

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

75° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 NOVEMBRE 1990

Presidenza del Presidente **BERNARDI**

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto» (2389), risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Ridi ed altri; Torchio ed altri; Piro ed altri; Gottardo ed altri; Ferrarini ed altri; Testa Antonio ed altri; Zaniboni ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE	Pag. 2, 6, 7 e <i>passim</i>
ANDREINI (PCI)	3
LOTTI (PCI)	2
MARIOTTI (FEE)	5, 12
MARNIGA (PSI)	5
PATRIARCA (DC)	11
PINNA (PCI)	12
SANESI (MSI-DN)	10

SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti

«Disposizioni in materia di trasporti» (2479), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE	12, 14, 18 e <i>passim</i>
ANDÒ (DC)	20
MARIOTTI (FEE)	21
PATRIARCA (DC)	19
REZZONICO (DC)	20
SANESI (MSI-DN)	12, 17
SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti	18, 20, 25
SENESI (PCI)	12, 14, 17 e <i>passim</i>
VISCA (PSI), relatore alla Commissione ...	18, 19 22 e <i>passim</i>
VISCONTI (PCI)	17, 24

I lavori hanno inizio alle ore 16,20.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto» (2389), risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Ridi ed altri; Torchio ed altri; Piro ed altri; Gottardo ed altri; Ferrarini ed altri; Testa Antonio ed altri; Zaniboni ed altri, approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto», risultante dall'unificazione dei disegni di legge di iniziativa dei deputati Ridi ed altri; Torchio ed altri; Piro ed altri; Gottardo ed altri; Ferrarini ed altri; Testa Antonio ed altri; Zaniboni ed altri, già approvato dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo la discussione, rinviata nella seduta del 7 novembre. Proseguiamo nella discussione generale.

LOTTI. Signor Presidente, come ricorderà, noi concludemmo la precedente riunione dedicata all'esame del disegno di legge n. 2389 con una interruzione mentre io stavo tenendo il mio intervento in sede di discussione generale.

Io avevo svolto tutta una serie di considerazioni che volevano da un alto mettere in evidenza la necessità e l'urgenza del provvedimento e dall'altro, però, sottolineare i limiti che a nostro avviso quel provvedimento presentava.

In modo particolare il limite relativo alla sostanziale riduzione o addirittura misconoscimento del ruolo che le Regioni, nonostante abbiano competenza in materia ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, si vedono assegnato dal disegno di legge.

Sulla scorta di questa valutazione e di altre che ritengo inutile riprendere o approfondire, avevo preannunciato il voto di astensione del Gruppo dei senatori comunisti, in coerenza con l'analogo atteggiamento tenuto alla Camera dei deputati.

Successivamente c'è stata un'interruzione dell'esame del disegno di legge, che è durata circa tre-quattro settimane, nel corso della quale è sorta tutta una serie di giuste preoccupazioni da parte delle amministrazioni locali interessate, delle camere di commercio, di operatori e di vettori che, pur anch'essi avendo sottolineato le carenze e anche gli errori sostanziali del disegno di legge sul piano dell'assetto istituzionale, hanno però tutti quanti ribadito la necessità di non mettere in discussione i finanziamenti previsti dalla legge finanziaria per il 1990, che corrispondono, come è richiamato nel disegno di legge, a 30 miliardi per il 1990, 40 miliardi per il 1991, 40 miliardi per il 1992.

Anche noi, come forza politica, siamo preoccupati della situazione che si è determinata, soprattutto alla luce degli orientamenti contenuti

nel disegno di legge finanziaria per il 1991 che di fatto rimodula, riducendoli, i finanziamenti, e quindi, sulla scorta della decisione, che io ritengo per altro corretta, della Commissione bilancio del Senato, credo che oggi siamo nelle condizioni di arrivare a concludere l'esame del disegno di legge con un voto.

Allora, come conseguenza logica delle cose che ho detto prima, pur permanendo una nostra sostanziale critica all'assetto istituzionale previsto dal disegno di legge e alla riduzione, al contenimento dei poteri delle Regioni, credo che prevalga su questo ragionamento un'altra riflessione, una riflessione che ha due contenuti: il primo è che il provvedimento è urgente ed è bene non disperdere il finanziamento; il secondo è che solamente decidendo oggi, approvando il disegno di legge siamo in grado di conservare le risorse anche per il 1990, che ammontano a 30 miliardi. Sono in corso delle opere, le quali vanno completate.

Mi rendo conto che se avessimo aperto una discussione più approfondita nel merito, con possibilità anche di modificare il disegno di legge, altre cose avremmo potuto aggiungere e che forse, sul tema della navigazione interna, settore sostanzialmente ininfluenza oggi sul sistema dei trasporti, ma pure possibile protagonista di una diversa modalità apprezzabile, avremmo anche potuto allargare la nostra riflessione ad altre Regioni che non siano solamente quelle interessate al sistema idroviario padano-veneto (è arrivata tutta una serie di sollecitazioni alla Commissione, a ciascuno di noi).

Allora io ritengo, in conclusione, che sia corretto che oggi la Commissione licenzi il provvedimento al fine di favorire questo dato positivo del provvedimento. Modificando il precedente annunciato atteggiamento di astensione, annuncio oggi il voto favorevole - pur conservando tutte le riserve - del Gruppo dei senatori comunisti. Mi rendo conto però che non si può ritenere concluso l'esame nel Parlamento del tema della navigazione interna e quindi il Parlamento dovrà favorire il recupero della materia in altra occasione che ci consenta di correggere le storture presenti in questo disegno di legge e anche, da un altro lato, di prendere in serio esame le segnalazioni che sono pervenute a tutti quanti i Gruppi in queste ultime settimane da parte di altre regioni che non sono quelle comprese nell'attuale intesa padano-veneta che vede solamente interessate le regioni del Piemonte, dell'Emilia-Romagna, della Lombardia e del Veneto, in quanto sappiamo che questo discorso può riguardare anche la regione Toscana e forse anche qualche altra regione.

Queste sono le cose che volevo dire. Ovviamente ho già fatto la dichiarazione di voto e così concludo l'intervento in discussione generale rassegnando le nostre valutazioni all'apprezzamento della Commissione.

ANDREINI. Signor Presidente, quello delle idrovie è un problema che oggi si presenta in modo più accentuato rispetto al passato, se pensiamo alle scelte che attualmente si impongono per i trasporti ferroviari e per idrovie (è da poco tempo che è partita la scelta della compagnia di navigazione che dovrebbe utilizzare il Tirreno come autostrada d'acqua).

Il problema delle idrovie padane è uno dei più antichi. Nell'800, tra i fiumi di prima classificazione venivano indicati dal Ministero dei lavori pubblici fiumi dei tratti in cui si poteva svolgere la navigazione, indipendentemente dalla pericolosità per le alluvioni; l'uso per la navigazione contribuiva a determinare la classificazione, per cui il Po veniva diviso, a seconda dei tratti, in classificazione 1° e 2°.

Nel disegno di legge in discussione è indicato il canale Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante: questa opera, iniziata nel periodo fascista, doveva consentire la navigazione nei vari tratti che sono stati fatti; poi con la subsidenza (chiedo scusa se dico cose che possono essere già note alla Commissione) c'è stato un abbassamento dei ponti, per cui tutti i ponti sono calati di due o tre metri.

Si tratta di una tipica scelta della collettività italiana che si ripropone senza aver mai individuato come uscirne, e questo è frutto di cifre esigue; il fatto che ogni volta la cifra sia esigua fa sì che poi i problemi si pongano in una prospettiva diversa. Per esempio non ancora definito è come si sbocca in mare a Po di Levante.

La cifra - ripeto - è modesta; condivido le argomentazioni che sono state portate, la scelta però non è più rinviabile.

Teniamo presente che nel passato su questi fiumi (mi riferisco in particolare al Po) c'era navigazione, c'erano porti lungo tutto il tratto navigabile: oggi non si sono più.

Se noi guardiamo la cifra ci accorgiamo che questa vale solo come dato simbolico o come dato di prospettiva, perchè 30 miliardi per quattro o cinque idrovie concorrenti o alternative noi sappiamo che sono ben cosa; non è un'operazione simile a certi altri interventi «a pioggia» per cui un po' dappertutto qualcosa si fa: qui adottare interventi «a pioggia» vuol dire non dar niente, perchè se una idrovia non è funzionale non serve.

Queste sono considerazioni aggiuntive rispetto a quelle del collega Lotti.

Certo, c'è il problema della gestione: questo provvedimento si intreccia anche con quella sulla difesa del suolo, per cui sarebbero in ballo le competenze delle autorità di bacino, le competenze esclusive del Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda la sicurezza e quelle che riguardano la navigabilità. Pertanto da una parte abbiamo il sistema istituzionale della difesa del suolo con Ministeri e regioni, dall'altra abbiamo le competenze specifiche del Ministro dei lavori pubblici per quanto riguarda la sicurezza, che supera qualsiasi altro problema, ambientale e non, e dall'altro ancora abbiamo la scelta della navigabilità, di competenza dei Trasporti.

In ogni caso, al di là dell'intreccio delle competenze, io credo che occorra decidere, una volta per tutte, se questa nostra Repubblica vuol vedere nella via d'acqua padana un mezzo di comunicazione fondamentale per i trasporti. Questo è il vero interrogativo che si pone e certamente la cifra che al riguardo viene stanziata nel disegno di legge in esame è inadeguata; se essa, però, sta a significare uno sforzo propulsivo, anche se insufficiente, in tale direzione, allora siamo d'accordo, ma se invece è il risultato di avanzi racimolati tra i vari Ministeri è evidente che non siamo sulla strada giusta.

MARNIGA. Signor Presidente, prendo la parola per precisare la posizione del Gruppo socialista in merito al disegno di legge in esame. Le perplessità sollevate al riguardo, in una delle prime riunioni, riservandomi poi di entrare più approfonditamente nel merito dopo aver acquisito e studiato più a fondo i diversi aspetti e contenuti del provvedimento, si riassumevano - e si riassumono ancora oggi - sostanzialmente nel fatto che con questo disegno di legge viene attribuita al Ministro dei trasporti la competenza per la costruzione e la gestione del sistema idroviario, in contrasto con le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 che aveva trasferito alle Regioni le funzioni amministrative in tale materia. È pur vero che l'articolo 117 della Costituzione si riferisce a competenze di interesse esclusivamente regionale, mentre in questo caso sono coinvolti anche interessi dello Stato, ma non bisogna dimenticare che le regioni interessate hanno già costituito un'intesa per la gestione congiunta di tali funzioni, così come è prevista dall'articolo 98 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616.

Il nostro timore è, dunque, che da parte del Ministero si stia tentando di recuperare competenze regionali, con un conseguente accentramento delle stesse a livello centrale.

Va, inoltre, tenuto presente che il territorio delle quattro regioni interessate (Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna), che producono il 60 per cento del prodotto interno lordo, è oberato dal 65 per cento del trasporto merci nazionale. Pertanto, a fronte di modi di trasporto saturi, come sta dimostrando di essere il sistema stradale, si pone la necessità di migliorare il funzionamento non solo delle ferrovie - su cui siamo tutti d'accordo - ma anche di sfruttare al meglio - e questo disegno di legge va in questa direzione - le potenzialità di trasporto che la realizzazione di un efficiente sistema idroviario racchiude. Tra l'altro, gli studi condotti in materia hanno dimostrato che il trasporto via acqua di questo sistema idroviario potrebbe assorbire sino a 10 milioni di tonnellate di merci annue.

In conclusione, pur con i limiti prima denunciati, il provvedimento in esame si muove nella direzione giusta e pertanto preannuncio il voto favorevole del Gruppo socialista su di esso.

MARIOTTI. Signor Presidente, ritengo che gli interventi che mi hanno preceduto abbiano ampiamente sottolineato l'importanza del disegno di legge al nostro esame e che la discussione svoltasi in queste settimane al riguardo non sia stata inutile. Abbiamo, infatti, preso contatto con i rappresentanti delle regioni ed abbiamo ricevuto una documentazione densa di indirizzi.

Certo, questo non è un provvedimento che soddisferà completamente le richieste del trasporto idroviario, ma è senza dubbio la prima importante tappa in direzione di uno sviluppo più generalizzato di tale mezzo di trasporto, oltre a costituire la premessa per un collegamento con l'Europa, in particolare quella orientale. In un quadro più ampio, dunque, esso può rappresentare il punto di partenza per l'inclusione dell'Italia in un sistema europeo che sta dando ottimi risultati sotto tutti i punti di vista, non ultimo quello della tutela ambientale, derivante dalla riduzione del trasporto su gomma.

Rimangono ovviamente altre che chiedono un intervento che oggi non è possibile effettuare; tra queste voglio ricordare la regione Toscana, che ci indica il canale Navicelli come uno da riattivare come via d'acqua che può senza dubbio servire una regione importante quale appunto è la Toscana.

Dicevo che quello che ci apprestiamo ad approvare è un primo, importante provvedimento riguardante un intervento nelle regioni a maggior vocazione nel trasporto idroviario perchè facenti parte dell'unica vera pianura italiana, la pianura Padana. Inoltre questo provvedimento costituisce anche una sollecitazione a sviluppare un modo di trasporto che noi ci auguriamo abbia diffusione la più ampia possibile nel Paese e, dicevo, in collegamento con l'Europa.

Queste sono le ragioni che ci inducono a considerare positivamente l'approvazione del provvedimento e a raccomandare appunto il voto favorevole.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti. Il Governo prende la parola innanzi tutto per dire a quanti hanno espresso certe critiche che, da un punto di vista costituzionale, esse hanno sicuramente una certa validità. Però i componenti dell'8^a Commissione debbono tenere presente che le stesse preoccupazioni le hanno avute i componenti della IX Commissione della Camera, la quale ha tenuto all'ordine del giorno per molto tempo questo disegno di legge, affrontando tale problematica con notevole senso di serietà, e ha finito con l'approvarlo proprio per le ragioni addotte in quest'Aula circa l'opportunità di dare vita a questo che rappresenta il primo provvedimento di realizzazione del piano nazionale dei trasporti in una modalità che in Italia era stata completamente trascurata, a differenza di quello che si era verificato in altre nazioni europee, in modo particolare in Germania. Oggi, finalmente, tale modalità prevede il via anche in Italia e mi auguro che questo sia seguito al più presto da altri provvedimenti riguardanti altre idrovie che potrebbero essere realizzate: mi riferisco all'Arno, al Tevere ed anche al Volturno.

È chiaro che il tutto dovrebbe far parte di un disegno di carattere generale che trova una prima esplicazione in questo provvedimento, il quale, pur costituendo soltanto un frammento di un mosaico che dovrà costruirsi, rappresenta comunque una pietra miliare importante proprio ai fini della realizzazione dell'obiettivo di un adeguamento all'Europa, più che di un inserimento nell'Europa, per quanto riguarda i costi e per quanto riguarda la saturazione della rete stradale.

Proprio per questi motivi anche il Governo è stato favorevole al superamento di certe difficoltà che, dopo essere state approfondite, sono state superate da parte di tutti in quanto sono state ridotte al minimo. Bisogna tenere presente che le difficoltà maggiori nella realizzazione delle opere riguardanti più regioni stanno proprio nel trovare l'intesa fra le varie regioni: e il disegno di legge in discussione, in sostanza, ha avuto primariamente questa preoccupazione. Si è voluto salvaguardare quelle che sono le competenze regionali prevedendo un'intesa con le

regioni stesse e solo quando non fosse stato possibile raggiungere questa intesa è stato previsto il ricorso alla decisione ministeriale. Questo per quanto riguarda la definizione del tracciato e per quanto riguarda il piano pluriennale di attuazione.

Per quanto poi riguarda gli interventi, analogamente si è tenuto conto delle competenze delle regioni, e in modo particolare per quanto riguarda la realizzazione degli interventi stessi le regioni sono state pienamente salvaguardate.

Proprio per questi motivi il Governo è d'accordo con il fatto che questo disegno di legge di iniziativa parlamentare trovi quanto prima applicazione e sollecita la Commissione ad approvarlo.

PRESIDENTE. Debbono essere svolti alcuni ordini del giorno.

Il primo è stato presentato dai senatori Sanesi ed altri. Ne do lettura.

«L'8^a Commissione permanente del Senato

impegna il Governo affinché sia definito un intervento specifico finalizzato al recupero ed alla riattivazione del canale dei Navicelli (Pisa)».

(0/2389/1/8)

SANESI, VISCONTI, PATRIARCA, VISCA, MARIOTTI

Lo metto ai voti.

È approvato.

Segue l'ordine del giorno presentato dal senatore Giustinelli ed altri. Ne do lettura:

«L'8^a Commissione del Senato, in sede di approvazione del disegno di legge relativo agli interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto,

impegna il Governo, d'intesa con le regioni interessate e la competente autorità di bacino, a promuovere gli studi e le verifiche necessari a valutare la possibilità - anche sotto il profilo del rapporto costi-benefici - di estendere la navigabilità del fiume Tevere, in relazione alle stesse opportunità offerte dal più generale sistema Nera-Tevere e con specifico riferimento all'interporto di Orte in corso di realizzazione».

0/2389/2/8

GIUSTINELLI, SPOSETTI, BERNARDI, PATRIARCA, MARIOTTI

Lo metto ai voti.

È approvato.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

1. La realizzazione del sistema idroviario padano-veneto è dichiarata di preminente interesse nazionale.

2. Alla costruzione e alla gestione del sistema idroviario padano-veneto provvede il Ministero dei trasporti.

È approvato.

Art. 2.

1. Per la prima attuazione del sistema idroviario padano-veneto, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti, sentito il Comitato interministeriale per la programmazione dei trasporti (CIPET) o, nelle more della sua costituzione, il Comitato dei Ministri previsto dall'articolo 2 della legge 15 giugno 1984, n. 245, e prorogato dal comma 3 dell'articolo 34 della legge 28 febbraio 1986, n. 41, sentita l'Unione di navigazione interna italiana (UNII) e d'intesa con le regioni Emilia-Romagna, Piemonte, Lombardia, Friuli-Venezia Giulia e Veneto, definisce il tracciato della rete che costituisce il sistema idroviario padano-veneto, nonché il relativo piano pluriennale di attuazione. Qualora entro novanta giorni non si raggiunga l'intesa con le Regioni, il Ministro dei trasporti provvede, sentita la Commissione parlamentare per le questioni regionali.

2. Il Ministro dei trasporti approva, con proprio decreto, il tracciato della rete che costituisce il sistema idroviario padano-veneto e il relativo piano pluriennale di attuazione entro duecentodieci giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Il piano pluriennale di attuazione del sistema idroviario padano-veneto definisce l'ordine di precedenza degli interventi in funzione della creazione di tratte funzionali e della loro immediata entrata in esercizio, e prevede la realizzazione di strutture per l'interscambio con gli altri sistemi di trasporto nazionali ed internazionali.

È approvato.

Art. 3.

1. Per la realizzazione degli interventi previsti dal piano pluriennale di attuazione il Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, approva i progetti esecutivi e li trasmette alla competente autorità di bacino di cui all'articolo 12 della legge 18 maggio 1989, n. 183, nonché alle amministrazioni dello Stato ed agli enti comunque tenuti ad adottare atti di intesa e a rilasciare pareri, nulla osta, autorizzazioni, approvazioni e concessioni, anche edilizie, previsti da leggi statali e regionali.

2. Qualora l'attivazione del piano di interventi richieda l'azione integrata di amministrazioni statali, di enti o di altri soggetti pubblici, o

comunque di due o più tra i soggetti predetti, il Ministro dei trasporti promuove la conclusione di accordi di programma, ai sensi dell'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142.

3. Il Ministro dei trasporti convoca una conferenza cui partecipano i rappresentanti delle amministrazioni, enti ed organi di cui al comma 1. La conferenza valuta i progetti esecutivi nel rispetto delle disposizioni vigenti e si esprime su di essi entro trenta giorni dalla convocazione, in una seduta all'uopo convocata, approvando, ove occorranza, le opportune modifiche, senza che ciò comporti la necessità di ulteriori deliberazioni del soggetto proponente.

4. L'approvazione del progetto esecutivo, assunta all'unanimità, sostituisce ad ogni effetto gli atti di intesa, i pareri, i nulla osta, le autorizzazioni, le approvazioni e le concessioni, anche edilizie, previsti da leggi statali e regionali e di competenza dei soggetti partecipanti.

5. Tutte le opere da eseguire in conformità dei progetti esecutivi approvati per l'attuazione della presente legge, comprese le opere accessorie, le zone portuali, i collegamenti ed i raccordi, nonché la costruzione delle zone di interscambio e delle strade laterali di servizio, sono dichiarate di pubblica utilità, urgenti e indifferibili a tutti gli effetti di legge.

6. I progetti esecutivi per gli interventi previsti dal piano pluriennale di attuazione del sistema idroviario padano-veneto e i progetti relativi alle opere di cui all'articolo 6 sono soggetti alla valutazione di compatibilità ambientale di cui all'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e successive norme di attuazione.

È approvato.

Art. 4.

1. Il Ministro dei trasporti è autorizzato ad affidare in concessione la costruzione e gestione del sistema idroviario padano-veneto alla società «Idrovie Spa» o ad altra società a prevalente capitale pubblico.

2. Le Regioni di cui all'articolo 2 possono sottoscrivere quote di capitale o acquistare azioni della società concessionaria fino al 50 per cento del capitale sociale.

3. La concessione è accordata con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, del tesoro, della marina mercantile e dell'ambiente. Con lo stesso decreto viene approvata altresì, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, la convenzione che disciplina la concessione ed il relativo piano finanziario.

4. La concessione è accordata per un periodo non superiore a sessanta anni.

È approvato.

Art. 5.

1. Il concessionario può contrarre mutui con istituti, enti e sezioni di credito autorizzati ad esercitare il credito a medio e a lungo termine,

con istituti, enti e società di previdenza e di assicurazione e con l'Istituto di credito delle casse di risparmio italiane.

È approvato.

Art. 6.

1. In via transitoria, per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto, nel quadro del piano generale dei trasporti, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 aprile 1986, e pubblicato nel supplemento ordinario n. 36 alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 111 del 15 maggio 1986, è autorizzata la spesa di lire 30 miliardi per l'anno 1990 e di lire 40 miliardi per ciascuno degli anni 1991 e 1992, per opere di sistemazione e ricalibratura dell'alveo del fiume Po al fine di assicurare la navigazione, per opere di costruzione o completamento di lotti funzionali del canale Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, dell'idrovia Padova-Venezia e dell'idrovia ferrarese e per lavori di straordinaria manutenzione dell'idrovia litoranea veneta, nonché per opere di costruzione o completamento di lotti funzionali di porti interni, tenuto conto delle intese intervenute tra le Regioni interessate. La spesa predetta comprende gli oneri per eventuali studi ed indagini preliminari per l'intero sistema idroviario, nonché per le progettazioni.

2. Il Ministro dei trasporti, d'intesa con il Ministro dei lavori pubblici e con le Regioni di cui all'articolo 2, dispone l'assegnazione degli stanziamenti per la realizzazione delle opere di cui al comma 1 al Ministero dei lavori pubblici per le opere relative al Po e alle Regioni per le altre opere.

3. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 30 miliardi per l'anno 1990 e a lire 40 miliardi per ciascuno degli anni 1991 e 1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1990, all'uopo utilizzando l'accantonamento «Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto».

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.
Passiamo alla votazione finale.

SANESI. Non sembri strano, ma io sono soddisfatto della soluzione di questo problema che ritengo annoso e la cui soluzione era da molti auspicata, anche se debbo confessare che ritengo il provvedimento che andremo ad approvare complicato e poco funzionale.

Ciò potrebbe indurmi ad esprimere voto contrario se questo non fosse inteso come contrarietà del nostro Gruppo alla modalità di trasporto idroviaria e all'impegno a stornare verso altre modalità di trasporto una parte del traffico che attualmente si effettua su strada.

Per evitare, dunque, una simile errata interpretazione dell'atteggiamento del mio Gruppo, che del resto avevo già evidenziato nella

dichiarazione di voto che feci in occasione del dibattito sulla fiducia al Governo Andreotti, portando la realizzazione di un sistema idroviario come esempio delle cose che avremmo dovuto fare nel campo dei trasporti e suscitando al riguardo l'interesse dello stesso Presidente del Consiglio, annuncio il voto favorevole del Gruppo del Movimento sociale-Destra nazionale a questo provvedimento.

PATRIARCA. Signor Presidente, anche il Gruppo democristiano esprime voto favorevole sul provvedimento in esame. Noi avremmo desiderato, proprio perchè la realizzazione di un sistema idroviario è prevista dal piano generale dei trasporti, che il disegno di legge in titolo, anzichè scaturire dalla iniziativa dei parlamentari della zona, fosse stato proposto dal Governo, deciso finalmente a portare avanti quel programma di intermodalità o di plurimodalità che dovrebbe contraddistinguere la politica dei trasporti del nostro Paese.

In ogni caso, prendiamo atto che il provvedimento, sia pur parziale e limitato nelle risorse, costituisce comunque l'avvio di un'apprezzabile alternativa al trasporto su gomma, tenuto conto che, in modo particolare per il trasporto merci, la condizione del sistema stradale su strada ha raggiunto limiti insopportabili.

Per tale motivo, dunque, riteniamo che il provvedimento vada valutato positivamente, anche se sono sorte alcune perplessità legate soprattutto dalla complessità dei rapporti tra i vari soggetti interessati. Siamo dell'avviso, però, che anche attraverso la Conferenza dei servizi, che indubbiamente rappresenta una grossa innovazione per superare le difficoltà in ordine alle procedure, questa iniziativa potrà sortire un immediato effetto positivo, anche se ad essa dovrà seguire una serie di ulteriori interventi, anche di natura finanziaria, al fine di consentire lo sfruttamento del grande patrimonio viario che è costituito dalle vie fluviali, soprattutto nelle regioni pianeggianti, contribuendo così sostanzialmente a risolvere i problemi del trasporto su strada.

PRESIDENTE. Desidero anch'io esprimere il mio compiacimento per la positiva conclusione cui si avvia il disegno di legge al nostro esame, proprio in un momento in cui il trasporto su strada entra nuovamente in crisi. Tra l'altro, qualche giorno fa mi è pervenuto uno studio della Finmare che prevede la messa a punto di un programma di cabotaggio marittimo. Pertanto, assistere, da una parte, al rilancio delle ferrovie, cui abbiamo anche noi contribuito con la recente approvazione della riforma dell'ente Ferrovie dello Stato e dall'altra a quello del cabotaggio marittimo e del sistema idroviario comincia finalmente a farci intravedere l'effettiva realizzazione del tanto auspicato principio dell'intermodalità.

Mi auguro anch'io, quindi, che questo sia l'inizio di una politica idroviaria che consenta ai nostri corsi d'acqua di essere utilizzati sia per il trasporto delle merci che per quello delle persone.

PATRIARCA. Poichè lei, signor Presidente, ha fatto riferimento all'iniziativa della Finmare di varare un programma di cabotaggio marittimo, riterrei utile ed opportuno rivolgere un invito al Presidente di tale società affinchè venga in Commissione ad illustrarci i contenuti e

le indicazioni di tale programma, tenuto conto che anch'esso risponde alla necessità di differenziazione nei modi di trasporto, che indubbiamente trova poi nel cabotaggio uno degli elementi di fondo.

Inoltre, vorrei pregare la Presidenza di contattare l'omologa Commissione dell'altro ramo del Parlamento per sollecitare l'approvazione dei provvedimenti, da molto tempo ivi presentati, in materia di cabotaggio e di sistemi portuali, tenuto conto della dimensione e della importanza che tale settore riveste nella riorganizzazione complessiva dei traffici nel nostro Paese.

MARIOTTI. Signor Presidente, mi associo alle richieste testè avanzate dal senatore Patriarca.

PINNA. Signor Presidente, in occasione dell'audizione dei vertici della Finmare, vorrei che questi ci fornissero notizie più precise anche relativamente alle iniziative concrete che la società intende assumere a proposito del collegamento veloce fra i porti della Sardegna e il cosiddetto continente. Vorrei conoscere, in sostanza, quali sono gli impegni della Finmare su questo punto.

PRESIDENTE. Accolgo la richiesta di effettuare un'audizione dei rappresentanti della Finmare, che dovrà comunque svolgersi in sede informale dal momento che non abbiamo al nostro esame un provvedimento specifico cui agganciarla.

Assicuro altresì i colleghi che prenderò contatti con la Camera dei deputati per sollecitare l'iter dei disegni di legge in materia portuale.

Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

«Disposizioni in materia di trasporti» (2479), approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Disposizioni in materia di trasporti», già approvato dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo la discussione, sospesa nella seduta del 7 novembre. Ricordo che è già stata svolta la relazione sul disegno di legge. Dichiaro aperta la discussione generale.

SANESI. Desidero intervenire preliminarmente per dire solamente che è risibile (purtroppo è questa la parola che si deve usare) che si discuta di un disegno di legge di accompagnamento alla legge finanziaria per il 1990 anzichè a quella per il 1991.

SENESI. Non voglio ripetere quello che ha già detto il collega Sanesi a proposito del fatto che quello che stiamo discutendo è un disegno di legge di accompagnamento alla legge finanziaria per il 1990.

Abbiamo con attenzione ascoltato la relazione del senatore Visca, anche se debbo dire che porrò delle domande alle quali non so se poi il Governo sarà in grado di rispondere o meno: mi auguro di sì.

La discussione di questo provvedimento non solo ha il difetto di arrivare ad un anno di distanza dall'approvazione della legge finanziaria per quest'anno, ma ha anche il difetto di arrivare dopo l'approvazione di altri provvedimenti, almeno in questo ramo del Parlamento, in particolare per quanto riguarda l'ente Ferrovie dello Stato.

Passo subito al contenuto degli articoli, così chiarisco bene cosa intendo dire.

Al comma 5 dell'articolo 1, con il quale si finanzia sostanzialmente l'attività dell'ente Ferrovie dello Stato, si fa riferimento ad un recupero delle risorse già autorizzate per l'attuazione del decreto ministeriale 48-T-bis, quello cioè relativo al vecchio «piano Signorile», ma il Parlamento non è stato informato nella relazione che accompagna questo disegno di legge dell'entità esatta delle risorse residue. Ritengano alcuni anche giusto e opportuno che si sia stabilito un recupero di queste disponibilità finanziarie, ma sarebbe stato interessante capire quante sono ad oggi e per quali opere verranno utilizzate, visto che sono vincolate da un decreto.

Andando più avanti, all'articolo 2 si può constatare che entriamo in conflitto con il provvedimento di riforma delle Ferrovie dello Stato esaminato la scorsa settimana; infatti si consente, sulla base dell'articolo 13, comma 18, della legge 11 marzo 1988, n. 67, la famosa «legge Goria», di seguire la via dei cosiddetti rami secchi, con la costituzione di società regionali con prevalente capitale pubblico, in particolare delle Ferrovie dello Stato, eventualmente degli enti locali e forse anche del privato (qui non è detto, ma non è nemmeno escluso).

La prima considerazione che faccio è che qui si evidenzia il superamento dell'unità di gestione delle Ferrovie; noi abbiamo discusso, a proposito del disegno di legge approvato la settimana scorsa in Aula, del fatto che la riforma dell'Ente avrebbe garantito l'unità della rete: qui viene a mancare l'unità della rete; in pratica si risolve la questione dei «rami secchi» affidando questi ultimi ad una gestione separata.

In linea di massima potrei anche convenire, se questo servisse a rendere funzionale un sistema su ferro indipendentemente dalla società di gestione, ma non riesco a capire bene i finanziamenti che sottendono a questa gestione. Tra l'altro viene definita la costituzione di un apposito ufficio di vigilanza, diverso dall'ufficio di vigilanza prevista dalla riforma appena approvato dal Senato: avremmo quindi, due uffici sotto il Ministero dei trasporti con funzioni di osservatorio, e il tutto fuori dal contratto di programma. Inoltre non conosciamo nemmeno i criteri con cui dovranno essere gestite le linee medesime.

Come vedete, le contraddizioni un po' temporali e un po' di linea politica permangono.

Se andiamo più avanti, leggendo l'articolo 2, al comma 5, vediamo che è prevista un'autorizzazione necessaria, cioè un passo obbligato, vale a dire il finanziamento dell'ente Ferrovie dello Stato per obblighi di servizio pubblico secondo le disposizioni della CEE. Ancora qui seguiamo il vecchio modello, nel senso che diamo finanziamenti pari a

4.300 miliardi, di cui 2.200 a compensazione di oneri derivanti dalle tariffe, ma non siamo in grado, come già ci è stato detto anche in Aula, di calcolare il costo reale e di sapere qual è il costo virtuale. Cioè non andiamo a fare erogazione senza conoscere i costi reali della ferrovia e quindi qual è la differenza che deve essere coperta dalle disposizioni della CEE.

Quando passiamo all'articolo 3, cioè entriamo nel settore delle Ferrovie concesse, troviamo delle strane affermazioni.

Per esempio, al comma 6 troviamo un passaggio in cui si dice che «saranno determinati i criteri per lo svolgimento dell'attività delle gestioni governative secondo principi di imprenditorialità». Ricordo ai colleghi che in Aula sono stati respinti sempre, in sede di discussione della riforma delle Ferrovie dello Stato, alcuni criteri base secondo cui l'ufficio di vigilanza doveva tenere conto, nel controllo e nella definizione dei contratti di programma, dei criteri che si conformavano alla generica parola: «imprenditorialità», sostenendo che un'azienda, qualunque sia, viene gestita con criteri di economicità, di produttività e, ovviamente, di sana gestione finanziaria. Qui invece viene introdotto un principio di «imprenditorialità» non ben definito.

PRESIDENTE. È un termine onnicomprensivo.

SENESI. Sì, signor Presidente, ma in mancanza di parametri; il comma 6 dell'articolo 3 continua dicendo che con questo decreto si stabiliscono, tra l'altro, «parametri obiettivi per la determinazione delle spese di esercizio ammissibili, analoghi a quelli per le sovvenzioni delle ferrovie in concessione, le modalità del rendiconto consuntivo ed i casi di decadenza, anche con riguardo al disavanzo di esercizio rispetto ai preventivi», affidando tutto questo a un decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, senza aver assolutamente definito un minimo di parametri non solo per questo settore ma per l'intero settore dei trasporti.

Ogni qualvolta discutiamo della legge finanziaria diciamo (e sarà così anche per la prossima) che non ci debbono essere sprechi, che il fondo deve essere finalizzato e che bisogna omogeneizzare i parametri regionali: qui noi prevediamo una separazione della gestione delle ferrovie concesse dal contesto più generale del fondo, mentre abbiamo sempre sostenuto che una gestione unitaria delle risorse avrebbe dato risultati migliori.

Aggiungo poi qualcosa a proposito del comma 7. Esso dice: «Gli immobili, le opere e gli impianti di linee ferroviarie in gestione governativa per qualunque ragione dismessi, non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario, una volta definiti i rapporti patrimoniali con gli ex concessionari, restano nella piena disponibilità delle gestioni, per diverse utilizzazioni o per l'alienazione al fine di dare attuazione al piano regionale dei trasporti. I proventi delle alienazioni possono essere utilizzati esclusivamente per investimenti». La domanda è: qual è la stima almeno di massima di questi immobili e mobili che dovrebbero essere non più utilizzati allo scopo ferroviario per cui all'origine erano stati destinati? Qual è la struttura pubblica che fa questo accertamento? Fortunatamente al comma 9 si

dice: «Gli enti locali hanno diritto di prelazione nella acquisizione dei beni dismessi». Ricordo che gli enti locali hanno anche il diritto-dovere di destinare aree, cosa qui non prevista, tant'è che c'è una proposta di modifica nel senso di dire di utilizzare questi proventi per una generica attuazione di un piano regionale dei trasporti.

Ora noi siamo sempre stati favorevoli ai piani regionali dei trasporti, addirittura - pur con il nostro voto contrario - in tale materia si era affidato al Ministero dei trasporti un potere sostitutivo in caso di inadempienza delle regioni; non mi risulta però che nè il Ministero, nè le regioni abbiano redatto tali piani e quindi ho qualche riserva su questa generica destinazione. Resta in ogni caso il fatto che il Ministero, non avendo fornito alcuna stima in merito a questa eventuale nuova forma di finanziamento da destinarsi alle ferrovie concesse, non ha messo il Parlamento in condizione di decidere con cognizione di causa.

Al comma 10 dell'articolo 3, invece, si prevede che: «La disposizione relativa all'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto afferente alle linee di trasporto dell'ente Ferrovie dello Stato e in regime di concessione di cui al n. 22) della parte II della tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, deve intendersi riferita anche agli interventi per il loro ammodernamento, potenziamento ed ampliamento...». In sostanza, questo è un modo per recuperare ulteriori fondi, ma anche a questo proposito nè nella relazione al disegno di legge, nè nella relazione tecnica di accompagnamento si fa una stima relativa alla loro entità. Aggiungo poi che queste economie, presunte almeno nella cifra, saranno utilizzate per ridurre i costi per il personale e quindi potrebbero essere adoperate anche per la realizzazione di linee metropolitane. Una tale scelta, quindi, dipenderebbe esclusivamente dalle società che gestiscono le ferrovie in concessione, senza che sia previsto alcun coinvolgimento delle regioni e degli enti locali. È pur vero, infatti, che le società ferroviarie di concessione governativa o di natura privata hanno una grossa esperienza trasportistica, ma noi abbiamo sempre sostenuto che anche le linee metropolitane dovrebbero far riferimento ai presunti piani regionali, mentre qui questo è escluso.

L'unica cosa che noi riusciamo a sapere con certezza è che vi sarà un aumento tariffario e che l'insieme delle misure previste dal presente articolo comporterà - se ha ben capito - un risparmio per il bilancio dello Stato di 40 miliardi per il 1990 e di 60 miliardi per il 1991.

In conclusione, dunque, siamo in presenza di nessuna stima certa in merito alla alienazione dei beni, nè conosciamo le cifre esatte relative al recupero dell'IVA; le uniche certezze riguardano un aumento tariffario e una riduzione degli stanziamenti destinati a questo settore. Dove vanno a finire queste risorse risparmiate è un mistero; rimasero nel comparto dei trasporti ci sentiremmo più tranquilli.

Quanto poi all'articolo 4, il comma 1 stabilisce che: «Ove le regioni non abbiano esercitato la scelta del servizio da sovvenzionare tra servizi in concorrenza, prevista all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160 il Ministro dei trasporti procede a detta scelta ammettendo a contributo uno soltanto dei servizi per le linee e/o tratte in

concorrenza». Ebbene, io mi sono chiesta come sarà possibile attuare tale disposizione dal momento che non si è modificata la vecchia legge del 1939 sulle concessioni. Siamo di fronte, quindi, ad un articolo assolutamente inapplicabile.

Successivamente, al comma 3, si prevede poi una cosa ancora più divertente nel senso che si abroga il secondo comma dell'articolo 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151, il quale fissa dei criteri discutibili, ma quanto meno certi, per il trasporto pubblico locale e si stabilisce che, a partire dal 1° gennaio 1991, i contributi di esercizio saranno corrisposti dalle regioni secondo il principio della competenza in analogia a quanto previsto per le ferrovie concesse e per quelle in questione governativa. La domanda che viene spontanea porsi è a quale regime andrà incontro il servizio di trasporto pubblico regionale.

Al comma 5, inoltre, si autorizza la spesa di 30 miliardi per la concessione di contributi alle aziende di pubblico trasporto per la diminuzione del carico inquinante delle emissioni di scarico degli autobus circolanti al fine di eliminare l'inquinamento delle aree urbane. Non si dice, però, chi eroga la somma, nè a chi spetta effettuare il controllo sulla effettiva messa a bordo delle apparecchiature. Presumo, leggendo la norma, che sia il Ministero ad assegnare i finanziamenti e di conseguenza a controllare che essi siano destinati effettivamente allo scopo previsto. Anche in questo caso, quindi, vengono scavalcati gli enti locali e le regioni; non era questo lo spirito con cui si era votato in favore dell'assegnazione di 30 miliardi per dotare i mezzi di trasporto pubblico di apparecchiature disinquinanti.

Per quanto riguarda, invece, l'articolo 5 - siamo nel campo del trasporto aereo - ci è pervenuto dall'Alitalia un appunto in cui vengono mosse critiche a tale disposizione. Ebbene, noi condividiamo i rilievi avanzati dalla compagnia di bandiera in quanto non si capisce quale è la stima che è stata prevista nell'autorizzare l'Azienda autonoma di assistenza al volo a imporre una nuova tassa, nè qual è l'aumento reale che graverà sulle tariffe che i vettori aerei praticeranno e quindi vorremmo avere chiarimenti al riguardo. A nostro avviso, infatti, è estremamente pericoloso stabilire ulteriori aumenti che gravino sui vettori aerei.

Successivamente, al comma 2 dell'articolo 6, si fa presente che per le ulteriori esigenze funzionali e logistiche dell'Azienda autonoma di assistenza al volo, le relative aree necessarie all'interno di sedimi demaniali saranno trasferite al patrimonio aziendale a titolo gratuito, previo parere del Ministero dei trasporti, nonchè del Ministero della difesa, circa la compatibilità delle opere ed installazioni erigende nelle suddette aree. In sostanza, qui si cerca di favorire lo sviluppo dell'AAAVTAG con un passaggio dall'aviazione militare a quella civile, dotandola delle aree necessarie.

Riteniamo però che con il meccanismo messo in moto non si capisca bene come, quando e dove avverrà tutto ciò; cioè non si capisce in quali realtà locali avverrà questo, quali sono le priorità che determineranno ciò, perchè anche all'interno degli scali aeroportuali, degli istituti di sicurezza dei vari aeroporti ci sono delle priorità e dei criteri che devono essere definiti.

SANESI. Scusi, senatrice Senesi ma vorrei fosse tenuto presente che quando si parla del parere del Ministero della difesa non è che si porta via qualcosa che appartiene al Ministero dei trasporti: quando si fanno operazioni di questo genere sempre si chiede il parere del Ministero della difesa, in quanto si suppone che possa trattarsi di opere che hanno attinenza appunto con tale Ministero. Questo vuol dire l'articolo.

SENESI. Lo so bene, senatore Sanesi; volevo capire però come e in quali località verranno fatti questi passaggi.

Inoltre una curiosità riguarda il fatto che il Ministero delle poste dovrà attribuire una frequenza speciale a tutte le attrezzature aeroportuali (mi riferisco al comma 5), e questo per avviare a tutta una serie di inconvenienti che sostanzialmente sono sorti negli ultimi tempi vista la messa a disposizione di apparecchiature a 900 megahertz; quale frequenza verrà attribuita? Lo domando perchè se questa operazione rientra nel piano che il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni deve definire per attribuire le frequenze telefoniche, eccetera, anche in relazione alla sicurezza degli aeroporti, evidentemente dovrà essere adottata una frequenza speciale, libera da intralci e, ovviamente, quantificata anche in termini di peso e di uso.

All'articolo 7, al comma 1, viene introdotta una modalità di accelerazione delle procedure amministrative. Tale comma recita: «Al fine di semplificare le procedure amministrative per l'approvazione di progetti di opere concernenti reti ferroviarie o impianti aeroportuali di valore superiore ad un miliardo di lire, il Presidente del Consiglio dei ministri o, per sua delega, il Ministro dei trasporti, può convocare una conferenza tra i rappresentanti di tutte le amministrazioni dello Stato...»; ma, signor Sottosegretario, un miliardo oggi corrisponde a una spesa molta modesta per stabilire l'emergenza, il che vuol dire che per ogni atto delle ferrovie o degli aeroporti tutto passerà attraverso questa conferenza del Ministro. Io non credo che questa sia una procedura di snellimento rispetto all'obiettivo che ci si propone con il disegno di legge; al contrario, la vedo in modo negativo, nel senso che può frenare opere aeroportuali e portuali aggiungendo il ventisettesimo controllo - poichè ne hanno già ventisei - su tutti i piani degli aeroporti, e il tutto fuori dall'accordo di programma previsto dalla legge, che è obbligatorio almeno per le grandi opere che abbiamo in corso.

VISCONTI. Però è una previsione facoltativa, in quanto si dice che il Presidente del Consiglio «può convocare».

SENESI. Sì, ma innanzitutto voglio capire come si fanno le procedure e, a parte questo, la cifra mette in discussione la volontà annunciata.

C'è poi, al comma 3 dell'articolo 7, la famosa modifica degli strumenti urbanistici. Voglio capire cosa si vuol dire: forse che si modificano tutti i piani urbanistici e i progetti dell'alta velocità ferroviaria con un decreto? E questo senza salvaguardare tutti gli impianti ambientali e territoriali che un'opera di questo tipo può intaccare?

E poi, ci vuole l'unanimità, ma c'è anche il potere sostitutivo del Ministro, il quale può promuovere la conclusione di un accordo di programma solo quando non c'è l'unanimità per dissenso dei rappresentanti degli enti territoriali, in questo caso si tratta di un invito agli enti locali ad essere dissenzienti, perchè solo così otterranno l'accordo di programma. Io inviterò tutti i comuni ad essere dissenzienti.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Quindi ha già trovato la soluzione...

SENESI. Trovo estremamente positivo, all'articolo 4, che si colleghino le ferrovie con gli aeroporti: finalmente c'è un provvedimento interessante. Mi piacerebbe capire in quali città verrebbero realizzati questi collegamenti; se non andiamo errati, gli aeroporti intercontinentali sono due, almeno per oggi, e gli internazionali sono pochi: possiamo immaginare che, visto che Roma è già collegata con l'aeroporto di Fiumicino, questo provvedimento interesserà solo Milano e Torino. Io do per scontato che il collegamento avverrà con gli aeroporti intercontinentali e qui non si capisce se sia in conto la realizzazione di nuovi aeroporti intercontinentali: ma è bene saperlo. Sono le ferrovie concesse che operano in questo caso.

VISCA, *relatore alla Commissione*. Però vengono utilizzate anche le Ferrovie dello Stato.

SENESI. Comunque sarebbe interessante sapere quanti sono gli aeroporti futuri, perchè questa è una legge a regime.

Il tutto viene naturalmente finanziato con i famosi progetti integrati previsti nella lontana legge del 1987, se non vado errato.

Sia per quanto riguarda questo provvedimento sia per quanto riguarda il provvedimento previsto al successivo articolo 9, dove si dice che il CIPET e, in attesa della sua istituzione, il CIPE potranno finanziare progetti, noi insistiamo, siamo fermamente convinti di dover sostenere il coinvolgimento, anche in fase di studio e di progettazione, onde evitare sprechi di risorse, delle regioni, e in particolare delle regioni dove hanno sede le cosiddette grandi aree urbane, perchè quando andiamo a fare progetti integrati di infrastrutture di trasporto anche lo studio deve vedere coinvolti regioni ed enti locali.

Per tutte queste ragioni, signor Sottosegretario, annunciamo che voteremo contro il disegno di legge in discussione. In questa fase non presentiamo emendamenti; valuteremo poi, sulla base della discussione, l'opportunità di presentarne per il semplice motivo che, come Gruppo, abbiamo chiesto la riforma delle ferrovie e abbiamo chiesto i soldi per le Ferrovie dello Stato. Questo provvedimento costituisce un pacchetto unico per cui non ci assumiamo la responsabilità di rinviare in altre sedi un provvedimento che andrebbe rivisto e riscritto, a meno che la maggioranza non valuti l'opportunità di approvare il finanziamento delle Ferrovie e sia d'accordo con noi di ridiscutere tutta l'altra materia.

PRESIDENTE. La ringrazio, senatrice Senesi, lei ha fatto una disamina estremamente interessante e puntuale che non può non essere oggetto di attenzione. Temo però che si allunghino i tempi se lei pone queste condizioni. Comunque ci sono gli altri colleghi che potranno dire il loro parere.

Riassumendo, i senatori comunisti non si assumono la responsabilità di rinviare a tempi lunghi gli investimenti ferroviari, però chiedono che venga modificato il pacchetto di cui ha parlato ampiamente la senatrice Senesi.

PATRIARCA. E poi il provvedimento dovrebbe tornare alla Camera?

PRESIDENTE. Questo è poco ma sicuro, a norma di regolamento, quindi salterebbe tutto. Si tratta di un problema che ognuno valuterà.

PATRIARCA. Pur rendendoci conto della giustezza della proposta avanzata dai senatori comunisti, considerata l'esiguità dei tempi in cui ci troviamo ad operare non possiamo accettarla.

PRESIDENTE. D'altra parte, un limite di tempo per la presentazione degli emendamenti dobbiamo pur fissarlo.

VISCA, *relatore alla Commissione*. Innanzitutto, vorrei ringraziare la senatrice Senesi per il contributo fornito alla discussione. Prendo atto altresì della rilevanza e della serietà degli argomenti che sono stati portati all'attenzione della Commissione, cui fa riscontro, ancora una volta, l'estrema ristrettezza dei tempi a nostra disposizione per l'esame del provvedimento, che non ci permette di apportare quelle modificazioni che pur sarebbero necessarie. Infatti, un ulteriore rinvio alla Camera dei deputati del disegno di legge in titolo comporterebbe un notevole danno economico per tutto il settore dei trasporti, di cui noi, come maggioranza, non ci sentiamo di assumere la responsabilità. D'altra parte, mi sembra che lo stesso Gruppo comunista una simile responsabilità non se la voglia assumere, se non in presenza di un'intesa generale di tutta la Commissione.

Per questi motivi, dunque, ritengo che il provvedimento debba essere rapidamente approvato, ma, poichè riconosco la fondatezza delle questioni sollevate, anticipo la presentazione di taluni ordini del giorno al riguardo, affinchè anche a questo ramo del Parlamento sia consentito far sentire la propria voce al Governo in merito alle scelte da compiere. Nell'ambito quindi di questa procedura, che purtroppo credo sia l'unica percorribile, vorrei invitare i senatori comunisti a fornire la loro collaborazione al fine di esprimere, come Commissione, una univocità di intenti.

PRESIDENTE. Purtroppo, onorevoli colleghi, quando ci vengono trasmessi dei provvedimenti dall'altro ramo del Parlamento, all'esame del quale magari sono rimasti per mesi, noi ci troviamo sempre nella incresciosa situazione di doverli approvare così come sono, pena la perdita dei finanziamenti o il rinvio *sine die* della soluzione di problemi

urgenti. A tale riguardo io ricordo che, tempo fa, anche in Assemblea, il nostro Capogruppo levò alta la voce, a proposito della conversione dei decreti-legge che a noi spesso arrivano a poche ore dalla scadenza, contro questo stato di cose. Io mi auguro pertanto che in futuro tale situazione non si ripresenti più, anche perchè, nel caso specifico, debbo dire che condivido le preoccupazioni espresse dal relatore, nonchè molte delle osservazioni avanzate dalla senatrice Senesi.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero sollecitare la Commissione ad un'urgente definizione del provvedimento, perchè si corre il rischio di perdere alcuni stanziamenti.

ANDÒ. Si può allora proseguire nell'esame per terminarlo in mezz'ora.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. C'è l'opposizione del Tesoro in relazione ad alcuni stanziamenti. Per questa regione ritengo che si debba proseguire nell'esame del disegno di legge, rinviando alla seduta di domani l'approvazione degli articoli e del provvedimento nel suo complesso.

PATRIARCA. Abbiamo all'ordine del giorno, in sede referente, anche il disegno di legge n. 2331.

PRESIDENTE. Propongo che la Commissione prosegua nella discussione sul disegno di legge in titolo nell'intento, se possibile, di terminarne l'esame nella seduta di domani, rinviando invece ad altra seduta il seguito della discussione del disegno di legge n. 2331.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

REZZONICO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero evidenziare alcuni aspetti positivi del disegno di legge in discussione.

Il primo dato rilevante è che la per la prima volta viene evidenziata la necessità di correlare il sistema di trasporto nazionale con quello locale attraverso un processo di intermodalità. All'articolo 2 si prevede, infatti, che le tratte ferroviarie trasferite siano gestite da società per azioni a prevalente capitale pubblico, con la partecipazione dell'ente Ferrovie dello Stato e degli enti locali, secondo gli indirizzi del piano regionale dei trasporti: si tratta quindi di una grossa novità nell'ambito del sistema dei trasporti. L'approvazione del disegno di legge consentirebbe finalmente di dar vita alla costituzione di società miste, le quali dovrebbero, a mio giudizio, gestire sistemi integrati di sistemi di trasporto su gomma e reti metropolitane. Il provvedimento in esame prevede, inoltre, mezzi finanziari affinché le società suddette possano operativamente seguire i processi di ammodernamento dei sistemi di trasporto a livello delle singole realtà locali.

Un altro aspetto positivo è relativo agli stanziamenti per l'ammodernamento della rete ferroviaria, con riguardo soprattutto all'alta velocità e ai progetti per i valichi che per la prima volta vengono individuati in un quadro di riferimento che rappresenta una specie di programma di intervento sul quale l'ente Ferrovie dello Stato dovrà misurarsi. Ciò

riguarda soprattutto il sistema dei trasporti a livello internazionale, europeo, dove la scelta dei valichi del Sempione, del Gottardo e del Brennero mette fine ad una polemica tra le Regioni interessate e il Governo in ordine al sistema di collegamento tra il Nord Italia e gli altri paesi europei. Quindi, l'approvazione del presente disegno di legge consentirebbe di dar vita alle fase progettuale, accelerando il processo e recuperando così il ritardo poliennale nei confronti degli altri paesi: basti pensare alla Svizzera.

Per tutte queste ragioni ritengo che l'approvazione del provvedimento in discussione possa consentire di aprire uno spazio operativo sul piano generale del sistema dei trasporti del nostro Paese e dar vita, attraverso un processo di spesa selezionato, ad un ammodernamento del nostro sistema adeguandolo al livello europeo.

MARIOTTI. Signor Presidente, il relatore nella sua esposizione ha già messo in evidenza le caratteristiche fondamentali di questo provvedimento e lo ha fatto rilevando le luci, che non sono poche, e anche le ombre derivanti soprattutto dal ritardo con il quale noi ci accingiamo, ogni anno ormai, a trattare una materia importante come questa, strategica per lo sviluppo del nostro Paese.

Opportunamente il collega Rezzonico ha ricordato un importante provvedimento che abbiamo approvato la settimana scorsa, quindi pochi giorni fa, cioè quello riguardante le Ferrovie dello Stato, ovverosia praticamente la riforma della riforma dell'ente Ferrovie dello Stato. Sono piccoli passi che compie il Parlamento, piccoli passi che noi vorremmo vedere più spediti, più diretti con decisione verso l'obiettivo di dare attuazione al piano generale dei trasporti e quindi creare le linee vere, le linee di fondo per una modernizzazione del trasporto.

Il disegno di legge non può che prendere in esame aspetti legati alle Ferrovie dello Stato, ad interventi sulla intermodalità. A questo proposito vorrei ricordare che un altro provvedimento importante è stato approvato in questi mesi in relazione alla intermodalità ed agli interporti; e anche adesso aggiungiamo un tassello di notevole rilievo avendo approvato definitivamente, proprio nella seduta odierna, la legge sulle idrovie padano-venete.

Ci sono, in questo provvedimento di accompagnamento alla legge finanziaria per il 1990, anche alcuni spunti che vorrei ricordare, oltre a quelli che sono stati prima citati. Ad esempio, pur se i fondi non sono di grande entità, c'è un intervento che autorizza, nel triennio 1990-1992, la spesa di 30 miliardi per la concessione di contributi alle aziende di pubblico trasporto per la diminuzione del carico inquinante delle emissioni di scarico degli autobus circolanti, e ciò al fine di rendere un po' più vivibili le città.

Ora, se un rilievo si deve fare sulla politica del trasporto e sull'impegno dei fondi a questo riguardo, questa è la sede appropriata. Dobbiamo evidenziare che non certo tempestivamente, anzi con molto ritardo, noi esaminiamo - e approveremo, molto probabilmente - un provvedimento di questo genere nel momento in cui si stanno predisponendo gli atti e le procedure per la nuova legge finanziaria (alla Camera sono già in discussione e in prossima approvazione il documento di bilancio e il disegno di legge finanziaria per il prossimo

anno). Voglio quindi cogliere l'occasione per rilevare che, nonostante alcune utili correzioni, noi dedichiamo poco interesse, dal punto di vista degli stanziamenti, ad un settore che è di per sè produttore di nuovi investimenti; mi riferisco soprattutto alla non lungimiranza nelle scelte di impostazione per alcune voci che, impegnando poche decine di miliardi, mettono tra l'altro in movimento investimenti con una moltiplicazione per dieci, attraverso mutui che vengono accesi. Noi rinunciamo a mettere in moto un volano di grande ampiezza per risparmiare poche centinaia di miliardi. In definitiva, senza dare soluzione ai problemi del *deficit* (perchè con questi risparmi non si risolve assolutamente il grande problema del *deficit*), rinunciamo a creare ricchezza che può essere diffusa nel Paese, mentre forse dedichiamo maggior attenzione ad altri settori che non producono questi benefici e non danno quindi prospettive di ripresa, di forte ripresa della nostra economia.

Riteniamo che il trasporto sia elemento fondamentale per il mantenimento dei livelli a cui questo Paese è giunto e, ancor più, per il miglioramento di questi livelli.

In buona sostanza mi sembra di dover prendere atto, come il relatore ha indicato, dei ritardi che accumuliamo, ma anche delle nuove prospettive che si aprono, prospettive che non sono sempre inquadrare in una visione organica e tempestiva ma che tuttavia vedono il sorgere di iniziative e l'approvazione di leggi che tendono a comporre il quadro che viene indicato nel piano generale dei trasporti.

Nell'annunciare che noi daremo un voto favorevole al provvedimento, pur con i rilievi che abbiamo mosso, vogliamo sollecitare una maggiore attenzione, come ho sottolineato, ai problemi del trasporto e ci auguriamo di non essere, nei prossimi mesi, messi di fronte a una situazione analoga a questa, cioè di dover approvare un provvedimento importante come l'attuale quando praticamente i suoi effetti dovrebbero essere decaduti, ma di essere in grado di impostare una politica di bilancio che ci dia certezze, che dia certezze al Governo e agli enti che sono incaricati (mi riferisco agli enti pubblici) di gestire gran parte del trasporto nel nostro Paese. Inoltre mi auguro che ci sia la possibilità di aprire anche prospettive che si stanno delineando positivamente per quanto riguarda un allargamento del trasporto, cioè un utilizzo maggiore di altre modalità, fra cui quella marittima e quella delle idrovie.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

VISCA, *relatore alla Commissione*. Prendo atto di una volontà comune che è emersa dagli interventi dei colleghi dei vari Gruppi relativa al senso di responsabilità di prendere in serio esame il disegno di legge al fine di portare a compimento il suo *iter*.

È emersa chiaramente dai vari Gruppi la necessità di prendere atto, al di là di alcuni aspetti non del tutto compiuti sotto il profilo della realizzazione di una legge che vada veramente a soddisfare le varie esigenze del trasporto in questo Paese, dell'urgenza e dell'impossibilità di ottenere un risultato migliore in questo contesto; pertanto, anche se questo disegno di legge poteva essere, a mio avviso, opportunamente

modificato in senso migliorativo, vanno tenuti presenti gli elementi importanti che lo stesso va a realizzare, tra i quali soprattutto l'integrazione compiuta tra la rete ferroviaria italiana e quella europea, avendo particolare riguardo all'alta velocità. Questo permetterà finalmente di collegare il nostro Paese con l'Europa in un sistema ferroviario caratterizzato da tecnologia avanzata e soprattutto da trasporto veloce rispetto alle distanze che devono essere colmate e rispetto anche alla compatibilità dei vettori.

Vorrei altresì sottolineare l'importanza che il disegno di legge riveste per quanto concerne l'ammodernamento strutturale della rete dell'Italia meridionale e insulare, la realizzazione dell'intermodalità e soprattutto l'avvio di un processo di innovazione tecnologica delle ferrovie e delle sue infrastrutture, con particolare riguardo agli assi trasversali.

Prima di concludere, vorrei però presentare i seguenti ordini del giorno:

L'8^a Commissione del Senato,

considerato che il trasporto ferroviario e il trasporto aereo sono sottoposti ad imposizione IVA ad aliquota ordinaria; che ciò, per quanto concerne l'ente Ferrovie dello Stato, crea rilevanti problemi gestionali e tariffari e per quanto concerne il trasporto aereo addirittura costituisce forte penalizzazione rispetto al trattamento finora applicato negli altri Paesi della CEE, dove il servizio aereo è esente da imposte o ne risulta assoggettato in misura di gran lunga inferiore; che occorre superare tale vincolo strutturale nella definizione del sistema tariffario, per essere coerenti con gli indirizzi maturati nell'ambito comunitario;

rilevato che ancora oggi, il trasporto aereo è sottoposto ad imposizione IVA ad aliquota ordinaria del 19 per cento, mentre negli altri Stati della CEE l'imposizione sul trasporto domestico è nulla o assai più ridotta, come risulta dalla seguente tabella:

Gran Bretagna	0	
Danimarca	0	
Irlanda	0	
Grecia	6	per cento
Olanda	6	per cento
Belgio	6	per cento
Francia	5,5	per cento
Portogallo	8	per cento
Lussemburgo	6	per cento
Spagna	12	per cento
Germania	14	per cento
Italia	19	per cento

impegna il Governo:

a rivedere l'impegno già assunto nel 1988 e quindi ad assumere provvedimenti mirati alla riduzione della aliquota IVA applicabile al trasporto aereo e ferroviario nell'ordine del 9 per cento».

«L'8^a Commissione del Senato,
con riferimento alle procedure di cui all'articolo 8.

impegna il Governo:

ad applicarle secondo le seguenti linee direttive:

a) la convocazione delle conferenze riguardanti le opere ferroviarie indicate con priorità nel «Piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'Ente Ferrovie dello Stato» e le opere aeroportuali previste per gli scali di Roma Fiumicino, di Milano Malpensa e di Milano Linate, opere per le quali è già disponibile la progettazione esecutiva, deve avvenire entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge;

b) per le opere aeroportuali, la convocazione della conferenza sostituisce ed assorbe a tutti gli effetti il parere del comitato di cui all'articolo 5 della legge n. 449 del 1985;

c) la convocazione di cui al comma 1 dell'articolo 8 deve in ogni caso essere estesa a tutte le amministrazioni dello Stato e a tutti gli altri soggetti pubblici comunque interessati alla realizzazione dei progetti (ad esempio per le opere aeroportuali le amministrazioni delle dogane, della sanità e dell'interno);

d) la conferenza può valutare ed esprimersi su piani e programmi afferenti ad un complesso di opere in una fase preliminare alla valutazione ed approvazione dei progetti esecutivi degli interventi;

e) eventuali varianti ai progetti approvati dovute a fatti imprevedibili sono esaminate ed approvate in una ulteriore convocazione della conferenza, da fissarsi in tempi brevissimi.

(0/2479/2/8)

VISCA

Come si vede, si tratta di due ordini del giorno che affrontano tematiche di grande rilievo e che sottopongo all'attenzione del Governo, affinché questi possa tenerne conto, visto che l'esiguità del tempo a nostra disposizione non ci ha consentito di presentare emendamenti e quindi di dare su questo disegno di legge un effettivo contributo legislativo.

Pertanto - e con ciò penso di interpretare il pensiero di tutta la Commissione - invito il Governo a prenderli in seria considerazione, soprattutto per un senso di rispetto nei confronti della Commissione, la quale non è stata messa in condizione di esaminare approfonditamente e compiutamente, come al Parlamento conviene, il provvedimento in esame.

VISCONTI. Desidero suggerire una modifica di carattere formale alla lettera e) del secondo ordine del giorno, in quanto nella formulazione proposta non si indica chiaramente che si tratta di un'altra conferenza. Propongo, pertanto, la seguente formulazione: «e) eventuali varianti ai progetti approvati dovute a fatti imprevedibili sono esaminate ed approvate da altra conferenza, da convocarsi in tempi brevissimi».

VISCA, *relatore alla Commissione*. Sono d'accordo.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo accetta l'ordine del giorno.

SENESI. Signor Presidente, preannuncio il voto contrario del mio Gruppo sugli ordini del giorno presentati dal relatore non perchè essi non siano da tenersi nel dovuto conto, quanto perchè si inseriscono perfettamente nell'ottica e nella filosofia di questo disegno di legge. Ora, poichè abbiamo già esposto, in apertura di seduta, i motivi per cui riteniamo non sia assolutamente possibile prendere in considerazione, a questa data, un provvedimento del genere, per ragioni di coerenza, non possiamo che essere contrari agli ordini del giorno che ad esso si riferiscono.

PRESIDENTE. Non facendosi osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 18,25.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT.SSA MARISA NUDDA