è un incremento per il 2000 di 1.000 miliardi. A tale riguardo ho avanzato l'osservazione che il piano triennale 1999-2001, non ancora determinato, necessita di avere comunque la fissazione e la selezione di alcune priorità senza attendere i risultati del decentramento regionale. È vero che per il perfezionamento e l'articolazione ultima degli interventi bisogna tenere conto del decentramento regionale, della ripartizione della rete; però fin da ora, poichè siamo in ritardo, occorre selezionare le priorità più importanti. Ho citato come esempio una priorità riconosciuta: per esempio, per quanto riguarda il Nord-Est italiano, la strozzatura viaria e autostradale di Mestre che è una priorità già oggi individuabile e che quindi richiede una soluzione adeguata.

Un settore importante è anche quello dell'edilizia pubblica: le risorse sono sempre insufficienti; conosciamo tutti le necessità di questo settore; comunque esse corrispondono per lo meno a quanto fissato dalle leggi esistenti.

Vorrei sollecitare infine il rifinanziamento della legge n. 366 del 1999 che riguarda la mobilità ciclistica. Poichè anche il Ministero dei trasporti contribuisce al Fondo apposito, è stato preannunciato un ordine del giorno in tal senso durante la discussione sulla tabella 9.

Richiamando quanto già detto nella relazione concludo il mio intervento.

MICHELI, *ministro dei lavori pubblici*. Indubbiamente per quanto riguarda il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, la manovra economica per l'anno 2000 ha raccolto l'istanza da noi avanzata tendente, da un lato, a ridurre la pressione fiscale (vi sono incentivi che riguardano pressochè essenzialmente il settore case e quello delle manutenzioni); dall'altro, a finanziare alcuni settori importanti come quelli della rete viaria e delle infrastrutture portuali (le risorse sono sparse su tutti i punti strategici ricordati dal senatore Sarto).

Anche se non compete a noi il settore delle ferrovie compete a noi il settore dei porti, tanto è vero che stiamo privilegiando questo settore. Abbiamo appena inaugurato le opere da noi realizzate presso i porti di Ancona e di Livorno. Stiamo lavorando molto intensamente su quelli di Civitavecchia e su altri. Vi sono poi interventi, di cui parlerò, per quanto ri-

guarda la riqualificazione urbana ed altri settori importanti, quali la difesa del suolo e la viabilità.

Vorrei ora rispondere ad alcuni interrogativi posti dai signori senatori, contenuti anche negli ordini del giorno presentati.

Per quanto riguarda l'ANAS, i 1.000 miliardi previsti nella tabella C sono motivati dalla necessità di attuare il decentramento ma soprattutto di accentuare lo sforzo manutentivo, determinante per il miglioramento della sicurezza stradale, e anche di affrontare alcuni «nodi neri» del sistema viario nazionale, tra cui rientra certamente quello di Mestre. Ieri, rispondendo ad un'interrogazione in Assemblea ho detto che per Mestre ci siamo mostrati pronti e ligi a seguire le indicazioni della regione. La regione ha presentato un progetto, che è stato vagliato dall'ANAS; su questo non si è riusciti per ora ad acquisire il consenso degli enti territoriali; ci proveremo un'altra volta il prossimo 26 ottobre. Se non otterremo tale consenso certamente esamineremo ipotesi alternative, come quella di un passaggio sotterraneo, ovviamente facendo delle comparazioni con analoghe esperienze.

Per quanto riguarda i residui passivi, alla data del 12 ottobre 1999 la situazione è la seguente: 15.746 miliardi, di cui 9.103 dell'ANAS e 6.643 miliardi del Ministero dei lavori pubblici. L'ammontare di tali residui è inferiore alla somma rilevata in Commissione di quasi 19.000 miliardi, ciò deriva dalle maggiori spese effettuate nel periodo fino al 12 ottobre ultimo scorso e da un errore nel calcolare i residui ANAS, per i quali si è fatto riferimento al 1° gennaio 1999 piuttosto che alla data aggiornata. Di questo complesso di residui 14.700 miliardi risultano essere residui propri, cioè fondi destinati a specifici interventi già impegnati la cui corresponsione ai soggetti realizzatori è condizionata dall'avanzamento dei lavori. In particolare, per l'ANAS questa rilevante quota di residui è determinata dall'osservanza dell'obbligo di giacenza di tesoreria imposto per tutti i versamenti destinati agli enti pubblici.

Per quanto attiene al finanziamento per la salvaguardia di Venezia, devo rilevare che l'articolo 36, lettera a), del disegno di legge finanziaria prevede per l'anno 2000 due limiti d'impegno quindicennali di lire 50 miliardi, decorrenti rispettivamente dal 2001 e dal 2002. La predetta norma dispone che i soggetti beneficiari sono autorizzati a contrarre mutui secondo criteri e modalità stabiliti con decreto del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica. Si intende che a seguito dell'approvazione parlamentare della legge finanziaria e dell'emanazione del previsto decreto del Ministro del tesoro, i soggetti beneficiari potranno immediatamente contrarre i relativi mutui con pagamento delle rate di ammortamento a decorrere dagli anni successivi.

Per quanto riguarda la possibilità di destinare alla gestione diretta del magistrato alle acque di Venezia parte delle risorse, ricordo che lo stesso articolo 36 dispone il rifinanziamento della legge n. 139 del 1992, che individua, quali soggetti attuatori degli interventi per la salvaguardia, il consorzio Venezia Nuova, concessionario del Ministero dei lavori pubblici, unitamente agli enti locali territoriali. Peraltro, il magistrato alle acque, quale titolare delle competenze di ordine generale in materia di sicurezza

idraulica e di difesa del suolo detiene la gestione diretta di risorse di natura ordinaria destinate ad assicurare il regime idraulico dell'area territoriale lagunare.

In ordine alle piste ciclabili faccio presente che il relativo fondo è allocato tra le voci relative al Ministero dei trasporti; con il senatore Sarto avevo assunto un impegno che intendo mantenere: il rifinanziamento della legge n. 396 del 1998 è a mio avviso condivisibile e sarà mio impegno cercare di individuare il necessario ammontare di risorse - circa 5-10 miliardi - da indirizzare a questo fondo del Ministero dei trasporti.

Per quanto riguarda il problema della casa, vorrei sottolineare che la finanziaria prevede una dotazione riferita al triennio 2000-2002 rispettivamente di 20, 30 e 30 miliardi come limite di impegno da assumere con riferimento ad un arco temporale quindicennale. Inoltre, abbiamo chiesto e ottenuto una dotazione nel triennio di riferimento pari, rispettivamente a 50, 75 e 75 miliardi di lire per la realizzazione di programmi sperimentali destinati alla soluzione di problemi abitativi delle categorie sociali più deboli, anziani, giovani coppie, immigrati, anche questi da intendersi come limite di impegno quindicennale.

Per quanto riguarda la *vexata quaestio* dei 7.500 miliardi destinati ad interventi di edilizia residenziale pubblica che il Ministero del tesoro deve reintegrare a favore delle regioni, il problema non riguarda il Ministero dei lavori pubblici. Sono al corrente della gravità della situazione, che emerge in tutta la sua rilevanza nel dialogo con le regioni. Più volte ho richiamato all'attenzione del Ministro del tesoro, anche con delle proposte concrete, la necessità di adempiere al dettato normativo del decreto legislativo n. 112 del 1998 ma non ho avuto ancora risposta; ho scritto anche al Presidente del Consiglio. Ho fatto anche presente che le regioni si sono dimostrate disponibili a concertare soluzioni che non prevedano l'immediato reintegro di tutte le somme occorrenti, a suo tempo utilizzate per altre ragioni di cassa; il Ministero del tesoro avrebbe con ciò la possibilità di procedere ad una restituzione delle somme in rapporto alle effettive necessità di cassa riscontrate per la singola regione. Ho sollecitato e solleciterò la soluzione del problema però esso è certamente di pertinenza del Ministero del tesoro.

Circa il piano della sicurezza stradale abbiamo lavorato intensamente; la legge n. 144 del 1999 ne prevede la definizione da parte del Ministero dei lavori pubblici sentito il Ministro dei trasporti. L'articolo 32 di tale legge prevede che la redazione del Piano deve essere preceduta dalla definizione degli indirizzi generali e delle linee guida di attuazione. Tale attività deve essere concertata tra Ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti, dell'interno, della pubblica istruzione e della sanità. In occasione del lancio di una campagna sulla sicurezza stradale prima dell'estate - i cui effetti, devo dire, sono ancora deludenti perché le morti per incidenti stradali sono nel nostro paese straordinariamente elevate; con 7.000 morti all'anno siamo il terz'ultimo paese della Comunità europea, preceduti solo dal Portogallo e dalla Grecia - abbiamo accelerato i nostri sforzi in tal senso. Dobbiamo raggiungere l'obiettivo europeo di ridurre del 40 per

cento nel 2010 l'infortunistica stradale. Siamo ormai alla conclusione; il sottosegretario Fabris ha coordinato i diversi Sottosegretari interessati e tra breve lanceremo questo piano della sicurezza stradale, che prevede il cambio della segnaletica ed interventi sui punti neri della rete viaria. Per questo obiettivo noi abbiamo richiesto uno stanziamento di 800 miliardi che è stato previsto nella finanziaria; per la prima volta c'è un intervento chiaro del Governo su questo problema. Io mi permetto di sottolineare l'importanza che in sede parlamentare, in modo particolare nell'ambito dei lavori relativi al codice della strada, venga introdotta una norma - a livello di emendamento è stata di recente respinta e questo, secondo me, è un fatto grave - relativa all'utilizzo dei mezzi telematici per il controllo della sicurezza stradale come avviene in tutti gli Stati moderni.

PRESIDENTE. Ma questi mezzi non violano la *privacy*?

MICHELI, *ministro dei lavori pubblici*. Immagino che l'emendamento in oggetto sia stato respinto in nome della *privacy*. Quest'estate abbiamo concertato con il Ministero dell'interno e l'ACI le modalità per utilizzare circa 60.000 pattuglie. Sono stati utilizzati anche gli ausiliari del traffico, il Ministero dei lavori pubblici ha messo a disposizione proprio personale, io stesso mi sono fatto abilitare ad elevare contravvenzioni e sono in possesso del tesserino della Polizia stradale (e ne ho fatte molte, per diversi milioni di lire); ma tutto ciò non basta: c'è un'indisciplina diffusa.

Dico questo perché se non disponiamo di strumenti moderni non potremo agire. Negli Stati Uniti con i satelliti controllano le grandi autostrade che attraversano l'Arizona. Dobbiamo fare un controllo di questo genere ed attrezzare delle sale di controllo ove ciò sia possibile. Per questo fine disponiamo di risorse economiche. Spero che il Parlamento si renda consapevole di ciò e ci aiuti in tal senso.

Agli interrogativi posti dal senatore Meduri, rispondo osservando come la legge 23 dicembre 1998, n. 449, ha disposto lo stanziamento di lire 100 miliardi per l'esercizio finanziario 1999 e di lire 98,390 miliardi per il 2000 sul bilancio di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per la costruzione, il completamento, l'adeguamento e la ristrutturazione degli edifici destinati o da destinare agli istituti di prevenzione e di pena.

A tale proposito si rappresenta che detti fondi sono gestiti dal Comitato pariterico per l'edilizia penitenziaria, organo collegiale.

Il citato organo collegiale delibera in ordine alla predisposizione dei programmi di edilizia penitenziaria.

Il predetto organo collegiale ha deliberato per l'anno finanziario 1998 assegnazioni per lire 177,718 miliardi e lire 105 miliardi per il 1999.

In particolare per la regione Calabria sono stati previsti interventi per le carceri di Palmi (1 miliardo), Locri (1,245 miliardi), Reggio Calabria (59,108 miliardi), Catanzaro (0,5 miliardi) e Crotone (1,940 miliardi),

per un ammontare di lire 34 miliardi per l'anno 1998, lire 2,440 miliardi per l'anno 1999 e lire 27,308 miliardi per il 2000.

Si fa infine presente che in attuazione di quanto previsto dalla legge n. 887 del 1984, sono in fase di ultimazione i lavori di realizzazione delle nuove carceri di Vibo Valentia e di Rossano Calabro.

I lavori per la messa in sicurezza dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria sono stati suddivisi in 75 lotti di cui 16 risultano attualmente in esecuzione: 6 in provincia di Salerno; 6 in provincia di Cosenza; 3 in provincia di Catanzaro ed 1 a cavallo fra la provincia di Catanzaro e quella di Vibo Valentia.

Per quanto riguarda gli altri lotti, 30 sono in fase di progettazione esecutiva e 27 in fase di progettazione definitiva.

I finanziamenti attualmente a disposizione ammontano complessivamente a circa 2.977 miliardi, di cui 316 miliardi a valere sul Q:C:S 1994/99 e 2.661 miliardi assegnati con delibere CIPE.

Con riferimento alla provincia di Reggio Calabria, su complessivi 15 lotti (di cui uno a cavallo, tra la provincia di Reggio Calabria e quella di Vibo Valentia) 4 risultano con progettazione esecutiva in corso, affidata all'esterno; 4 con gare di progettazione esecutiva in corso, per le quali rimane soltanto da formalizzare l'affidamento; 9 con gare a di progettazione definitiva in corso.

Sulla base delle attuali stime, occorrerebbero per il completamento degli interventi sull'autostrada, ulteriori 2.940 miliardi.

È attualmente in corso una gara europea per l'individuazione, ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 144 del 1999, di un consulente tecnico, un consulente finanziario ed un analista di traffico al fine di verificare la sostenibilità economica e finanziaria dell'affidamento in concessione di costruzione e gestione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Al termine di questa fase, decideremo in merito all'affidamento della concessione dell'opera. Qualora questo non fosse possibile bisognerà ricorrere per il completamento (indifferibile al 2003) ad altri fondi dello Stato oltre quelli già stanziati *ad hoc* ed al quadro comunitario di sostegno 2000.

Per quanto riguarda l'area di Gioia Tauro si precisa che sono in corso i lavori di adeguamento dello svincolo nell'ambito dell'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, mentre la realizzazione della bretella di collegamento con il porto è a carico dell'Ente porto.

Per quanto attiene alle questioni avanzate dal senatore Germanà, il piano triennale ANAS 97/99 è stato redatto in osservanza degli indirizzi della programmazione regionale dei trasporti, delle risoluzioni parlamentari, delle risorse disponibili, in accordo con le indicazioni della legge finanziaria 1997. Il piano viene attuato dall'ANAS sulla base degli accordi di programma stipulati annualmente con il Ministro vigilante.

Tanto ciò premesso, gli interventi individuati ed inseriti nel piano 97/99 sono 175, per un ammontare di 7.405 miliardi.

Dei citati 175 interventi, 45 risultano attivati (cioè almeno avviati alla procedura di appalto) per un importo complessivo di 3312,86 miliardi.

La legge n. 295 del 3 agosto 1998 relativa a «Disposizioni per il finanziamento di interventi ed opere di interesse pubblico» prevede al comma 1 dell'articolo 1 uno stanziamento di 110,300 miliardi di lire per il triennio 1998-2000 per l'avvio degli interventi di adeguamento degli edifici demaniali, o in uso alle Amministrazioni dello Stato, alle disposizioni di cui alla legge 5 marzo 1990, n. 46.

In particolare la legge n. 46 del 1990 prevede, all'articolo 7, per le opere di cui sopra, l'adeguamento di impianti esistenti utilizzando materiali e componenti costruiti secondo le norme tecniche di sicurezza dell'Ente italiano, nonché nel rispetto della legislazione tecnica vigente in materia.

In merito alla questione posta dal senatore Germanà riguardo all'attività di repressione delle infrazioni alle regole di circolazione ho già detto del lavoro che stiamo svolgendo e della necessità che gli organi di polizia che controllano la circolazione stradale siano messi in condizione di utilizzare, tecnologicamente parlando, gli strumenti più moderni.

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

VEDOVATO, *relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.*

Presento il seguente ordine del giorno.

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

premessi che:

nel corso dell'esame della manovra di bilancio per l'anno 1997 il Governo accolse un ordine del giorno, presentato in Commissione, nel quale si evidenziava la necessità di interventi di adeguamento della rete viaria di collegamento dell'aeroporto di Malpensa 2000 con le limitrofe aree piemontesi;

successivamente è stata sottoscritta una intesa istituzionale tra lo Stato e la regione Lombardia che destina consistenti risorse ai collegamenti tra Malpensa e l'insieme della Lombardia, mentre non risultano analoghe iniziative sul versante piemontese;

la concretizzazione dell'impegno assunto con l'ordine del giorno richiamato è ormai improcrastinabile dal momento che l'avvio operativo del nuovo aeroporto ha evidenziato la criticità delle relazioni stradali tra Malpensa e il Piemonte,

impegna il Governo:

in relazione all'unità previsionale di base 5.2.1.3 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici e alla tabella D del disegno di legge finanziaria di competenza del Ministero dei lavori pubblici, a disporre la realizzazione dell'adeguamento del collegamento Novara-Mal-

pensa costituito dall'itinerario Strada Statale n. 32, Strada Statale n.527 sino all'innesto con la nuova Strada Statale n. 336».

(0/4237/1/8^a-Tab.8)

VEDOVATO

L'ordine del giorno da me presentato fa anche riferimento ad un ordine del giorno per la verità un po' generico approvato in occasione della manovra di bilancio per l'anno 1997.

Il problema della viabilità di primo livello, relativo all'aeroporto Malpensa 2000, risolto positivamente in questi giorni, consente il collegamento rapido con le metropoli lombarde. Questo fatto - molto positivo - rientra in un accordo di programma con la regione Lombardia. Devo, peraltro, rilevare che la priorità data ai collegamenti di primo livello ha fatto trascurare il collegamento necessario con altre realtà, altri centri abitati; per questi ultimi è comunque necessario un adeguamento sia perchè vi è un incremento di traffico dovuto all'aeroporto di Malpensa sia perchè vi sono problemi di sicurezza. Si rende assolutamente necessario l'adeguamento del collegamento Novara-Malpensa, attualmente assicurato con un ponte che addirittura è a senso unico alternato e risale al 1800.

PRESIDENTE. Stante l'assenza del proponente, dichiaro decaduto il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 2000,

premesso:

che la viabilità nella provincia di Catania è fortemente disagiata e resa particolarmente intensa dalla mancanza di servizi pubblici adeguati;

che la situazione potrebbe migliorare notevolmente se si provvedesse al completamento del circuito della Circumetnea;

che tale completamento, peraltro da tempo auspicato, potrebbe realizzarsi mediante l'utilizzazione dei binari delle Ferrovie dello Stato già esistenti e permetterebbe anche il tanto richiesto collegamento tra il Parco dell'Etna e la costa,

impegna il Governo:

a finalizzare, per il completamento della Circumetnea, la somma di lire 200 miliardi per l'anno 2000 della Tabella 8 del bilancio di previsione dello Stato».

(0/4237/2/8^a-Tab.8)

FIRRARELLO

SARTO, *relatore alla Commissione sulla tabella 8 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Vorrei sottolineare, signor Ministro, che per quanto riguarda la salvaguardia di Venezia la possibilità

di destinare una quota di finanziamenti alla gestione diretta del Magistrato alle acque, al di là di quanto previsto nel bilancio ordinario, è richiamata dall'articolo 3 della legge n. 798 del 1984, alle lettere *e*), *f*), *g*), *h*) ed *i*). Nel tempo è accaduto che interventi che ad esempio riguardano il recupero di edifici demaniali – pensiamo per esempio all'Arsenale – oppure operazioni sui fiumi che si riversano in laguna, sono stati accantonati o dati in concessione al concessionario unitario, anche se ciò non è obbligatorio. Il magistrato alle acque potrebbe invece indire gare, realizzando grandi risparmi per lo Stato. Del resto, questo aspetto è stato richiamato in un ordine del giorno presentato ed accolto in 13^a Commissione permanente.

Vorrei ora illustrare i seguenti ordini del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4237 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002),

considerato che:

nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 2000 all'interno dell'unità previsionale di base 5.2.1.2 nel quadro degli interventi previsti al capitolo 8034 si prevede un consistente finanziamento anche per la nuova tratta autostradale Asti-Cuneo;

vi è un contenzioso tra la società concessionaria e ANAS che riguarda tutti i bilanci, tra il 1989 e il 1997, per un totale di circa 1.400 miliardi;

una complessa vicenda giudiziaria coinvolge il concessionario e allo stato vi è un rinvio a giudizio per 41 persone,

impegna il Governo:

- 1) a verificare lo stato del contenzioso con il concessionario;
- 2) a garantire il rispetto della normativa vigente in materia di affidamento della concessione;
- 3) a risolvere sulla base dei criteri dell'utilità trasportistica e della sostenibilità ambientale i problemi relativi al tracciato della nuova infrastruttura».

(0/4237/3/8^a-Tab.8)

SARTO

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4237 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002),

considerato che:

lo scorso anno il Parlamento ha approvato la legge 19 ottobre 1998, n. 366, recante: "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica";

si tratta di una legge che avvicina l'Italia alla legislazione di altri paesi europei che, già da tempo, prevedono analoghe misure di promozione e di sicurezza per le piste ciclabili;

le norme ivi contenute consentono la realizzazione di nuove piste ciclabili, parcheggi e attrezzature di scambio con la ferrovia e il trasporto pubblico, itinerari urbani e turistici, iniziative promozionali e quant'altro necessario alla diffusione di questa importantissima forma di mobilità;

che per il finanziamento degli interventi previsti la legge n. 366 del 1998 autorizza limiti di impegno quindicennali di lire 5 miliardi per l'anno 1998 e di lire 6 miliardi per l'anno 1999, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti dalla contrazione di mutui o di altre operazioni finanziarie che le regioni sono autorizzate ad effettuare nei limiti della quota a ciascuna assegnata;

che al riguardo è stato costituito presso il Ministero dei trasporti e della navigazione un Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica al quale come previsto dal comma 2 dell'articolo 4 della legge n. 366 del 1998 concorrono il Ministero dei lavori pubblici ed il Dipartimento per le aree urbane con proprie risorse;

che l'attuale legge finanziaria non prevede nuovi stanziamenti a favore del suddetto Fondo,

impegna il Governo:

a garantire con adeguate risorse il finanziamento da parte del Ministero dei lavori pubblici del Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica previsto dall'articolo 3 della legge n. 366 del 1998».

(0/4237/4/8^a-Tab.8)

SARTO

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

premesso:

che il nodo viario e autostradale relativo alla tangenziale di Mestre costituisce a livello nazionale e locale e per l'intero Nord-Est una grave strozzatura, la cui concreta soluzione è una necessità e priorità unanimemente riconosciuta;

che nel disegno di legge n. 4237 – Tabella 8 – sono in particolare stanziati in bilancio, nell'unità previsionale 5.2.1.3, 9.688 miliardi per l'ANAS,

impegna il Governo:

a esplicitare nel disegno di legge la priorità in oggetto e a garantire risorse per la soluzione del nodo di Mestre in modo da permettere l'immediata attuazione degli interventi non appena sia approvato il progetto più utile e sostenibile per il territorio».

(0/4237/5/8^a-Tab.8)

SARTO

L'ordine del giorno 0/4237/3/8^a-Tab.8 riguarda il previsto finanziamento della tratta autostradale Asti-Cuneo, anche in considerazione del contenzioso in atto tra la società concessionaria e l'ANAS. Con questo ordine del giorno si impegna il Governo a verificare lo stato del contenzioso con il concessionario, a garantire il rispetto della normativa vigente in materia di affidamento delle concessioni ed a risolvere i problemi di tracciato, dibattuti a suo tempo anche in questa Commissione, garantendo l'utilità trasportistica e la sostenibilità ambientale.

L'ordine del giorno 0/4237/4/8^a-Tab.8 riguarda la legge n. 366 del 1998 sulla mobilità ciclistica; il Ministro ha già assicurato il suo impegno in merito a tale questione e ne prendo atto.

L'ordine del giorno 0/4237/5/8^a-Tab.8 riguarda la tangenziale di Mestre; anche in merito a tale problema il Ministro ha già manifestato il suo impegno.

Vorrei infine preannunziare il mio parere favorevole all'ordine del giorno 0/4237/1/8^a-Tab.8.

MICHELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Esprimo parere favorevole all'ordine del giorno 0/4237/1/8^a-Tab.8 del senatore Vedovato, relativo al tratto Novara-Malpensa. La proposta va considerata nell'ambito dell'accordo di programma che stiamo per stipulare con la regione Piemonte e con il Ministero del tesoro.

Per quanto riguarda il tratto autostradale Asti-Cuneo, tema affrontato dall'ordine del giorno 0/4237/3/8^a-Tab.8 del relatore, il relativo contenzioso non è stato ancora rimesso dall'ANAS al Ministero dei lavori pubblici. Posso comunque anticipare che la nostra Direzione generale del coordinamento territoriale ritiene di poter concordare con l'impegno richiesto; sul piano giuridico non vi sono ostacoli.

Circa poi gli ordini del giorno 0/4237/4/8^a-Tab.8 e 0/4237/5/8^a-Tab.8 ho già assicurato il mio impegno.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/4237/1/8^a-Tab.8, presentato dal senatore Vedovato.

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno 0/4237/3/8^a-Tab.8, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno 0/4237/4/8^a-Tab.8, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno 0/4237/5/8^a-Tab.8, presentato dal relatore.

È approvato.

Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Alla tabella 8, Ministero dei lavori pubblici, all'unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

n. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro – Funzionamento:

CP: – 1.000.000;

CS: – 1.000.000.

8^a-8-Tab. 8.1

CASTELLI

Alla tabella 8, Ministero dei lavori pubblici, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro – Funzionamento:

CP: – 2.000.000;

CS: – 2.000.000;

n. 4.1.2.2 – Difesa del suolo – Manutenzione opere idrauliche:

CP: + 2.000.000;

CS: + 2.000.000.

8^a-8-Tab.8.2

CASTELLI

Alla tabella 8, Ministero dei lavori pubblici, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro – Funzionamento:

CP: - 2.000.000;

CS: - 2.000.000;

n. 5.2.1.3 – Coordinamento territoriale – Ente nazionale per le strade:

CP: + 2.000.000;

CS: + 2.000.000.

8^a-8-Tab.8.3

CASTELLI

Alla tabella 8, Ministero dei lavori pubblici, all'unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.1.1.0 – Affari regionali e del personale – Funzionamento:

CP: - 20.000.000;

CS: - 20.000.000.

8^a-8-Tab.8.4

CASTELLI

Alla tabella 8, Ministero dei lavori pubblici, all'unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.1.1.0 – Affari regionali e del personale – Funzionamento:

CP: - 10.000.000;

CS: - 10.000.000.

8^a-8-Tab.8.5

CASTELLI

Alla tabella 8, Ministero dei lavori pubblici, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.1.1.0 – Affari regionali e del personale – Funzionamento:

CP: - 20.000.000;

CS: - 20.000.000;

n. 5.2.1.3 – Coordinamento territoriale – Ente nazionale per le strade:

CP: + 20.000.000;

CS: + 20.000.000.

8^a-8-Tab.8.6

CASTELLI

Alla tabella 8, Ministero dei lavori pubblici, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.1.1.0 – Affari generali e del personale – Funzionamento:

CP: – 18.000.000;

CS: – 18.000.000;

n. 4.1.2.1 – Difesa del suolo – Manutenzione opere pubbliche:

CP: + 18.000.000;

CS: + 18.000.000.

8^a-8-Tab.8.7

CASTELLI

Alla tabella 8, Ministero dei lavori pubblici, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.1.1.0 – Affari regionali e del personale – Funzionamento:

CP: – 18.000.000;

CS: – 18.000.000;

n. 4.1.2.2 – Difesa del suolo – Manutenzione opere idrauliche:

CP: + 18.000.000;

CS: + 18.000.000.

8^a-8-Tab.8.8

CASTELLI

Alla tabella 8, Ministero dei lavori pubblici, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.1.1.0 – Affari regionali e del personale – Funzionamento:

CP: – 15.000.000;

CS: – 15.000.000;

n. 5.2.1.3 – Coordinamento territoriale – Ente nazionale per le strade:

CP: + 15.000.000;

CS: + 15.000.000.

8^a-8-Tab.8.9

CASTELLI

Alla tabella 8, Ministero dei lavori pubblici, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.1.1.0 – Affari regionali e del personale – Funzionamento:

CP: – 8.000.000;

CS: – 8.000.000;

n. 4.1.2.1 – Difesa del suolo – Manutenzione opere pubbliche:

CP: + 8.000.000;

CS: + 8.000.000.

8^a-8-Tab.8.10

CASTELLI

Alla tabella 8, Ministero dei lavori pubblici, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.1.1.0 – Affari generali e del personale – Funzionamento:

CP: – 8.000.000;

CS: – 8.000.000.

n. 5.2.1.3 – Coordinamento territoriale – Ente nazionale per le strade:

CP: + 8.000.000;

CS: + 8.000.000.

8^a-8-Tab.8.11

CASTELLI

Alla tabella 8, Ministero dei lavori pubblici, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.1.1.0 – Affari generali e del personale – Funzionamento:

CP: – 8.000.000;

CS: – 8.000.000;

n. 6.2.1.5 – Edilizia statale e servizi speciali – Edilizia scolastica:

CP: + 8.000.000;

CS: + 8.000.000.

8^a-8-Tab.8.12

CASTELLI

Alla tabella 8, Ministero dei lavori pubblici, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 3.2.1.1 – Opere marittime – Opere marittime e portuali:

CP: – 5.000.000;

CS: – 5.000.000;

n. 4.2.1.3 – Difesa del suolo – Calamità naturali e danni bellici (l'incremento è da intendersi finalizzato alla bonifica del Monte S. Martino (Lecco)):

CP: + 5.000.000;

CS: + 5.000.000.

8^a-8-Tab.8.13

CASTELLI

Alla tabella 8, Ministero dei lavori pubblici, all'unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

n. 5.1.1.0 – Coordinamento territoriale – Funzionamento:

CP: – 100.000;

CS: – 100.000.

8^a-8-Tab.8.14

CASTELLI

Alla tabella 8, Ministero dei lavori pubblici, all'unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

n. 8.1.1.0 – Consiglio superiore dei lavori pubblici – Funzionamento:

CP: – 200.000;

CS: – 200.000.

8^a-8-Tab.8.15

CASTELLI

CASTELLI. Signor Presidente, per razionalità illustrerò i miei emendamenti per settori omogenei. Vorrei illustrare nella fattispecie gli emendamenti 8.2, 8.5, 8.8, 8.10 e 8.13, che dal punto di vista tecnico non sono accoglibili. Lei, signor Ministro, saprà che con le nuove regole di votazione per noi poveri parlamentari è diventato estremamente difficile incidere attraverso emendamenti sul bilancio dello Stato. Ho voluto comunque presentare questi emendamenti per evidenziare una questione di fondo, quella relativa alla viabilità in questo paese.

Lei prima ha parlato di «nodi neri». Lei sa che, per quanto riguarda la viabilità, uno dei più profondi nodi neri in via di risoluzione è costituito dall'attraversamento della città di Lecco: spero di vederla all'inaugurazione della nuova circonvallazione.

MICHELI, *ministro dei lavori pubblici*. Ci sarò.

CASTELLI. Mi fa molto piacere perchè quella della viabilità è stata una vera e propria tragedia per la nostra città, durata 37 anni. Cioè, per completare circa 30 chilometri di strada da Lecco a Goito, sono stati necessari 37 anni. Vorrei farle osservare, signor Ministro, che forse più che i nodi neri bisogna quindi parlare di lenzuola nere: la viabilità da Varese a Venezia è disastrosa. Specialmente nel triangolo Milano-Varese-Brescia siamo ad una velocità commerciale inferiore ai 10 chilometri l'ora. Siamo praticamente al collasso. Sono un paladino dei trasporti ferroviari – lei ha in precedenza detto che sarebbe necessario trasportare le merci tramite il sistema ferroviario, fatto sul quale concordo pienamente – ma vorrei ricordare che lo scorso anno il trasporto merci è diminuito del 4 e mezzo per cento. Malgrado tutti gli sforzi effettuati in questa Commissione, in realtà le merci viaggiano sempre più su strada e sempre meno su ferrovie. Non bisogna fare un'opera di devastazione del territorio ma cercare di coprire

quei «nodi neri». Questo è ormai un grido di dolore che si alza dalla Padania, anche perchè con l'Euro non abbiamo più la leva del cambio che ci permette di essere competitivi; le aziende della Padania saranno competitive soltanto se sapranno esse stesse attrezzarsi dal punto di vista tecnologico - su questo non vi è alcun dubbio - nonchè nel campo delle infrastrutture. Anche lei, signor Ministro, non sembra molto sensibile a questo tema visto che leggiamo molto sui giornali le sue dichiarazioni per il ponte di Messina ma molto meno per le opere che interessano noi. Con grande rammarico devo dire che sono molto dispiaciuto per il fatto che, quando è venuto a Bergamo, non abbia voluto sentire tutti i parlamentari della zona, compreso il sottoscritto, ma abbia imposto soltanto una certa rappresentanza.

MICHELI, *ministro dei lavori pubblici*. Non sono stato io. Quando sono arrivato, erano però presenti anche i parlamentari della Lega.

CASTELLI. Chiedo scusa, ma sappia allora che per una imposizione che ritenevo fosse sua il protocollo prescriveva che parlasse soltanto un rappresentante per gruppo politico.

MICHELI, *ministro dei lavori pubblici*. Condivido la sua posizione.

CASTELLI. Ciò mi fa piacere perchè, visto che a Bergamo siamo undici parlamentari della Lega, uno di Alleanza Nazionale ed uno del Partito Popolare, è evidente che questa imposizione è stata del tutto strumentale.

Occorre che anche il Governo e la maggioranza affrontino questo tipo di problemi. Saranno necessari anni per fornire una soluzione ma è opportuno cominciare ad affrontare tale questione perché siamo ormai al collasso. Credo che questo sia un dato drammatico.

Ricordo che non più tardi di pochi giorni fa si è svolta una grande manifestazione in Val Brembana con moltissimi sindaci di cui pochissimi della Lega ed altri che appartengono alla maggioranza di Governo: ormai il problema della viabilità soprattutto in Lombardia e in alcune zone del Veneto e del Piemonte è tragico. Lei ha parlato della infortunistica e del nostro triste primato. È giusto fare le multe ed applicare la telematica per effettuare un controllo sul territorio ed essere quindi più severi, ma la sicurezza sulle strade è direttamente proporzionale ai problemi della viabilità. Dimostrano le statistiche che gli incidenti mortali sono legati al traffico delle strade. Contrariamente a quanto si creda, in autostrada si verificano molto meno infortuni mortali che non sulle strade normali. Diminuiremo i morti quindi solo se riusciremo ad adeguare la viabilità italiana alle esigenze di un paese moderno. Questo non sta avvenendo. Con gli emendamenti presentati intendiamo semplicemente dare un segnale: dotare di ulteriori risorse l'ANAS non è voler incrinare la strada ed il territorio, come il collega Sarto spesso dice, ma semplicemente adeguare la rete viaria italiana alle esigenze del momento.

Ricordo, altresì, che in questa finanziaria sono stati stanziati 1.554 miliardi per le aree depresse. È chiaro che le aree depresse vanno sostenute, però pensare alle strade come semplice strumento di sostegno dello sviluppo e non dare risposte alle aree dove lo sviluppo vi è già stato, secondo me non soltanto è sbagliato ma suicida. Ciò porterà alla fine ad un depauperamento di tutto il paese.

Ripeto queste cose da anni con scarso risultato. Di fatto, stiamo continuando con l'assistenzialismo. È sufficiente controllare i traffici per capire dove le strade andrebbero fatte. Stiamo andando avanti senza risolvere alcun problema.

Vorrei, infine, affrontare un problema locale, relativamente alla città di Lecco dove la montagna frana da secoli e di tanto in tanto fa delle vittime. Sono quelle calamità con le quali le popolazioni si abituanano a convivere. Il mal costume di costruire case sulle pendici delle montagne non riguarda solo i napoletani sul Vesuvio ma anche il lecchese sul San Martino. Fortunatamente non vi è stato alcun incidente negli ultimi anni poiché sono state realizzate delle opere notevoli. Ma adesso il problema è tornato di attualità al punto che Lecco, dotata di un piano regolatore moderno lo ha dovuto stravolgere proprio in funzione di questo problema. Abbiamo presentato l'emendamento 8.13 per risolvere tale questione ma, su suggerimento del relatore, lo trasformiamo in ordine del giorno.

Ne do lettura.

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

premessò:

che il monte San Martino sovrastante Lecco subisce da secoli eventi franosi;

che detti eventi costituiscono un pericolo costante per la popolazione ed un ostacolo per lo sviluppo ordinato della città,

impegna il Governo:

a finalizzare risorse per la soluzione di questo annoso problema».

(0/4237/6/8^a-Tab.8)

CASTELLI

SARTO, *relatore alla Commissione sulla tabella 8 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Esprimo parere favorevole su questo ordine del giorno.

MICHELÌ, *ministro dei lavori pubblici*. Senatore Castelli, nel nostro paese la percentuale di merci trasportate su rotaia diminuisce. Se continuiamo con questo *trend* nel 2010 avremo un incremento del 120 per cento del trasporto merci su gomma; è un dramma nazionale. Il funzionamento delle Ferrovie e delle autostrade del mare è un'esigenza prioritaria. Lo dico tante volte: altro che pensioni, questa è la vera priorità! L'ho detto in diverse riunioni di Governo, l'ho detto al presidente D'Alema,

l'ho detto in Consiglio dei Ministri: il funzionamento del sistema ferroviario è un dramma nazionale. Se non attuiamo questi progetti verremo «strozzati», anzi ci strozzeremo con le nostre stesse mani perché l'orografia del Paese non è idonea ad un sistema viario all'«americana», con autostrade a dieci corsie.

L'autostrada Salerno-Reggio Calabria, mi consenta, per come è ridotta fa vergogna in un paese civile; stiamo intervenendo ed interverremo. Da quando sono Ministro ho aperto 16 cantieri e sono orgoglioso di averlo fatto, perché bisogna risolvere questo annoso problema che coinvolge quelle popolazioni: in quella zona ci sono incidenti tutti i giorni. I dati di traffico sono certamente inferiori, ma questo che significa? Che la gente deve morire anche se il traffico è scarso?

Quanto allo Stretto di Messina non ho fatto alcuna campagna, mi sono limitato a dire che dopo quarant'anni una democrazia deve saper decidere e ho indetto una gara per farci dire da persone serie, cioè da *advisor* finanziari, da tecnici del traffico, se questa opera si può fare a determinate condizioni oppure no. Il Governo del futuro dovrà dire finalmente ai siciliani ed agli italiani se quel ponte si realizzerà o se si utilizzeranno i traghetti veloci o qualche altra modalità. In ogni caso la Sicilia deve essere stabilmente collegata all'Europa.

Per quanto riguarda il Nord, sono perfettamente consapevole - l'ho detto fin dall'inizio - che il vero problema della viabilità riguarda quell'area. C'è un problema di accessibilità del territorio, che significa necessità di utilizzare tutte le reti, comprese quelle immateriali - ad esempio, quelle telematiche -, che supportano la competitività dei distretti industriali, molto diffusi al Nord, i quali costituiscono la ricchezza economica del Paese. L'ho detto e l'ho ripetuto. Il presidente Petruccioli sa benissimo che in sede di riforma dei Ministeri ho propugnato il «Ministero unico del sistema a rete»; tale progetto, purtroppo, è stato accolto solo in parte, nel senso che esistono anche due Ministeri del territorio. Ad ogni modo, confermo questa linea. Secondo me la necessità di disporre di un punto strategico unico dal quale osservare il sistema rete del Paese è fondamentale.

Il problema è drammatico al Nord. Io l'ho constatato; sono andato dappertutto e mi arrogo, anzi, alcuni meriti, come l'aver sbloccato dopo anni i lavori dell'Asti-Cuneo, come quelli per la A-28. Sono anche pronto a sbloccare la Pedemontana veneta (ho detto a Milano ai rappresentanti degli enti territoriali: «O decidete o porto in Consiglio dei Ministri la soluzione del tracciato»); anche per questa opera, come lei sa, è stata indetta una gara per nominare un *advisor*.

Ho poi già fatto riferimento a Mestre; anche ieri i suoi colleghi della Camera dei deputati mi hanno indirizzato un'interrogazione molto dura, chiedendo cosa avesse fatto il Governo in materia. Il Governo ha fatto, caro senatore Castelli. Aspetto che il territorio risponda; se però sul territorio, in ossequio al federalismo, ci sono 30 voci dissonanti, il Governo o decide da solo, negando il federalismo, oppure passa ad altra soluzione. Questi sono problemi che vanno considerati.

In ordine alla questione di Bergamo, quando sono venuto, mi sono reso conto che c'era tensione. C'era una parlamentare del suo partito che mi ha fatto gentilmente presente questa strana esclusione; ho detto a chi di dovere che all'incontro in oggetto dovevano partecipare tutti, tant'è che poi i parlamentari della Lega sono entrati ed io ho fatto loro presente che siamo impegnati sul punto.

Circa la terza corsia della Milano-Varese, un anno fa a Milano dissi che quest'opera sarebbe stata pronta entro il 25 ottobre; la Società autostrade mi ha garantito il suo impegno in tal senso. La inaugureremo dopodomani.

Ho assunto un impegno a Bergamo per la corsia aggiuntiva della Milano-Bergamo; anche in questo caso la Società autostrade si è impegnata (anche se questa è una società in via di privatizzazione, sa mantenere i suoi impegni).

Siamo anche disponibili ad esaminare il fantomatico *project financing* relativo alla Milano-Brescia; è però noto che per fare una autostrada occorre che il Parlamento si pronunci. Non posso decidere da solo di realizzare un'autostrada: il Parlamento si deve pronunciare e occorre poi verificare che il *project financing* sia adeguato.

In conclusione, per quanto riguarda tutti gli emendamenti presentati dal senatore Castelli, sono costretto ad esprimere parere contrario perché le tabelle al nostro esame sono frutto di attente analisi che abbiamo compiuto secondo l'ottica strategica da me esposta all'inizio.

Accolgo invece l'ordine del giorno 0/4237/6/8^a-Tab.8 relativo alla questione di Lecco.

PRESIDENTE. Senatore Castelli, il suo ordine del giorno, sul quale come ha sentito c'è il parere favorevole del relatore e del Ministro, ad una più attenta lettura sarebbe in realtà di competenza della 13^a Commissione, perché riguarda l'assetto del suolo. Ora, se lei è d'accordo, lo possiamo votare in questa sede, segnalando poi la questione al presidente Giovannelli.

CASTELLI. D'accordo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/4237/6/8^a-Tab.8, presentato dal senatore Castelli.

È approvato.

SARTO, *relatore alla Commissione sulla tabella 8 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, anche il relatore esprime parere contrario su tutti gli emendamenti presentati.

(Posti separatamente ai voti, vengono respinti gli emendamenti 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11, 8.12, 8.14 e 8.15).

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5^a Commissione sulla tabella 8 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

Propongo che l'incarico di redigere un rapporto favorevole con osservazioni sia affidato al relatore, senatore Sarto.

Metto ai voti la mia proposta.

È approvata.

I lavori terminano alle ore 9,50.

GIOVEDÌ 14 OTTOBRE 1999
(Pomeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

(4237 Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002

(Tabella 9) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 2000

(4236) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2000)

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Conclusione dell'esame della tabella 9. Rapporto favorevole, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, del disegno di legge n. 4237 (tabella 9) e del disegno di legge finanziaria n. 4236.

Riprendiamo l'esame della tabella 9.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Avendo ascoltato attentamente gli interventi dei colleghi ho registrato diverse richieste di chiarimenti e puntualizzazioni relativamente a situazioni sulle quali il Ministro, trattandosi di questioni specifiche, riferirà in modo più dettagliato. Non si può non condividere la preoccupazione, espressa da molti in questa sede, per il ripetersi nel settore dei trasporti di episodi, anche recenti, che hanno portato alla ribalta problemi già noti. Dobbiamo tuttavia rilevare che in questi anni vi è stato un impegno significativo del Parlamento e del Governo sia sul piano finanziario che istituzionale in favore dell'azienda Ferrovie dello Stato S.p.A. È stata avviata una riforma, anche in concomitanza con le nuove direttive comunitarie, che però sta facendo registrare tempi di attuazione incompatibili con le aspettative dei cittadini. È assolutamente indispensabile, quindi, accentuare la capacità di recupero operativo e di efficienza dell'azienda.

Le notizie di questi giorni tuttavia fanno sperare nel superamento delle difficoltà registrate finora nel rapporto con le organizzazioni sinda-

cali che rappresenta uno dei nodi fondamentali da risolvere per imprimere un segno di svolta nella gestione dell'azienda e per portare a compimento le operazioni avviate.

Per quanto riguarda il problema del trasporto aereo, l'episodio di Fiumicino è tanto eclatante quanto eccezionale; esso tuttavia evidenzia un problema fondamentale: l'estrema frammentazione dei soggetti che operano nelle strutture aeroportuali e più in generale nel trasporto aereo. È un tema che deve essere assolutamente affrontato, altrimenti si rischia di non avere mai un centro di responsabilità preciso cui rivolgersi.

Credo che il Ministro desideri esprimersi in maniera più puntuale sugli altri aspetti sollevati dai colleghi. Per il resto mi richiamo alla relazione svolta in apertura di discussione.

TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Sono stato informato dei contenuti del dibattito e mi appresto pertanto a rispondere alle specifiche questioni sollevate. Ritengo doveroso però esprimere anzitutto alcune valutazioni di carattere generale sui segnali di svolta che questa finanziaria intende dare. A mio avviso essa rappresenta l'inizio di una significativa inversione di tendenza anche nel settore delle infrastrutture. È evidente però che essendo le esigenze delle nostre infrastrutture davvero enormi, si può ancora sostenere che non esistono risorse ed energie sufficienti a realizzare immediatamente tutte le opere di cui c'è necessità. Come è stato rilevato nel corso del dibattito, abbiamo un pregresso storico molto pesante. Negli anni passati il nostro paese ha ridotto, e per un certo periodo bloccato, gli investimenti in infrastrutture. Sul piano quantitativo quindi questa finanziaria segna un'inversione di tendenza perchè fa registrare una forte ripresa della capacità di investire in infrastrutture sia nell'ambito dei trasporti che di altri comparti. È un elemento documentabile sul piano quantitativo, ma non solo. In questa finanziaria emerge infatti il tentativo di aumentare gli investimenti nel settore dell'aviotrasporto, al quale vengono assegnati oltre 5.000 miliardi aggiuntivi, secondo precise priorità. Quindi, uno sforzo non solo quantitativo ma anche qualitativo in relazione ad alcune priorità particolari. Si tratta di investimenti diretti a riequilibrare lo sviluppo. Il potenziamento del cabotaggio e delle cosiddette autostrade del mare rappresentano un segnale forte, non solo per eliminare il traffico pesante dalle strade e trasferirlo parzialmente sull'acqua, ma anche per integrare il piano di ristrutturazione dei porti, finalizzato ad un loro sviluppo nell'ottica del commercio internazionale. Il prossimo *step* sarà proprio il rafforzamento dei porti intesi come caselli delle «autostrade del mare».

Quanto alla mobilità è indubbio che la congestione del traffico urbano costituisca ormai un problema drammatico. Abbiamo investito in maniera significativa sulle metropolitane, sebbene qualcuno sostenga che i finanziamenti non sono ancora sufficienti. In realtà sappiamo addirittura che le amministrazioni locali faticano a stabilire tempistiche adeguate per impegnare tutte le risorse assegnate loro nel corso dell'anno. Tuttavia data l'urgenza e la gravità del problema abbiamo previsto lo stanziamento di

fondi di notevole rilevanza nel bilancio del prossimo triennio per dar vita a forme di traffico sostenibile. Investimenti considerevoli sono stati finalizzati anche al ricambio del parco autobus. Sappiamo tutti quanto ciò sia importante per combattere l'inquinamento e garantire la vivibilità dei grandi centri urbani. Vi sono state polemiche sulla lentezza del processo di ricambio che tuttavia è ormai partito. In questo progetto negli ultimi due anni abbiamo speso più che nei dieci anni precedenti. Gli investimenti riguardano non solo il rinnovo tecnologico dei mezzi di trasporto pubblico, ma anche la sovvenzione dei costi delle aziende di trasporto locale dove un aggravio di ordine contributivo pesa nei loro bilanci. È necessario tuttavia vedere se gli investimenti previsti saranno sufficienti o se occorrerà operare degli aggiustamenti, magari attraverso un nuovo contratto da stipulare in tempo utile ad evitare che si arrivi al Giubileo con una situazione di tensione in questo delicato settore.

Quindi, si prevedono investimenti consistenti e priorità nette in linea con le indicazioni che verranno dal Piano generale dei trasporti, di cui abbiamo discusso gli orientamenti di massima proprio in questa sede prima dell'estate.

Poichè qualcuno ha chiesto informazioni sul Piano generale dei trasporti, ricordo che esso è in continua elaborazione. Nel corso dei mesi estivi abbiamo messo a disposizione alcuni quaderni che approfondiscono, ad esempio, i piani urbani della mobilità. Preannuncio a tale proposito che sarebbe nostra intenzione su questa ulteriore serie di documenti dei piani che affrontano problemi molto specifici ed importanti (vedi l'approfondimento del piano porti ed aeroporti) aprire un dibattito da organizzare magari anche con la Commissione competente in materia della Camera ed un nostro intervento più specifico in questa sede. Oltretutto il Piano generale dei trasporti è oggetto di continue verifiche e discussioni anche con le regioni. La scorsa settimana abbiamo avuto un incontro con tutti gli assessori del trasporto regionale perché vogliamo per il piano regionale colloqui con gli operatori economici affinché incida nella realtà dei fatti. Alcuni punti della legge finanziaria vanno proprio in questa direzione.

Oltre a queste ingenti risorse presenti nella finanziaria occorre valutare che esiste una consistente massa di risorse a disposizione sotto il titolo «Aree depresse» o «Quadro comunitario di sostegno» per i prossimi quattro o sei anni, la cui mole è superiore anche alle più ingenti risorse per il triennio. Per avere un'idea di grandezza, siamo sull'ordine di 35 mila miliardi di investimenti pubblici del prossimo periodo sulle aree del Mezzogiorno di cui circa il 18 per cento (una percentuale consistente) destinato alle infrastrutture.

Chiederemo alle regioni del Mezzogiorno di contribuire. Gli investimenti, di cui il Mezzogiorno ha particolare bisogno, possono anche essere cofinanziati da fondi europei. Questo per quanto riguarda il panorama generale del piano degli investimenti.

È chiaro che la questione Ferrovie è la più difficile da risolvere. Si assiste ad un peggioramento di cattiva amministrazione e di grande *deficit*. Stiamo cercando di operare nel duplice senso del risanamento, molto fati-

coso, e del rilancio degli investimenti. Poiché sono stati citati i miliardi da destinare alle Ferrovie dobbiamo distinguere almeno tre o quattro grandi voci: gli investimenti su cui contiamo molto perchè se non si modernizzano le Ferrovie non andiamo da nessuna parte; ovviamente i costi di esercizio su cui stiamo lavorando molto: a questo proposito la discussione tra le parti sociali e l'azienda sul costo del lavoro e sul contatto dà segni positivi dopo tante e faticose trattative; quindi, contiamo di avere risultati a breve. Vi è inoltre il Fondo pensioni delle Ferrovie che ha un peso di arretrato consistente; infine, gli ammortamenti. In ogni caso, abbiamo imboccato la strada del risanamento. Stiamo anche prevedendo investimenti significativi sulle grandi priorità. La critica concerne uno squilibrio negli interventi da destinare all'Adriatica rispetto alla Tirrenica. Di solito sono gli «adriatici» a lamentarsi del fatto che viene preferita la corsia tirrenica alla loro. Abbiamo comunque due grandi corridoi, entrambi da sviluppare.

Vi sono poi questioni molto specifiche in materia ferroviaria. Posso ricordarne solo alcune che mi sembra riguardino la Sicilia e che sono di particolare delicatezza. Stiamo rivedendo tutti i piani di potenziamento delle Ferrovie in Sicilia. È stato sollevato il problema della circumetnea e della Catania-Siracusa. Quest'ultima è in fase di potenziamento; la Circumetnea sta assorbendo consistenti risorse ma è finalmente decollata. Io stesso ho partecipato all'inaugurazione dell'opera e vi è ormai una serie di lavori in appalto per una consistente mole di finanziamento.

Il senatore Firrarello ha posto il problema di prevedere una legge speciale per la Sicilia. Saremmo contrari a tale iniziativa perchè ne abbiamo già avviata un'altra che serve anche ad altre regioni. Proprio per effettuare interventi sulle infrastrutture stiamo passando dal finanziare singoli progetti a progetti coordinati orizzontalmente. Nel piano generale dei trasporti si parla anche dei piani urbani della mobilità; il che vuol dire che il comune non propone ancora come dovrebbe in prospettiva interventi sugli autobus da un lato e sulla metropolitana dall'altra.

A livello regionale abbiamo imboccato la strada di promuovere degli accordi in merito ai trasporti, ad esempio, in Sicilia; ciò permette di fare, considerate le risorse a disposizione, in accordo con la regione, una scala delle priorità. Tale programmazione disegna il quadro degli interventi strutturali dei prossimi 4 o 5 anni con risorse consistenti. Non siamo disposti a fare interventi finanziari alla spicciolata perché il metodo non ci sembra ragionevole.

Per chiudere l'argomento Ferrovie dello Stato, vi comunico che in sede CIPE è allo studio un'ipotesi di revisione complessiva della struttura delle tariffe per renderle più adeguate al tipo di mercato.

Inoltre, abbiamo investito in misura notevole nel settore della sicurezza. Sulla questione dei passaggi a livello, emersa nel corso del dibattito, la Corte dei conti ha espresso un rilievo sul tipo di copertura da noi previsto; stiamo preparando un emendamento per superare tale obiezione.

Per quanto riguarda il problema delle piccole stazioni, chiuso il progetto «grandi stazioni» con la privatizzazione, che ha fatto registrare una

buona risposta da parte del mercato, ci siamo resi conto che sulle piccole stazioni non è possibile intervenire allo stesso modo. Quindi, è allo studio un progetto in base al quale a seconda della dimensione e localizzazione si cercherà di ipotizzare, con il coinvolgimento degli enti locali e al fine di fornire i cosiddetti servizi di prossimità, un utilizzo in parte commerciale e in parte civico di queste piccole stazioni.

Per quanto riguarda gli accenni fatti all'alta velocità, in sede parlamentare si è appena concluso il dibattito sulla linea trasversale padana. Il senatore Sarto la volta scorsa ha sollevato un problema di adeguamento delle procedure di gara alle normative internazionali ed europee. A tal fine stiamo cercando di superare gli impegni pregressi.

CASTELLI. Si riferisce alla verticale Milano-Bologna?

TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*. No, sto parlando della Milano-Venezia. Infatti, mentre la verticale Milano-Bologna è ormai conclusa, per la trasversale padana (Torino-Milano, Milano-Venezia) a fine luglio una risoluzione del Parlamento ne ha deciso l'avvio. Per la tratta Torino-Milano la Conferenza dei servizi è stata convocata 15 giorni fa, per la Milano-Venezia sarà convocata prossimamente. Quindi, quando la trasversale padana diverrà operativa - ci auguriamo rapidamente - speriamo di poter far ricorso a gare di carattere europeo.

In una situazione di grandi investimenti per l'azienda è possibile che accadano episodi come quello della stazione Termini. Sull'accaduto ho richiesto tra l'altro una relazione tecnica, ma la questione - almeno sulla base di quanto mi hanno riferito gli esperti - è dovuta al fatto che siamo di fronte ad un sistema di controllo del traffico a fini di sicurezza e di efficienza estremamente sofisticato. Pur avendo fatto simulazioni per mesi e avendo collaudato il nuovo impianto informatico con pochi treni e in periodi notturni, la prova decisiva doveva necessariamente avvenire a pieno carico. Il problema è emerso quando il numero dei treni ha superato una certa soglia, perché il sistema si è rivelato troppo sofisticato. Secondo i tecnici, dei quali non voglio dubitare, il nuovo impianto, avendo un livello di diagnostica delle sollecitazioni estremamente sofisticato, a causa di alcune vibrazioni ha segnalato situazioni anomale laddove non esistevano realmente inviando segnali di allarme al semplice passaggio di dieci treni. È quindi necessario tarare nuovamente il sistema facendo attenzione a non renderlo troppo grossolano e quindi ad evitare il rischio che non segnali la presenza di guasti reali. La questione è di estrema complessità. Attualmente veniamo informati ogni due ore della situazione, che appare peraltro in netto miglioramento. È evidente però che i gravi disagi sono nati da uno sforzo di modernizzazione del settore.

La vicenda di Fiumicino rappresenta invece un'autentica vergogna. Siamo di fronte a un problema di rapporti contrattuali tra azienda e fornitori. Ho già chiesto la stesura di un rapporto, che certamente porterà ad un risarcimento dei danni ma che purtroppo non metterà riparo alla grave caduta d'immagine che ne è derivata.

Infine, due ultime battute sulla situazione degli aeroporti e sul lavoro portuale. Su Malpensa, come ho già detto, registriamo un continuo miglioramento. Stiamo infatti procedendo all'esame delle condizioni di viabilità e tollerabilità dell'aeroporto. Quanto però alla richiesta del senatore Vedovato di attivare un osservatorio, vorrei far presente che già in tre diverse sedi si stanno affrontando vari aspetti del problema, dal rumore all'inquinamento. Sarebbe pertanto utile unificare le sedi di confronto per meglio monitorare l'andamento di questo grande *hub*, anche in riferimento al problema del riequilibrio con l'aeroporto di Fiumicino.

Circa la questione del finanziamento in favore delle popolazioni sottoposte ad inquinamento acustico, stiamo esaminando quali potrebbero essere le nuove rotte. Come sapete, infatti, soltanto sopra una certa soglia di inquinamento acustico si prevedono interventi di delocalizzazione e risarcimento. Mi riservo di ascoltare le ultime valutazioni anche per valutare l'eventualità di ulteriori stanziamenti.

Poichè qualcuno ha dato un'indicazione molto drastica sul piano Alitalia vorrei dire che esso soffre per la difficoltà e l'inefficienza dei nostri aeroporti. Mi sembra comunque un giudizio troppo assoluto. Come ho accennato, presenteremo un piano nazionale degli aeroporti come quello fatto per i porti che dimostrerà che disponiamo di un sistema aeroportuale che ha punti di eccellenza ma ha anche grandi disarmonie. Serve, quindi, una messa a sistema dei vari gruppi aeroportuali, non solo dei due grandi aeroporti ma anche di quelli intermedi; il che concretamente vorrà dire che i finanziamenti futuri saranno dati coerentemente con la previsione del potenziale sistema aeroportuale. La crescita del traffico aereo sugli aeroporti italiani è superiore alle aspettative. Semmai abbiamo una crisi da congestione.

L'ultima osservazione riguarda la questione del mare. Abbiamo in corso varie operazioni delicate sul cabotaggio, sul risanamento e sulla privatizzazione della Tirrenia e vi è in corso un dibattito alla Camera per l'approvazione definitiva della legge sul lavoro portuale, licenziata in questa sede prima delle ferie estive.

Ho discusso personalmente nell'ambito della Commissione europea con il nuovo commissario Monti su alcune questioni sollevate a proposito della legge sul lavoro portuale. Abbiamo raggiunto un chiarimento per cui questo confronto ci ha portato a concludere che il testo varato dal Senato è conforme alle indicazioni comunitarie e quindi, per quanto riguarda il Governo, deve proseguire il suo *iter* alla Camera.

Credo di aver risposto anche a questioni specifiche. Riaffermando il forte impegno visibile in questa legge finanziaria sul sistema dei trasporti, su una sua organizzazione ed integrazione, ricordo che è nostro auspicio portare avanti un apposito disegno di legge (che vada oltre i confini della finanziaria quanto al Piano generale dei trasporti) che dovremmo approvare entro la fine dell'anno.

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

VEDOVATO, *relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, faccio mio l'ordine del giorno presentato dal senatore Sarto, il cui testo è il seguente:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4236, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2000),

considerato che:

la legge finanziaria per l'anno 1999 indica l'opportunità di verificare le convenzioni stipulate per il progetto TAV spa (treno alta velocità), al fine di valutare i vantaggi derivanti alle Ferrovie dello Stato Spa dal loro mantenimento o l'opportunità di una loro disdetta per il conseguente ricorso alle gare,

impegna il Governo:

a vigilare affinché venga completata la verifica delle convenzioni relative a tutta la trasversale Torino-Milano-Venezia, i cui progetti non sono ancora approvati».

(0/4236/1/8^a)

SARTO, VEDOVATO

TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Esprimo parere favorevole.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/4236/1/8^a, presentato dal senatore Sarto e fatto proprio dal senatore Vedovato.

È approvato.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Signor Presidente, faccio mio l'ordine del giorno 0/4237/1/8^a-Tab.9, presentato dal senatore Sarto, di cui do lettura:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4237 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002),

considerato che:

lo scorso anno il Parlamento ha approvato la legge 19 ottobre 1998, n. 366, recante: "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica";

si tratta di una legge che avvicina l'Italia alla legislazione di altri paesi europei che, già da tempo, prevedono analoghe misure di promozione e di sicurezza per le piste ciclabili;

le norme ivi contenute consentono la realizzazione di nuove piste ciclabili, parcheggi e attrezzature di scambio con la ferrovia e il trasporto pubblico, itinerari urbani e turistici, iniziative promozionali e quant'altro necessario alla diffusione di questa importantissima forma di mobilità;

che per il finanziamento degli interventi previsti la legge n. 366 del 1998 autorizza limiti di impegno quindicennali di lire 5 miliardi per l'anno 1998 e di lire 6 miliardi per l'anno 1999, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti dalla contrazione di mutui o di altre operazioni finanziarie che le regioni sono autorizzate ad effettuare nei limiti della quota a ciascuna assegnata;

che al riguardo è stato costituito presso il Ministero dei trasporti e della navigazione un Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica;

che l'attuale disegno di legge finanziaria non prevede nuovi stanziamenti a favore del suddetto Fondo,

impegna il Governo:

a garantire con adeguate risorse del Ministero dei trasporti il rifinanziamento per l'anno 2000 del Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica previsto dall'articolo 3 della legge n. 366 del 1998».

(0/4237/1/8^a-Tab.9)

SARTO, VEDOVATO

La ragione dell'ordine del giorno sta nella necessità di reperire i fondi per il finanziamento della legge sulle piste ciclabili. Su questo vi era anche un impegno del Ministero dei lavori pubblici.

TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Faccio presente che su questa materia non posso che rimettermi al giudizio del Ministro dei lavori pubblici. Se intendono finanziare ulteriormente le piste ciclabili, sono d'accordo perchè sono un ciclista convinto. Faccio però notare che purtroppo i 110 miliardi a disposizione nel cassetto da un anno sono ancora lì, prima di tutto perchè vi sono stati ritardi da parte del Ministero dell'ambiente e poi perchè le regioni che devono amministrarli sono in grande ritardo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/4237/1/8^a-Tab.9, presentato dal senatore Sarto e fatto proprio dal relatore.

È approvato.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Illustro il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

premesso che:

l'apertura del nuovo scalo aeroportuale di Malpensa 2000 ha evidenziato problemi d'impatto ambientale, per l'inquinamento acustico e atmosferico, che hanno destato grave allarme nelle popolazioni residenti nei centri abitati limitrofi del Piemonte e della Lombardia;

ora sono in corso valutazioni e iniziative in ordine a questi problemi che, tuttavia, rispondono più ad esigenze immediate che ad una complessiva valutazione sulle complesse problematiche derivanti dall'inserimento di una struttura aeroportuale di quelle dimensioni in un'area densamente abitata;

per questi problemi occorre costruire un sistema di monitoraggio non casuale ed episodico di tutti i fattori e i soggetti inquinanti, con una gestione trasparente, che assicuri una conoscenza precisa della situazione e della sua evoluzione; non può sfuggire che l'aeroporto è un sistema complesso la cui attività è destinata ad evolversi ed a protrarsi nel tempo. Il sistema di monitoraggio non può che avere carattere sovra-regionale dal momento che le negative ricadute ambientali riguardano sia la Lombardia che il Piemonte,

impegna il Governo:

ad istituire, in collaborazione con la regione Lombardia e con la regione Piemonte, e con la partecipazione degli enti locali, un osservatorio permanente sull'aeroporto di Malpensa 2000, dotato di risorse finanziarie e strumentali nonché di competenze professionali, in grado di assicurare un monitoraggio costante delle ricadute, anche di natura ambientale, di individuare gli interventi di mitigazione, di valutare i limiti quantitativi di compatibilità».

(0/4237/2/8^a-Tab.9)

VEDOVATO

TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/4237/2/8^a-Tab.9, presentato dal relatore.

È approvato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli emendamenti.

Alla tabella 9, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro – Funzionamento:

CP: - 4.000.000;

CS: - 4.000.000;

n. 2.2.1.4 – Trasporti terrestri – Trasporto intermodale:

CP: + 4.000.000;

CS: + 4.000.000.

8^a-9-Tab.9.1

CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro – Funzionamento:

CP: - 4.000.000;

CS: - 4.000.000;

n. 2.2.1.9 – Trasporti terrestri – Ferrovie dello Stato (finalizzato all'incremento delle spese per il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto intercontinentale di Malpensa, nonché per urgenti e limitati interventi relativi alla viabilità statale):

CP: + 4.000.000;

CS: + 4.000.000.

8^a-9-Tab.9.2

CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro – Funzionamento:

CP: - 4.000.000;

CS: - 4.000.000;

n. 2.2.1.10 – Trasporti terrestri – Mobilità ciclistica:

CP: + 4.000.000;

CS: + 4.000.000.

8^a-9-Tab.9.3

CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro - Funzionamento:

CP: - 4.000.000;

CS: - 4.000.000;

n. 4.2.1.5 – Navigazione marittima ed interna – Trasporti in gestione ed in concessione:

CP: + 4.000.000;

CS: + 4.000.000.

8^a-9-Tab.9.4

CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro - Funzionamento:

CP: - 4.000.000;

CS: - 4.000.000;

n. 4.2.1.6 – Navigazione marittima ed interna – Sistemi idroviari:

CP: + 4.000.000;

CS: + 4.000.000.

8^a-9-Tab.9.5

CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro - Funzionamento:

CP: - 3.000.000;

CS: - 3.000.000;

n. 2.2.1.3 – Trasporti terrestri – Trasporti in gestione diretta ed in concessione (l'incremento è da intendersi finalizzato ad incrementare le sovvenzioni per le funivie in servizio pubblico non di competenza delle regioni):

CP: + 3.000.000;

CS: + 3.000.000.

8^a-9-Tab.9.6

CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro – Funzionamento:

CP: - 2.000.000;

CS: - 2.000.000;

n. 2.2.1.6 – Trasporti terrestri – Trasporto rapido di massa:

CP: + 2.000.000;

CS: + 2.000.000.

8^a-9-Tab.9.7

CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 3.2.1.1 – Aviazione civile – Aeroporti (l'incremento è da intendersi finalizzato al disinquinamento acustico nelle zone circostanti gli aeroporti):

CP: + 8.000.000;

CS: + 8.000.000;

n. 4.1.2.5 – Navigazione marittima ed interna – Trasporti in gestione diretta ed in concessione:

CP: - 8.000.000;

CS: - 8.000.000.

8^a-9-Tab.9.8

CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.2.1.6 – Trasporti terrestri – Trasporto rapido di massa:

CP: + 5.000.000;

CS: + 5.000.000;

n. 4.1.2.5 – Navigazione marittima ed interna – Trasporti in gestione diretta ed in concessione:

CP: - 5.000.000;

CS: - 5.000.000.

8^a-9-Tab.9.9

CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.2.1.4 – Trasporti terrestri – Trasporto intermodale:

CP: + 4.000.000;

CS: + 4.000.000;

n. 4.1.2.5 – Navigazione marittima ed interna – Trasporti in gestione diretta ed in concessione:

CP: - 4.000.000;

CS: - 4.000.000.

8^a-9-Tab.9.10

CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.2.1.6 – Trasporti terrestri – Trasporto rapido di massa:

CP: + 8.000.000;

CS: + 8.000.000;

n. 7.1.1.0 – Affari generali e personale – Funzionamento:

CP: - 8.000.000;

CS: - 8.000.000.

8^a-9-Tab.9.11

CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 4.2.1.6 – Navigazione marittima ed interna – Sistemi idroviari:

CP: + 8.000.000;

CS: + 8.000.000;

n. 7.1.1.0 – Affari generali e personale – Funzionamento:

CP: - 8.000.000;

CS: - 8.000.000.

8^a-9-Tab.9.12

CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.2.1.10 – Trasporti terrestri – Mobilità ciclistica:

CP: + 7.000.000;

CS: + 7.000.000;

n. 7.1.1.0 – Affari generali e personale – Funzionamento:

CP: - 7.000.000;

CS: - 7.000.000.

8^a-9-Tab.9.13

CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 4.2.1.5 – Navigazione marittima ed interna – Trasporti in gestione diretta ed in concessione:

CP: + 7.000.000;

CS: + 7.000.000;

n. 7.1.1.0 – Affari generali e personale – Funzionamento:

CP: - 7.000.000;

CS: - 7.000.000.

8^a-9-Tab.9.14

CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

n. 2.2.1.4 – Trasporti terrestri – Trasporto intermodale:

CP: + 6.000.000;

CS: + 6.000.000;

n. 7.1.1.0 – Affari generali e personale – Funzionamento:

CP: - 6.000.000;

CS: - 6.000.000.

8^a-9-Tab.9.15

CASTELLI

CASTELLI. Signor Presidente, Ministro, illustrerò l'emendamento 9.8 che riguarda un modesto contributo in riferimento alla questione dell'inquinamento da rumore a cui gli abitanti circostanti Malpensa sono costretti.

Malpensa è un classico esempio di ciò che capita in Padania. Normalmente non abbiamo le infrastrutture e quando ci vengono finalmente date sono fatte talmente male che spesso i problemi che sollevano sono superiori a quelli che risolvono. Vi è in atto una sorta di rivoluzione di queste popolazioni che si sono trovate nel giro di pochi giorni dall'abitare in zone dal punto di vista paesaggistico e dell'ambiente eccezionali in un inferno di rumore. Queste cose possono evitarsi ancora oggi ma sembra invece che il Governo vada proprio nella direzione opposta. Ciò per vari motivi; ed il primo di questi non è certo per colpa del Governo: è stata autorizzata in passato la costruzione di abitazioni addirittura nell'area

aeroportuale. Vi sono inoltre abitazioni abusive, quindi costruite molto vicino all'aeroporto. Vi è stata, comunque, una pessima gestione del territorio senza tener conto che un giorno sarebbe nato un aeroporto di importanza internazionale. Quello che a me stupisce nel modo più assoluto è che sulla questione del rumore si continua a leggere sui giornali che si farà e si vedrà cosa fare.

Vorrei ricordare, da modesto operatore del settore, che da tanti anni esiste un *software* della Federal Aviation, che costa circa 100 dollari e di cui non posso darvi la copia perché altrimenti porrei in essere una violazione del diritto di *copyright*, nel quale vengono simulate le fasi di atterraggio, rullaggio e decollo di tutti gli aeroplani commerciali oggi esistenti. Mi sarei aspettato che, almeno da questo punto di vista e prima dell'avvio dell'aeroporto di Malpensa, il quadro della situazione fosse stato chiarito. Invece, continuo a leggere che non si riesce a trovare una soluzione al problema e quella portata avanti finora e caldeggiata anche dal Ministro, vale a dire trasferire tutti i voli di Linate a Malpensa (si parla di oltre 300 voli settimanali nel primo *step* e di altri 300 nel successivo), rappresenta a mio avviso un peggioramento. Non voglio richiamare gli esempi di Parigi, Londra o New York – dove addirittura viene utilizzato anche l'aeroporto di Newark che si trova in un altro Stato, sebbene a pochi chilometri da Manhattan – ma è evidente che in tutte le grandi capitali esiste un «sistema aeroportuale». Tutte le megalopoli, quindi, risolvono il problema in questo modo. Sono a conoscenza del fatto che l'Alitalia esercita delle pressioni affinché tutti i voli vengano concentrati su Malpensa perché ciò è funzionale ai suoi piani. Non possiamo però sottoporre le popolazioni che vivono nei pressi dell'aeroporto ad una situazione di questo tipo. L'emendamento 8^a-9^a-Tab.9.8 si limita pertanto a sottolineare la questione e ad offrire un modesto contributo finalizzato ad alleviare le sofferenze di questa gente. Conosco il caso di un signore che ad ogni decollo misura un livello di inquinamento acustico superiore ai 90 decibel; considerando che la legge italiana prescrive un massimo di 70 decibel potete capire la gravità del disagio. Non credo tuttavia che il rumore riesca a far volare i tetti, come hanno scritto i giornali.

Signor Ministro, la invito non soltanto ad accogliere il mio emendamento, ma a rassicurarci sull'esistenza di fondi finalizzati ad interventi in questo campo. Occorre dar vita ad un sistema aeroportuale milanese – tra l'altro già previsto nel decreto Burlando – e dotarlo di adeguate infrastrutture. Attualmente sul piano della mobilità intorno all'area milanese registriamo infatti una situazione tragica.

Per quanto riguarda l'emendamento 8^a-9^a-Tab.9.9, sono consapevole del fatto che esso non ha una giusta collocazione. Del resto, non esistendo una tabella *ad hoc* ove poter inserire questo finanziamento, mi sono trovato in seria difficoltà. Mi riferisco al trasporto ferroviario metropolitano, un sistema che non ha molti *sponsor* in Italia, mentre a mio giudizio potrebbe risolvere gran parte dei problemi esistenti. Anche stamattina il ministro Micheli ha ripetuto che occorre far viaggiare persone e merci sulle reti ferroviarie. Questo vale soprattutto per le metropoli dove abbiamo

enormi difficoltà nella viabilità. Il tutto si scontra con problemi di carattere finanziario e tecnico. Oggi costruire una tramvia costa circa 20 miliardi a chilometro, mentre costruire una metropolitana costa oltre 100 miliardi a chilometro. Considerando che a Roma è stato realizzato un sistema metropolitano e ferroviario. La linea Fiumicino-Fara Sabina, che funziona egregiamente facendo registrare anche un certo ritorno economico, mi chiedo perché non si fa altrettanto su larga scala. Utilizzando la strada ferrata esistente, vale a dire quella delle Ferrovie dello Stato, con un investimento minimo si potrebbe dar vita ad un sistema di trasporto rapido di massa senza spendere centinaia di miliardi o aspettare anni e anni per costruirne uno *ex novo*. In proposito, desidero sottolineare che non esiste una tabella di bilancio che si occupi di queste soluzioni, né un quadro legislativo finalizzato a sostenerle. Anzi, il Regolamento di attuazione della direttiva comunitaria 91/440 CE, riguardando soltanto le grandi linee nazionali non autorizza le società private a far correre treni nelle aree metropolitane. Occorre pertanto predisporre un quadro legislativo adeguato e prevedere finanziamenti per questa tipologia di trasporto che in Italia, sia per questioni orografiche che organizzative, mi sembra l'unica praticabile. Attualmente esistono sistemi di questo tipo solo in due città, Salerno e Lecco. Non conosco bene il sistema di Salerno, ma so che quello di Lecco è stato attivato con una spesa iniziale di circa 600 milioni. una somma che a Roma consente di acquistare ben 3 licenze di taxi. Ciò è stato possibile anche grazie al contributo della provincia e di 11 enti locali interessati che, sebbene versino in condizioni di drammatica povertà, hanno deciso tutti insieme di sopportare lo sforzo economico. Invito sia i colleghi che il Governo a fare mente locale su tale questione, che considero l'uovo di Colombo per cercare almeno di affrontare, se non proprio di risolvere, il grave problema della mobilità urbana. Riconosco che il mio emendamento non è del tutto pertinente e preannuncio quindi l'elaborazione di una nuova proposta emendativa da presentare in sede di esame della finanziaria. È un problema che la provincia di Lecco, che è l'ente gestore della mobilità interurbana e che tra l'altro è governata dall'Ulivo, sta cercando di affrontare da tempo.

L'emendamento 8^a-9^a-Tab.9.10 vuole andare incontro alle cose dette dal Ministro questa mattina. Non è possibile sostenere che non si debbono più costruire strade, soprattutto al Nord, perché occorre viaggiare in ferrovia, quando queste ultime perdono costantemente percentuali di merci e sono prive di sistemi di intermodalità. Senza considerare poi la mancata realizzazione (di opere già finanziate; cito in proposito il raddoppio della linea Lecco-Milano, finanziata da lungo tempo ma che – chissà per quale motivo – non va avanti nonostante la forte richiesta degli utenti. Le Ferrovie hanno già annunciato che la sua entrata in esercizio slitterà di almeno un paio di anni. Sono convinto però che passerà molto più tempo dal momento che i lavori non solo non procedono ma non sono nemmeno iniziati.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria*. Il senatore Castelli come al solito ha sollevato dei problemi certamente validi. Il problema dei collegamenti di Malpensa deve essere affrontato sia in termini di coordinamento territoriale degli enti locali sia di adeguamento legislativo. Come ha riconosciuto lo stesso senatore Castelli, questo è un tema che non riguarda direttamente l'approvazione dell'emendamento, per cui il parere è contrario.

L'emendamento 8^a-9^a-Tab.9.1 solleva certamente un tema importante sul quale ci siamo anche dilungati. Naturalmente, esso è importante, ma del tutto parziale rispetto al tema complessivo dell'inserimento della struttura Malpensa in quella particolare situazione urbanistico-ambientale. Peraltro, per questi interventi vi è già all'articolo 36, comma 1, lettera f) del disegno di legge finanziaria una somma a partire dal 2010, ed il Ministro stesso ha già detto che si tratta di un primo stanziamento che eventualmente potrebbe essere ulteriormente ritoccato.

Credo che non tanto l'approvazione dell'emendamento quanto – mi permetto di insistere – un monitoraggio relativo all'evoluzione che avrà nel tempo il sistema di trasporto aereo – basti pensare all'evoluzione dei mezzi di trasporto nel prossimo futuro – sia probabilmente lo strumento che consentirà di affrontare questo tema. Detto questo, il parere è contrario.

TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Vorrei anch'io sottolineare che i temi sollevati dal senatore Castelli sono veri; aggiungerei che le abitazioni autorizzate impropriamente sono un fatto reale ma ciò è da imputarsi essenzialmente a decisioni dei comuni o della regione. Dal 1971 abbiamo delle notifiche scritte su citazione del Ministero dei trasporti secondo cui in quel perimetro non si dovevano costruire abitazioni, perché già allora esso era destinato ad ospitare l'aeroporto internazionale che diventò realizzabile solo nell'85. Tuttavia, esiste un certo numero di abitazioni in queste zone e già nelle prime valutazioni in atto con la regione Lombardia competente, per i criteri di indennizzo ne abbiamo tenuto conto. Vi è un'altra fonte possibile che stiamo attivando di concerto con la Presidenza del Consiglio: un vecchio decreto che prevede la destinazione di parte dei fondi per porre rimedio al rumore di una serie di aeroporti. È quindi un problema da noi condiviso.

Stiamo anche analizzando quale possa essere in futuro lo sviluppo dell'aeroporto di Linate. La Commissione sull'inquinamento acustico da mesi ha chiuso i suoi lavori. Pochi giorni fa però, con il coinvolgimento di varie autorità locali, è stato svolto un lavoro complicato. È stato messo in atto un modello matematico molto sofisticato per simulare il rumore in tutta la zona a 180° a Nord di Malpensa. Si immaginano circa 800 decolli al giorno con diverse soluzioni a diverse altezze e diverse velocità. Da questo modello matematico derivano sei ipotesi di rotte possibili con diversi gradi di sacrificio. Ogni ipotesi di distribuzione delle rotte provoca un aumento dell'inquinamento atmosferico. L'ipotesi più equilibrata è la

sesta perchè precisa e ben distribuita sul territorio: considera ovviamente i livelli di inquinamento superiore ai 60 decibel, dai 60 ai 75; allarme zero sotto i 61. La soluzione 6 è quella che probabilmente sacrifica un numero minore di persone. Nella zona in cui superiamo i 61 decibel si trovano 2.000 persone.

CASTELLI. I dati di quella ricerca si riferiscono a valori medi.

TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*. No, altrimenti la media sarebbe 90.

CASTELLI. No, perché quando l'aereo è decollato scende a 40.

TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Dipende da come facciamo le medie. In ogni caso, in base alla notevole quantità di documentazione di cui disponiamo sull'argomento, non credo si tratti di una questione risolvibile con un semplice *software*. Abbiamo anche messo un annuncio su Internet per tutte le persone che desiderano fare delle osservazioni. La soluzione più equilibrata individuata finora prevede un impatto superiore ai 60 decibel su 2.000 persone, quindi un impatto relativamente modesto.

Mi rendo conto della novità rappresentata da Malpensa, ma non vorrei che si trascurassero altre situazioni. Anche l'aeroporto di Linate, che intendiamo sviluppare, è collocato in una zona abitata, così come quello di Capodichino. La soluzione del problema va ricercata pertanto in un'ottica generale. Per quanto riguarda i tempi di verifica e di attuazione, poiché fra quindici giorni avremo i dati relativi alla valutazione di impatto ambientale, prenderemo una decisione globale alla fine del mese.

Premesso ciò, pur apprezzando l'intenzione, esprimo parere contrario sull'emendamento 8^a-9^a-Tab.9.8 e su tutti i restanti emendamenti del senatore Castelli al quale peraltro suggerisco, con riferimento ai sistemi di trasporto rapido di massa, di approfondire tecnicamente la questione con i nostri uffici perché, per quanto ne so, la sua proposta di utilizzare il sedime esistente per realizzare metropolitane o tram di fatto viene già applicata. La metropolitana di superficie della zona veneta orientale utilizza per la tratta Venezia-Padova il quarto binario del raddoppio in corso dell'alta velocità. Anche il Governo, quindi, intende usare parte delle strutture esistenti a scopi diversi e con finalità di risparmio. Nel capitolo relativo ai trasporti in gestione diretta ed in concessione abbiamo inserito notevoli finanziamenti. Per le metropolitane sono stati stanziati circa 1.500 miliardi per i prossimi 2 anni; per le ferrovie in gestione diretta ed in concessione e per quelle locali relative a territori urbani abbiamo previsto impegni di spesa considerevoli. Senatore Castelli, è probabile che approfondendo la questione possa trovare qualcosa che la soddisfi.

Per il resto concordo con il parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli emendamenti.

(*Posti separatamente ai voti, vengono respinti gli emendamenti da 9.1 a 9.15*).

L'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno è così esaurito.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5^a Commissione sulla tabella 9 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

Propongo che sia conferito al relatore, senatore Vedovato, il mandato di redigere un rapporto favorevole.

CASTELLI. Signor Presidente, a nome del mio Gruppo esprimo un voto negativo su questa tabella per una ragione di carattere generale e per alcuni motivi puntuali. Di questi ultimi il principale è il costante ripianamento da parte dello Stato del *deficit* di alcune aziende di trasporto pubblico locale. Si tratta di una questione morale più che politica. Non è possibile che lo Stato intervenga a ripianare continuamente i debiti di aziende mal gestite, soprattutto perché ciò non soltanto incentiva a non effettuare miglioramenti, ma a presentare addirittura bilanci falsati.

Considerando che le aziende di trasporto pubblico locale possono pareggiare il bilancio usufruendo dei fondi regionali previsti, non si capisce per quale ragione lo Stato debba intervenire per porre rimedio a delle semplici inefficienze. A Roma chiunque abbia l'avventura di prendere un autobus dell'ATAC può constatare di persona che nessuno paga il biglietto. Inoltre, sappiamo che i dirigenti della società hanno a più riprese visitato la patrie galere per corruzione. Assistiamo quotidianamente al fallimento della nuova linea n. 8, che a distanza di tempo non riesce ancora a funzionare. A fronte di ciò non capisco perché gli italiani debbano pagare i 1.000 miliardi di *deficit* che l'ATAC accumula ogni anno; non capisco perché i romani debbano viaggiare gratis sugli autobus a spese di tutti gli italiani. Invito ufficialmente la Commissione a verificare quante persone a Roma pagano il biglietto dell'autobus. A mio avviso questo stato di cose può essere risolto soltanto se le stesse regioni si assumono l'impegno di ripianare il *deficit* delle proprie aziende di trasporto pubblico locale. Signor Ministro, sono parlamentare da nove anni e sono stanco di sentirmi ripetere che sarà così dall'anno prossimo. Speravo che con l'avvento del suo Dicastero, dal momento che il sottosegretario Angelini ha sempre condiviso questa linea, le cose potessero cambiare. Vedo purtroppo che non è così. La politica di oggi non è diversa da quella portata avanti in passato da Cirino Pomicino. Permettere che due grandi città come Roma e Napoli rappresentino oltre il 70 per cento del *deficit* globale (*deficit* che tutti poi debbono ripianare) è inaccettabile. Non capisco dove sia la logica di tutto ciò. Non è una questione di destra, di sinistra o di centro.

Per quanto concerne le cosiddette autostrade del mare, pur apprezzando molto l'iniziativa, vorrei ricordare alla Commissione che l'autostrada del mare tra Genova e Barcellona è fallita miseramente. Vorrei capire cosa c'è di nuovo rispetto a quelle fallimentari esperienze: non capisco come possiamo sperare che questa auspicabile iniziativa possa avere successo visto che secondo me l'unico sistema è agire sulla leva fiscale.

Se non vi saranno incentivi di carattere fiscale o finanziario per chi utilizza questa modalità non penso che ne usciremo mai.

Le tabelle che abbiamo esaminato comportano più di 2.000 miliardi di investimenti per le aree depresse. Continuiamo a dire che non siamo d'accordo che si debba investire soltanto nelle aree depresse perché occorre farlo anche laddove ve ne è bisogno. Devo ammettere che questo nuovo Governo qualche segnale in questo senso l'ha dato. Il Governo Prodi invece ha lasciato il Nord in condizioni disastrose. L'attuale Governo si rende conto che probabilmente se si continua così non ci sarà più niente per nessuno e quindi qualcosa deve fare.

Annuncio, signor Presidente, il mio voto contrario.

GERMANÀ. Anche noi purtroppo voteremo contro perché non condividiamo la politica che il Governo ha fatto nel settore dei trasporti per molti aspetti.

Si registrano circa 2.250 miliardi di residui passivi ma a questi credo vadano aggiunti i lavori appaltati e mai iniziati. Nel mio intervento nel corso della discussione generale ho fatto presente il caso siciliano: per l'autostrada Messina-Palermo è stata prevista la terza corsia quando ancora esistono alcune tratte non completate. Questo dimostra che il Governo non riesce purtroppo a controllare i vari settori.

Non ho voluto far riferimento all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina perché non si capisce più se è di sua competenza, signor Ministro, o del Ministero dei lavori pubblici, tanto è che in Aula si presentano i Sottosegretari di Stato ai trasporti o ai lavori pubblici. Quindi, si dovrebbe trovare un'intesa. Fino a quando non si chiarirà di chi è la competenza, non mi riferirò a questo problema.

Inoltre, mi rendo conto che alcune leggi vengono approvate per altre parti d'Italia ma non per il Meridione.

Per quanto riguarda il cabotaggio, la situazione è disastrosa. Ritengo infatti che dovremmo cercare di creare una concorrenza seria su questo mercato; altrimenti, i soldi vengono spesi male. Non capisco infatti perché debbano essere quattro subcompagnie a gestire l'intero mercato o perché la più importante di queste non debba diventare l'unica a farlo.

Non capisco a che cosa serva un manifesto specialmente se è vero che è costato così tanto come si dice: mi chiedo se sia possibile che la pubblicità delle Ferrovie dello Stato debba essere pagata con i nostri soldi per una cifra pari a 60 miliardi. Si è fatto cenno ai prepensionamenti ed ai fondi pensione delle Ferrovie posti a carico dell'INPS. Anche questo è un contributo che dà il cittadino italiano.

Sappiamo, infine, che gli stipendi dell'Alitalia sono altissimi, ma mentre i giovani cercano un lavoro l'Alitalia assume personale non italiano e - peggio ancora - che non parla inglese.

Abbiamo, ripeto, il grosso problema del ponte sullo Stretto di Messina. Questo attraversamento oggi costa circa 400 miliardi l'anno. Non vi è però nessuna programmazione per il futuro né si parla di privatizzazione. Non sono problemi che affrontiamo. Da quando si parla del ponte

sono stati spesi circa 16.000 miliardi. Non credo vi sia una programmazione a lungo raggio ma una programmazione sempre limitata.

Ritengo, infine, che il suo Dicastero dovrebbe cercare di creare procedure più snelle per coloro i quali intendono a proprie spese realizzare aeroporti di terzo livello. Non si chiede un contributo allo Stato ma quanto meno si chiede di non complicare la vita ai comuni o ai consorzi che intendono realizzare le opere a proprie spese. Ecco perché voteremo contro la manovra di bilancio.

RAGNO. Anche il Gruppo Alleanza Nazionale voterà contro. Abbiamo apprezzato lo sforzo che il signor Ministro oggi ha fatto intrattenendoci su vari problemi. Però, purtroppo ormai non ci è facile credere alle parole e vorremmo vedere i fatti: è da tanto tempo che ascoltiamo parole ma non vediamo appunto i fatti. Non possiamo firmare cambiali in bianco. Ci auguriamo comunque che le cose possano andare meglio di quanto non vadano adesso; la situazione è al degrado totale.

Con questa motivazione annuncio che il Gruppo di Alleanza Nazionale voterà contro la manovra di bilancio.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti la mia proposta.

È approvata.

L'esame congiunto dei documenti di bilancio è così concluso.

I lavori terminano alle ore 16,30.

