

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

90° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 MARZO 1991

Presidenza del Presidente **BERNARDI**
indi del Vice Presidente **MARIOTTI**

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET)» (877-952-B) (Risultante dalla unificazione di un disegno di legge governativo e del disegno di legge d'iniziativa del senatore Bernardi e di altri approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)

(Seguito della discussione e trasferimento alla sede referente)

PRESIDENTE Bernardi (DC) Pag. 7, 12, 18
ANDÒ (DC), relatore alla Commissione 8, 15
BERNINI, ministro dei trasporti 13, 15
CURCI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici 18

LOTTI (Com.-PDS) Pag. 10, 16, 18 e passim
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.) 13
PATRIARCA (DC) 17
SENESI (Com.-PDS) 9, 15
VISCONTI (Com.-PDS) 19

«Norme generali in materia di opere pubbliche» (2487)

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE:

- Bernardi (DC) 2
- Mariotti (Fed. Eur. Ecol.) 6
MARNIGA (PSI), relatore alla Commissione .. 7
PATRIARCA (DC) 7
VISCONTI (Com.-PDS) 2, 6

Presidenza del presidente BERNARDI

I lavori hanno inizio alle ore 9,55.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**«Norme generali in materia di opere pubbliche» (2487)**

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Norme generali in materia di opere pubbliche».

Riprendiamo l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 6 marzo.

Dichiaro aperta la discussione generale.

VISCONTI. Signor Presidente, l'ampia e puntuale relazione del collega Marniga ci consente di tralasciare le analisi che nel corso degli ultimi anni sono state portate avanti in numerose sedi, non ultima quella parlamentare, sullo stato dell'ordinamento legislativo di questo settore. Inoltre, l'ampia documentazione predisposta dagli uffici ci consente di aggredire i nodi che abbiamo di fronte e di verificare se sia possibile o meno, nel corso di questa legislatura, dare le risposte che gli operatori del settore attendono da anni.

Partiamo da alcuni punti fermi. In primo luogo siamo in un certo qual senso costretti - ma è bene che sia così - a procedere con la «delegificazione» anche in questo settore, cercando di superare l'estrema frammentazione della normativa in vigore. Basti pensare che ci troviamo di fronte, forse, a non meno di duecento leggi, senza contare quelle regionali. È una massa di disposizioni di difficilissima gestione, che il più delle volte non ci consente di realizzare alcune opere in tempi stretti così come richiedono le esigenze del paese. Si tratta di un ordinamento che risente soprattutto della legislazione dell'emergenza, avutasi, in particolare, in questo ultimo periodo e di quella straordinaria.

Ritengo che i tempi siano maturi per giungere a quello strumento unitario, più volte richiesto. Nella relazione del collega Marniga è indicata una soluzione da ritenere accettabile; un'altra, alquanto contraddittoria, è contenuta, invece, nel disegno di legge governativo. Le vie d'uscita possono essere di tre tipi. La prima è quella di un testo unico; la seconda è quella di una legge-quadro con rinvio ai regolamenti attuativi; infine, vi è la possibilità di affrontare in radice i nodi che abbiamo di fronte e di trovare una soluzione, per così dire, alla «francese», predisponendo un «codice dei lavori pubblici».

La prima soluzione è rigida e di difficile adeguamento futuro. La seconda - soprattutto se vogliamo seguire la strada della delegificazione - impone di individuare i temi e le questioni che devono restare coperti

dalla legge e quelli che possiamo rinviare al regolamento. Si tratta di aspetti di non facile soluzione, tant'è vero che nel testo governativo sono già contenute indicazioni di norme concernenti temi che non possono certamente essere affrontati col regolamento, poichè per essi esiste una riserva di legge come nel caso dell'articolo 41 della Costituzione per quanto concerne la disciplina delle attività economiche.

La terza ipotesi è indubbiamente quella ottimale, ma essa richiede la esistenza di una pubblica amministrazione estremamente efficiente.

Forse, la soluzione può trovarsi in una sorta di *mix*, tale da consentirci di avere un ordinamento-quadro nel quale far confluire tutti i principi, individuando, però, con esattezza quali materie disciplinare con legge e quali con regolamento. La soluzione consentirebbe, tra l'altro, di avviare un processo, estremamente necessario, di riforma della pubblica amministrazione e rappresenterebbe uno strumento con elevato grado di elasticità, pur mantenendo una struttura estremamente compatta.

Per quanto concerne le altre questioni sollevate dalla relazione del collega Marniga vorrei fare alcune riflessioni di merito, anche per tentare di dare il nostro contributo alla soluzione dei diversi problemi richiamati.

Circa il campo di applicazione della legge: nel testo del Governo esso viene definito in maniera estremamente equivoca ed ambigua. Ritengo che dovremmo partire da alcune considerazioni di carattere generale, che sono le seguenti. Il volume di investimenti, ma non solo quello delle amministrazioni centrali dello Stato, anche perchè la spesa pubblica si è prevalentemente spostata in periferia, è tale da richiedere pubblicità, sistematicità, e trasparenza. Inoltre, dal momento che sia gli organismi pubblici sia quelli economici debbono, comunque, attenersi al principio dell'economia nella gestione, i percorsi attuativi e procedurali, che l'uno e l'altro soggetto si trovano ad affrontare, debbono essere identici. Non si comprende per quale ragione si debba proporre al soggetto pubblico un percorso diverso da quello riservato, ad esempio, all'amministrazione dell'Ente ferrovie dello Stato.

Molto spesso una norma viene universalmente riconosciuta come giusta come nel caso dei capitolati d'appalto, che sono strumenti utilizzati anche nel contratto privato: essi richiamano norme che vengono ritenute giuste, necessarie e, direi, quasi uniche.

Se proponiamo modelli e, quindi, moduli operativi riconosciuti come ottimali, essi devono poter essere utilizzati sia dal soggetto pubblico che dal soggetto privato che interviene nel settore delle opere pubbliche. Le esclusioni dovrebbero, quindi, essere rigorosamente limitate a pochi casi identificabili con criteri oggettivi.

Il nodo più complicato, e sul quale conviene portare un'attenta riflessione nel ricercare le possibili soluzioni, è quello che si riferisce alla struttura del percorso realizzativo di una opera. In buona sostanza, si tratta di capire come formulare, e disciplinare bene, il momento della programmazione, quello del finanziamento e, quindi, quello della definizione del costo dell'opera.

Per quanto riguarda la programmazione alcune cose sono state dette, e anche bene, nello stesso provvedimento che ci propone il

Governo, però, richiamando le osservazioni fatte dal relatore, bisognerebbe aggiungere una sola considerazione. Si tratta di prendere atto, alla luce della esperienza, che non dobbiamo più perseguire la strada delle leggi di spesa, bensì quella della costituzione, la più generalizzata possibile, dei fondi speciali di settore, per poi, vedremo come, ripartirli con criteri che tengano conto sia del territorio che dei soggetti che operano in un ben determinato settore.

Il problema della programmazione va risolto in questo modo, tentando di risolvere, inoltre, sia i problemi collaterali che le interconnessioni che eventualmente si porranno fra i vari capitoli di spesa.

Credo che questi problemi possano essere risolti se si rilancia il momento della programmazione territoriale, perchè solo a livello di territorio conviene individuare i soggetti pubblici chiamati ad operare in maniera coordinata.

La seconda questione riguarda la progettazione. Non vorrei ripetere le tante cose che sono state dette, vorrei solo affermare che è giunto il momento di compiere una sorta di salto di qualità, sapendo che affrontando questo tema indubbiamente ci saranno ripercussioni in ordinamenti legislativi che attengono ad altri settori, le cui materie comunque concorrono, perchè interconnesse, a risolvere i problemi che stiamo trattando.

Nel leggere il testo proposto dal Governo, a volte, si incontrano termini contraddittori, che vengono richiamati anche in maniera ambigua; ciò indica che la stessa terminologia che oggi utilizziamo, che in fondo è quella richiamata da un secolo a questa parte, non riesce più a riflettere la materia che affrontiamo con questo provvedimento.

Non sappiamo più che cosa sia il progetto di massima riferito ad un'opera; non sappiamo più che cosa sia riferito ad un'opera; non sappiamo più che cosa sia il progetto esecutivo di interventi oltremodo complessi, quali sono quelli che oggi si richiedono di realizzare.

Presidenza del vice presidente MARIOTTI

(Segue VISCONTI). La materia, forse, andrebbe affrontata diversamente andando ad una diversa specificazione dei momenti progettuali. Penso, per esempio, ai progetti di compatibilità; ai progetti di massima che non sono più tali, ma che possono essere definitivi; all'ultimo stadio di un progetto che può essere quello costruttivo, da modificare alla stregua della tariffa professionale che si rifà a modelli ormai obsoleti.

Credo che sia possibile affrontare questa materia, oggi, anche perchè possiamo, alla luce delle direttive CEE e degli ordinamenti legislativi vigenti negli altri paesi europei, non solo mettere ordine in essa ma anche di ridefinirla in relazione proprio agli interventi che, ormai, sia le amministrazioni centrali che quelle periferiche sono costrette a porre in essere.

E una diversa definizione dei momenti progettuali potrà alla fine far meglio individuare anche le varie procedure di aggiudicazione che andrebbero riviste alla luce delle direttive CEE. Noi disponiamo di procedure di affidamento oltremodo diversificate, e credo che sia giunto il momento di mettere ordine e di semplificare con uno sguardo alle direttive CEE ed anche a questo nuovo modo di riformulare i moduli operativi della progettazione.

Dal che discende immediatamente un modo nuovo di individuare i soggetti operativi chiamati ad intervenire. Ci sono, inoltre, alcuni problemi specifici sui quali si sta riflettendo non solo in Italia, ma anche in altri paesi dell'Europa. Essi, il più delle volte, costituiscono un ostacolo alla modificazione del nostro ordinamento legislativo. Penso, ad esempio, alla questione che abbiamo dovuto affrontare in ordine alle risorse volte a tutelare le cosiddette fasce deboli e le zone marginali: in termini territoriali, il Mezzogiorno; in termini operativi ed economici, le piccole e medie industrie.

Sono problemi che non restano circoscritti all'Italia perchè sono presenti anche in altri paesi europei: anche da noi si è cominciato a riflettere e io credo che una soluzione potrebbe essere quella della applicazione di meccanismi agevolativi da parte dello Stato, che dovrebbe intervenire indipendentemente dalle procedure generali, non derogabili, perchè vanno comunque osservate e alle quali occorre fare continuamente riferimento anche quando si opera a favore delle fasce deboli e delle zone marginali.

Un esempio: la partecipazione alle gare delle piccole imprese del Mezzogiorno. Per consentire a queste ultime di presentare offerte anche diverse da quelle presentate dalla «grande impresa», una volta fissato il livello di accettazione dell'offerta, la differenza tra l'offerta dell'impresa più debole e l'offerta «standardizzata» dovrebbe essere coperta dall'intervento dello Stato.

Si tratta di procedure che sono vigenti anche in altri paesi giacchè zone marginali e fasce deboli, nel settore delle opere pubbliche, non esistono soltanto da noi, ma anche all'estero. E a questo punto, si deve affrontare, la questione del costo dell'opera, che non dovrebbe più essere determinato con i sistemi attuali, ma facendo riferimento al cosiddetto «costo standardizzato». Solo così la pubblica amministrazione potrà svolgere più agevolmente la funzione che le è propria, cioè quella del controllo nelle varie fasi del procedimento.

In sostanza, dobbiamo approfondire tre questioni sulle quali è in corso da tempo una discussione, ma per le quali non si è trovata ancora una soluzione. La prima è quella delle infiltrazioni della malavita organizzata nel settore, che inquinano fortemente l'*iter* procedimentale; la seconda, connessa alla precedente, è quella del subappalto. Tali problemi non interessano soltanto le regioni meridionali del nostro paese, ma anche il nord dell'Italia ed il nord dell'Europa perchè la criminalità non ha confini.

In verità, a ben esaminare le ultime direttive della CEE, ci si accorge che questi problemi non sono stati affrontati come si diceva e che, pertanto, non abbiamo indicazioni specifiche da utilizzare nell'affrontare il tema in discussione. Ma ritengo, al tal proposito, che l'Italia possa fornire suggerimenti agli altri paesi europei circa le

modificazioni da apportare ai loro ordinamenti legislativi. E nell'affrontare tali temi non possiamo certo attestarci su livelli che non siano quelli di dimensione europea. La mediazione, cioè, non va trovata ai livelli più bassi, ma ai livelli più alti possibili.

PRESIDENTE. Senatore Visconti, dal momento che il relatore deve assentarsi brevemente in quanto impegnato presso la 5^a Commissione, la pregherei - se la Commissione è d'accordo - di sospendere il suo intervento per riprenderlo tra breve.

Poichè non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

I lavori sospesi alle ore 10,20, sono ripresi alle ore 10,55.

VISCONTI. Un'ultima questione da affrontare è quella della selezione dei concorrenti. Sapendo che pur se esiste un problema di inquinamento del settore, a causa delle infiltrazioni della criminalità organizzata, noi dovremmo, comunque, salvare i moduli operativi che già vengono adottati in altri paesi europei. Penso, ad esempio, alle varie forme di subappalto o a quelle procedure richiamate dalle direttive CEE che da noi trovano difficoltà applicativa. Occorre, pertanto, riflettere più approfonditamente - ed in questo mi discosto dal parere del relatore ed in certo qual senso anche dalla posizione del Governo - sul momento della preselezione e, quindi, sulla formazione e sul funzionamento degli albi delle imprese e dei professionisti.

Convinti che occorra intervenire a monte e non a valle, come invece avviene oggi, affaticando enormemente le pubbliche amministrazioni, quindi sul percorso procedurale della realizzazione dell'opera.

Gli albi devono essere resi efficienti e, pertanto, occorre rivedere la stessa legge istitutiva degli albi, che disciplina il loro funzionamento, concentrando i controlli al momento della iscrizione all'albo.

E in quella sede si potranno recuperare, tra l'altro, norme che sono risultate estremamente adeguate e idonee per definire le capacità tecniche delle nostre imprese. Forse, solo così operando è possibile liberalizzare il subappalto: una forma di subaffidamento estremamente necessaria, e in certe occasioni, forse unica per la realizzazione di un'opera.

Concluderei, dopo queste brevissime riflessioni, in questo modo: il nostro lavoro dovrebbe concentrarsi sulla individuazione rigorosa del percorso da compiere per quanto riguarda il rapporto da stabilire tra legge-quadro e regolamento, ovvero individuando esattamente le materie che vanno disciplinate con l'una o con l'altro e cercare di capire in che modo vanno interconnessi alcuni segmenti di una materia estremamente complessa. Penso, ad esempio, alla progettazione ed ai capitolati d'appalto: il più delle volte, allo stato, non c'è coerenza tra l'una e gli altri. Di qui l'esigenza di ridefinire i moduli della progettazione ed i moduli del capitolato.

Vorrei sollecitare, infine, una riflessione su un tema che è stato introdotto dalle proposte del Governo e che riguarda il tema dell'assicurazione per i rischi dell'esecuzione.

C'è materia di discussione sia nella proposta del Governo che nella relazione del senatore Marniga. Credo che si possa procedere nella discussione ed in tempi rapidi, quindi, verso la sua conclusione.

Al nostro esame vi sono, altresì, due disegni di legge, presentati, l'uno dal relatore, senatore Bausi ed altri, l'altro dal senatore Bernardi ed altri. Formalmente essi non possono essere discussi congiuntamente, ma terrei conto della loro sostanza perchè presentano spunti di discussione estremamente interessanti. A proposito della accelerazione delle procedure, viene proposto, per la selezione dell'opera pubblica, il criterio del «preminente interesse nazionale». Applicando questo criterio si definirebbe come area residuale quella delle altre opere pubbliche. È un criterio questo che, se introdotto nell'ordinamento, potrebbe portare a definire meglio le stesse procedure degli «sportelli unici». La considerazione è stata fatta dallo stesso relatore a proposito della «Conferenza dei servizi», allorquando riferisce sul comportamento delle pubbliche amministrazioni periferiche in ordine alle procedure previste dallo sportello unico. Un tale criterio di classificazione delle opere pubbliche potrebbe disciplinare con maggiore chiarezza la partecipazione dei soggetti pubblici alle conferenze dei servizi.

PATRIARCA. Signor Presidente, vorrei chiedere il rinvio della discussione ad una prossima seduta poichè due nostri colleghi, che dovrebbero intervenire nel dibattito, questa mattina non sono disponibili.

MARINGA, *relatore alla Commissione*. Sono d'accordo sul rinvio della discussione ma prego i colleghi della Commissione di accelerare i loro interventi in quanto è diffuso l'intendimento, alla fine della discussione generale, di istituire un Comitato ristretto per procedere alle numerose audizioni previste.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione è rinviato.

Presidenza del presidente BERNARDI

«Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET)» (877-952-B) (Risultante dalla unificazione di un disegno di legge governativo e del disegno di legge d'iniziativa del senatore Bernardi e di altri senatori, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)
(Seguito della discussione e trasferimento alla sede referente)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET)», risultante dalla unificazione di un disegno di legge governativo e del disegno di legge d'iniziativa del senatore Bernardi e di altri senatori, già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Prima di riprendere la discussione, sospesa nella seduta del 6 marzo, vorrei dare lettura del parere espresso dalla 5^a Commissione permanente:

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il provvedimento, dichiara di non opporsi, per quanto di competenza,

ad eccezione dell'articolo 2, comma 3, limitatamente, per il secondo periodo, alle parole da "oltre" a "legge" e per tutto il terzo periodo: in relazione a tali parti della normativa il parere è di segno contrario ai sensi dell'articolo 40, comma 5, del Regolamento del Senato.

La modifica introdotta dalla Camera dei deputati al riguardo, infatti, introduce una violazione evidente dell'articolo 11-*bis* della legge n. 468, come modificata, in materia di struttura del fondo globale, in quanto anzitutto collega il fondo globale a leggi già operanti (mentre esso serve da copertura di provvedimenti da approvare): per le leggi vigenti l'utilizzo delle risorse, per quanto riguarda sia le finalità che le procedure di spesa, è già compiutamente definito dalle leggi stesse e può essere rivisto soltanto mediante una formale attività di delegificazione; in secondo luogo lo schema di utilizzo richiamato dalla norma fissa una percentuale che invece è compito del disegno di legge che usa l'accantonamento di fondo globale indicare. Ciò non toglie che il CIPET debba predisporre una propria relazione che inquadri, nell'ambito della programmazione di settore, gli stanziamenti per ciascuno dei ministeri interessati in relazione:

- a) ai nuovi accantonamenti di cui alle tabelle A e B della legge finanziaria;
- b) all'utilizzo della tabella C della medesima legge per quantificare le leggi permanenti di spesa;
- c) all'utilizzo delle tabelle D, E e F in materia di rifinanziamento della spesa, riduzione di autorizzazioni legislative e di rimodulazione di leggi pluriennali;
- d) ai criteri amministrativi di gestione dei capitoli del bilancio ordinario a legislazione vigente.

Si è in presenza, in sostanza, di una profonda alterazione settoriale della omogeneità della struttura del fondo globale così come prevista dall'ordinamento contabile».

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Ho avuto conoscenza pochi minuti fa del parere predisposto dalla 5^a Commissione. Si tratta indubbiamente di un parere articolato, che riprende alcune osservazioni che in quella sede già erano state avanzate all'atto dell'esame in prima lettura del presente disegno di legge da parte della nostra Commissione.

Se ricordate, rispetto al nodo dell'inserimento degli stanziamenti compresi in leggi già operanti avevamo allora ipotizzato una formula che consentisse di superare il problema (avanzato dalla 5^a Commissione, ma che per la verità si ritrovava anche in alcune riflessioni della Ragioneria generale dello Stato), relativo al carattere dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale allegato al disegno di legge finanziaria e del documento contenente lo schema di utilizzo.

Mi rendo conto dello spessore delle preoccupazioni sollevate dalla 5^a Commissione, tuttavia ritengo che il tema potrebbe essere affrontato chiarendo il carattere dello schema di utilizzo per quanto concerne gli stanziamenti compresi in legge già operanti. Bisognerebbe cioè chiarire che la questione non riguarda tanto la copertura di questi provvedimenti e l'utilizzo delle relative risorse quanto un momento conoscitivo

documentale, che colleghi alla situazione esistente il piano complessivo degli stanziamenti per le nuove opere ed i nuovi stanziamenti in sede di legge finanziaria.

Ritengo che potrebbe essere individuata una soluzione di questo tipo, da perfezionare sotto il profilo della tecnica legislativa. Quando parlo di «tecnica legislativa» ipotizzo una strada di carattere interpretativo, cioè un documento a chiarimento od anche un ordine del giorno con cui si impegna il Governo ad una certa interpretazione ed attuazione della norma. Ciò per evitare di modificare il disegno di legge come ci è pervenuto dalla Camera dei deputati, giacchè le difficoltà che esso ha trovato nell'altro ramo del Parlamento fanno temere, in caso di terza lettura, un ulteriore slittamento della sua approvazione con conseguenze che tutti noi abbiamo sempre considerato in maniera estremamente negativa.

Propongo, pertanto, che la Commissione prosegua l'esame in sede referente affinché - ove la 5^a Commissione mantenesse il proprio parere - si possa votare in Aula il testo trasmessoci dalla Camera dei deputati, accompagnando il provvedimento ad un documento di carattere interpretativo.

SENESI. Signor Presidente, approfitto della presenza del Ministro per porre alcune domande.

Il testo restituitoci dalla Camera contiene quegli stessi caratteri di scarsa efficacia nei confronti di una organica programmazione nel settore dei trasporti che ci avevano trovato dissenzienti durante la prima stesura del provvedimento.

Il disegno di legge sul CIPET, come tutti sanno, era originariamente di iniziativa parlamentare, visto che allora non si parlava di una riforma ministeriale per quanto attiene la competenza del Ministero dei trasporti, ma rappresentava una soluzione intermedia e la possibilità di avere un tavolo comune di confronto.

Il testo pervenuto dalla Camera continua a perseguire questa strada sulla quale siamo fortemente critici. Sosteniamo infatti che il CIPET, così come viene presentato in questo testo, perde di efficacia e di incisività nella politica generale del sistema dei trasporti.

Nel suo interno sono presenti stravaganti forzature. Per esempio, all'articolo 2 si insiste sul rapporto preferenziale con l'Istituto superiore dei trasporti - ISTRAS.p.a.

Non abbiamo nulla contro tale Istituto poichè riteniamo che una struttura ministeriale debba avvalersi sempre di centri di ricerca e di studio per approfondire, valorizzare e verificare i piani predisposti non solo dai procedimenti ministeriali ma addirittura dalle Regioni, tenute a stendere i propri piani. Ci sorprende invece il rapporto tra il segretariato del CIPET con un unico e privilegiato interlocutore. Sono stati aggiunti altri istituti ma noi avremmo preferito un rapporto molto più trasparente, ad esempio, con il mondo universitario, con i ricercatori del CNR, quindi con strutture pubbliche, che godono di finanziamenti pubblici, che sono fortemente esclusi da questo tipo di elevazione del mondo della ricerca e dello studio.

Non voglio parlare, poi, delle grandi strutture esistenti anche nel mondo privato, altamente qualificate, che vengono escluse da questa

normativa. Sottolineo tali elementi non tanto per fare una difesa d'ufficio di un mondo o di una *lobby* ingegneristica che potrebbero nascondersi dietro i nostri interventi.

Noi non abbiamo pregiudizi verso alcun settore, pubblico o privato che sia, ma troviamo strano che in un testo legislativo sia indicato come interlocutore principe una struttura come l'ISTRA s.p.a.; vorremmo sapere secondo quale logica ed in quale direzione si muova la maggioranza.

Noi desideriamo che vengano valorizzate tutte le energie esistenti nel paese e pertanto la formulazione proposta dal Governo crea in noi pesanti perplessità. Dico questo conoscendo anche la struttura societaria dell'ISTRA s.p.a.

Per quanto riguarda le norme sulle quali si è soffermato il senatore Andò, ritengo che l'interpretazione della 5^a Commissione sia da considerarsi stravagante.

Non si può parlare in nessun caso di violazione delle norme di contabilità nel caso di una modifica che il Parlamento accorda ad una legge dello Stato attraverso il ricorso ad un ulteriore strumento legislativo. È questo un aspetto che va riferito al Presidente della Commissione bilancio poichè mi sembra una forzatura eccessiva.

L'osservazione di merito potrebbe essere condivisa: noi abbiamo riserve sul ruolo del fondo globale ed abbiamo sollevato precedentemente alcune perplessità che ancora permangono.

Signor Ministro, vorremmo che lei, d'intesa con gli altri Ministri interessati, ci spiegasse come intende rapportarsi nei confronti del parere espresso dalla Commissione bilancio. Su altri argomenti più specifici interverranno altri colleghi.

Alcuni piani sono stati già approvati dal Parlamento e alcuni contratti sono stati sottoscritti con l'Ente ferrovie dello Stato: non mi pare che ci siano finanziamenti ma altri forse ci saranno in futuro.

Vorremmo sapere da lei a che punto sono gli impegni assunti dal Governo in rapporto alle politiche che il CIPET potrà svolgere nella prossima finanziaria, sempre che questo provvedimento verrà approvato.

Proprio la mia parte politica ha proposto il trasferimento in sede referente per consentire una più ampia discussione in Assemblea sul provvedimento. È infatti opportuno che su un intervento ministeriale che tende ad una programmazione economica dei trasporti vi sia un pronunciamento dell'Assemblea, sciogliendo i nodi aperti, tutt'ora presenti nel testo e che affiorano nel parere espresso dalla 5^a Commissione.

Siamo favorevoli alla proposta della discussione in Aula e ci riserviamo una valutazione del nostro voto sulla base dell'andamento dei lavori.

LOTTI. Signor Presidente, vorrei porre solamente un quesito sulle valutazioni di carattere generale che sono state espresse da parte dei colleghi dei vari Gruppi.

Il mio quesito è relativo ad una questione fondamentale; vorrei capire i reali poteri del CIPET, come questi possa incidere sulla portata e sulla esecuzione dei lavori nel settore dei trasporti: nel caso specifico, sulla viabilità.

Si tratta di una materia sofferta e attraverso la lettura attenta delle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati ci rendiamo conto dei compromessi necessari per arrivare all'approvazione del disegno di legge.

Rimangono alcuni punti oscuri, sui quali chiedo un chiarimento del Ministro, approfittando anche della presenza del sottosegretario Curci.

Dalla lettura del terzo comma dell'articolo 2 si evince che il CIPET approva un documento contenente lo schema di utilizzo ad eccezione dei piani già formalmente approvati e finanziati alla data di entrata in vigore della presente legge.

«Approvati e finanziati»: c'è un problema di interpretazione. Sia alla Camera che al Senato, come Commissioni competenti, abbiamo espresso il nostro parere sul programma triennale 1991-1993 dell'ANAS.

Stando alle dichiarazioni del ministro Prandini domani, in sede di consiglio di amministrazione dell'ANAS, si dovrebbe arrivare alla formale approvazione del programma alla luce dei suggerimenti e dei pareri espressi dai due rami del Parlamento.

Tale programma che inizialmente aveva un valore proposto dall'ANAS di 24.000 miliardi, a seguito del voto della maggioranza, sia alla Camera che al Senato, è stato elevato a 27.000 miliardi, con la richiesta al Ministro di aggiungere tutta una serie di interventi, alcuni dei quali - lo dico molto schiettamente - hanno il consenso del mio Gruppo (ad esempio, quello relativo alla strada statale 16 adriatica).

Il problema allora qual è? Il programma triennale 1991-1993, che sulla carta vale 27.000 miliardi, non è ancora formalmente approvato e potrebbe esserlo prima dell'entrata in vigore di questa legge. Quindi uno dei due corni del problema è risolto. Ma come è finanziato tale programma?

A disposizione esistono 8.000 miliardi previsti dalla legge finanziaria 1991, circa 3.400 miliardi residui dei precedenti programmi - e questi sono finanziamenti certi -. Abbiamo in discussione per i giorni 10 e 11 aprile (se la Commissione esprimerà parere favorevole) il disegno di legge n. 2331, con cui si recupereranno, attraverso l'accesso a crediti con mutui, altri 4.600 miliardi circa.

Avremo, pertanto, 8.000 miliardi della legge finanziaria, più 3.400 miliardi residui, più 4.600 miliardi previsti dal disegno di legge n.2331. Rispetto all'ipotesi di spesa prevista nel programma triennale mancano 11.000 miliardi.

Il quesito che pongo è il seguente. Il programma che sarà formalmente approvato dal consiglio di amministrazione dell'ANAS è finanziato? Non mi sembra lo sia per intero, visto che mancano 11.000 miliardi. Questo cosa vuol dire? Che il programma viene approvato solo per i 16.000 miliardi effettivamente disponibili? E se è così, questi 16.000 miliardi, visto che sono distribuiti su una serie di interventi (opere di manutenzione, interventi sulle strade statali, interventi fuori quota, contributi alla società autostrade) a quali opere andranno attribuiti?

Mi sembra vi siano ancora diverse questioni da chiarire, ne ho sollevata una che mi pare essere di particolare rilievo, anche perchè fa riferimento ad un settore, quello della viabilità, che è parte decisiva per un nuovo assetto del sistema della mobilità nel nostro paese.

PRESIDENTE. Intervengo brevemente sull'ISTRA s.p.a. e sull'ultima osservazione del senatore Lotti. L'Istituto superiore dei trasporti nacque, anche nel primitivo disegno di legge, come un istituto che fosse il vertice scientifico della programmazione del trasporto. Ricordo che nel programma iniziale si era prevista una partecipazione dell'IRI, dell'ENI, delle Ferrovie dello Stato e di un complesso bancario, mi sembra la BNL, proprio perchè doveva essere garante di una neutralità nei confronti della programmazione. Le Ferrovie dello Stato, che in un primo tempo sembravano aderire, si sono poi ritirate e sono restati l'IRI e l'ENI. So che il Ministro si sta adoperando per estendere la partecipazione ad altri enti.

Credo si tratti di un organismo necessario, che a mio parere dovrebbe essere al vertice di tutti gli altri istituti universitari, potendo raccogliere le esperienze di questi ultimi. Tuttavia occorre fare attenzione a non espandere troppo dal punto di vista legislativo le possibilità di consultazione, altrimenti andremmo a coinvolgere organismi preposti a tutt'altri settori.

L'Istituto superiore dei trasporti deve far proprie le istanze del mondo universitario, della ricerca e del mondo scientifico, però deve essere evitata una lottizzazione delle esperienze. Sarebbe estremamente dannoso se le varie forze politiche etichettassero i pareri secondo le proprie necessità e convenienze e le perplessità che mi suscita il testo della Camera sono proprio in tal senso.

Per quanto concerne la richiesta di chiarimenti del senatore Lotti ritengo che alcune delle obiezioni che egli ha avanzato siano fondate. Non possiamo però dimenticare che questo testo, partito nel 1987 e ancora non arrivato a destinazione, incide su di un processo già in corso; abbiamo un piano generale dei trasporti, un piano decennale e quindi vi sarà un periodo di assestamento inevitabile.

Sono favorevole ad un *iter* il più accelerato possibile del provvedimento, giacchè se continuiamo a discutere per cercare di realizzare una legge perfetta, che risponda a tutti i quesiti, anche a quelli posti dalla fase transitoria, che sarà certamente un passaggio difficile, rischiamo di aggravare i mali senza risolverli, rischiamo che tutto vada avanti senza che vi sia un organo legislativo che possa mettere un punto fermo in un itinerario di provvedimenti anche viari che possono non essere sintonizzati con il piano generale dei trasporti.

Concordo pertanto con la richiesta del relatore di passare alla sede referente e di affrontare poi la discussione in Aula, anzichè rinviare il provvedimento alla Camera. Ricordo che fin dall'inizio abbiamo detto di trovarci di fronte ad uno dei provvedimenti più difficili che il Parlamento doveva affrontare, proprio perchè si richiede una rinuncia ai vari Ministri ad una parte delle loro competenze per costituire un quadro unitario di comando.

Mi è di conforto il fatto che ieri nell'assemblea della Confitarma, anche il Ministro della marina mercantile, che non può essere sospettato di voler essere il centro motore del CIPET, ha riconfermato l'assoluta urgenza e necessità di avere un quadro unitario di comando; la sua competenza si ferma al porto e non si estende a tutto l'entroterra portuale, strettamente legato al trasporto marittimo, che rappresenta quindi un vuoto che non si riesce a colmare nella attuale legislazione.

Mi auguro, quindi, che il provvedimento prosegua il suo *iter*, pur se non ha più l'incisività originaria. D'altronde, a volte, il meglio è nemico del bene e non vorrei che per recuperare quella incisività ci trovassimo poi senza alcuno strumento legislativo.

MARIOTTI. Signor Presidente, lei ha preceduto alcune argomentazioni che io stesso volevo portare e che quindi integrerò.

Il provvedimento passa alla Camera il 14 febbraio 1990, data in cui è stato approvato dal Senato. Ritorna in questo ramo del Parlamento l'11 febbraio 1991: un anno di tempo per un esame che ha modificato profondamente senza però stravolgere il provvedimento nelle sue linee generali.

Riprendiamo oggi, 20 marzo 1991, la discussione.

Nel frattempo – ed io ho avuto modo di sottolineare in senso negativo questo fatto – ogni qual volta trattiamo argomenti relativi ai trasporti inseriamo un riferimento al CIPET. Ho avuto modo di criticare l'uso ormai invalso di aggiungere frasi tipo: «quando il CIPET entrerà in funzione», o «in attesa della approvazione del provvedimento sul CIPET», e così via.

A questo punto, pur con le obiezioni molto valide che abbiamo sottolineato e pur con le perplessità esistenti in ciascuno di noi, bisogna scegliere una via. La migliore è quella di consegnare il provvedimento all'Assemblea di questo ramo del Parlamento.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, questa volta la risposta del Ministro è fortemente agevolata dal dibattito; anch'io pervengo alla conclusione del relatore che ha trovato poi generale consenso. In altre parole, concordo sul trasferimento del provvedimento in sede referente e quindi che si vada in Assemblea per l'esame conclusivo.

Ritengo infatti che un rinvio alla Camera dei deputati provocherebbe un eccessivo allungamento dei tempi di approvazione definitiva. La discussione alla Camera è stata interessante ed approfondita ed è giunta ad una concezione più regionalista rispetto alla precedente esperienza, in cui erano concentrati a Roma tutti i pareri relativi a ciò che serve al trasporto. Ci siamo invece soffermati sul coordinamento, che rappresenta il vero obiettivo da raggiungere, e sulla valutazione dei piani regionali. A tale livello tocca alle Regioni valutare la conformità.

Un ritorno alla Camera in questa congiuntura temporale comprometterebbe la possibilità di far funzionare il CIPET. Ho rafforzato il mio convincimento relativo alla utilità di questo strumento; ho riconosciuto durante la discussione alla Commissione bilancio – dove sono rimasto più di due ore – che indubbiamente questa soluzione, quando si andrà al fondo unico nel settore dei trasporti, supererà lo scenario precedente.

Circa le obiezioni sull'ISTRA s.p.a., sono stato anticipato dal Presidente. Resto convinto che la soluzione che abbiamo inserito alla Camera sia equilibrata anche se ci sono alcune difficoltà. Infatti, sono in corso iniziative per allargare la composizione sociale dell'ISTRA s.p.a., onde valorizzare il ruolo di agile struttura per gli studi, anche attraverso un più stretto rapporto con l'università.

Il provvedimento sull'ISTRA s.p.a. ha avuto una pausa, ed è rimasto incompiuto; mi sto adoperando per il suo definitivo varo. Quando avremo strutture finanziarie aggiornate (credo che dovrà essere inserita anche la Banca delle Comunicazioni) questo strumento potrà benissimo e utilmente raccordarsi con strutture pubbliche, quali ad esempio il CNR, con il quale abbiamo ottimi rapporti nonché grande e generosa attenzione.

Leggendo attentamente il disegno di legge ci rendiamo conto che per la prima volta sono previsti in questa materia stanziamenti per la ricerca da utilizzare per specifici settori tecnici. È molto utile anche un accordo che sto costruendo con i miei collaboratori per l'applicazione della legge n. 385 del 1990. Ricordo che l'ISTRA s.p.a. si limita alla impostazione generale dei progetti e non è in concorrenza con altre strutture: nella nostra concezione riveste una funzione di carattere generale senza entrare nell'esame specifico dei singoli progetti.

Poichè ho già detto cosa penso del parere espresso dalla Commissione bilancio, vorrei ora riferirmi al quesito del senatore Lotti, che tra l'altro ha rappresentato un punto di grande discussione anche alla Camera dei deputati.

Alla Camera abbiamo individuato una soluzione del problema alla luce del sole: non è stato un «compromesso» difficile. Il ministro Prandini ed il Sottosegretario che lo ha sempre rappresentato temevano una sorta di paralisi generale di programmi e di iniziative già approvati e finanziati.

In realtà non si vuole bloccare niente ma si intende coordinare progressivamente.

Il discorso sul programma triennale ANAS 1991-1993 è escluso dalla valutazione del CIPET perchè è già definito; è stato approvato non solo l'elenco delle opere, ma anche il congegno del finanziamento. Domani all'ANAS ci sarà la presa d'atto dei pareri espressi dalle Camere ma il programma era già stato definito.

Adesso c'è il problema del finanziamento.

Torno, a fare appello alla progressività con cui dobbiamo procedere. Ritengo che il programma triennale sia un piano definito e finanziato in parte, anche se contiene in sè congegni per ulteriori finanziamenti.

Ritengo, ancora una volta, porre alla vostra attenzione l'impegno dello strumento CIPET. Un CIPET che dovrà necessariamente avere quella struttura minima indicata dal disegno di legge e che proprio per la necessità di una politica organica dei trasporti diventerà subito operativo e raggiungerà nell'arco di un biennio livelli di funzionalità adeguati.

Ieri, assai autorevolmente, il ministro Vizzini si è soffermato sulla necessità del CIPET, che rappresenta uno strumento assai utile, anche se la vera soluzione - e questa è anche mia opinione - è quella di un Ministero unico dei trasporti.

In conclusione, ringrazio a nome del Governo la Commissione. Ritengo saggia la proposta del relatore che risponde alla possibilità di rimettere all'Aula la scelta di creare o meno un tale strumento; assicuro che l'Istituto superiore dei trasporti avrà integrazioni significative e diverrà uno strumento maggiormente utilizzato.

Circa il piano triennale mi sembra di aver già fornito sufficienti chiarimenti.

SENESI. Vorrei sollevare in questa sede una nostra obiezione di fondo sull'ISTRA s.p.a. Noi, signor Ministro, non abbiamo alcuna difficoltà ad accettare il fatto che lei allarghi la partecipazione societaria.

Le nostre perplessità vanno in altro senso. Attualmente i soci sono l'IRI, l'ENI e la BNL.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Attualmente i soci sono solo l'IRI e l'ENI.

SENESI. L'ENI ha inviato a tutti la partecipazione alla presentazione di uno studio su un'ipotesi di soluzione per lo stretto di Messina. Personalmente non ho obiezioni a che l'ENI compia studi e presenti proposte in tal senso (anzi è bene che lo faccia, così dopo tanti anni avremo una soluzione). Tuttavia che il socio al 50 per cento di un istituto che deve predisporre studi, che sostanzialmente sarà la sede in cui si dovrà definire la qualità e la congruità dei progetti presentati, abbia una sua struttura tecnica che compie analoghe attività non credo rappresenti il massimo della trasparenza. Stesso discorso vale per l'IRI, con tutto il rispetto per l'attività svolta dalle tecnostrutture di questo organismo.

La nostra perplessità di fondo è la seguente. Non siamo contrari all'Istituto superiore, ma avanziamo delle obiezioni sulla partecipazione attuale alla società, e sulla previsione di un rapporto privilegiato con la segreteria del CIPET che condizionerebbe fortemente l'attività di quest'ultimo.

Solleveremo anche in Aula la questione presentando degli emendamenti, giacché non sono più tollerabili situazioni di ambiguità di questo tipo. Dal momento che l'IRI e l'ENI debbano continuare a lavorare all'interno del settore dei trasporti, essi non possono essere soci fondatori e gestori della politica dell'istituto di ricerca. Tra l'altro sappiamo che si sono spesi ingenti fondi da parte delle Regioni, di enti pubblici e di università per svolgere un'attività di studio che verrebbe soltanto duplicata.

Nella sua replica, signor Ministro, ha parlato di una modifica della struttura societaria, ma non ha fugato i nostri dubbi che per ora restano.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Vorrei riportare a dati concreti questa discussione sull'ISTRA s.p.a. Il riferimento all'Istituto superiore dei trasporti era già contenuto nel disegno di legge parlamentare n. 877, che recava le firme anche dei senatori del Gruppo comunista.

SENESI. Ma non abbiamo deciso noi i finanziamenti!

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. E la forma era, se vogliamo, più penetrante, giacché si prevedeva la possibilità dell'emanazione di direttive riguardanti l'attività di ricerca e di studio dell'Istituto superiore

dei trasporti. La formulazione del testo, sul quale non si registrarono voti contrari ma solo astensioni, dopo la prima lettura del Senato ipotizzava per l'ISTRA solo la possibilità di avanzare proposte.

La Camera ha ulteriormente affievolito il rapporto tra segretariato del CIPET e società perchè si prevede la possibilità di avvalersi dell'ISTRA o di altri istituti universitari o enti pubblici; ciò sarà affidato a valutazioni di opportunità dal punto di vista scientifico, da compiersi nei singoli casi. Pertanto il problema sollevato dalla senatrice Senesi non mi sembra sussista visto che vi è un'ampia possibilità di scelta, nè ritengo che sia questo il punto fondamentale, perchè, pur con tutto il rispetto per l'istituto, non credo rappresenti la cartina di tornasole per verificare la nostra posizione rispetto al CIPET.

LOTTI. Desidero tornare sulla questione poc'anzi sollevata cui il Ministro, anche con considerazioni svolte dal collega Mariotti e dal Presidente, ha cercato di fornire una risposta. Voglio anzitutto fare una puntualizzazione di carattere politico. Lei sa, signor Ministro, con quale attenzione e tenacia abbiamo perseguito l'obiettivo di dotare finalmente il nostro sistema dei trasporti di una struttura in grado di svolgere un effettivo coordinamento e portare ad unità le scelte di fondo, nell'ottica della definizione di un nuovo sistema dei trasporti fortemente integrato con un quadro di comando abbastanza unificato.

Sappiamo che il ministro Bernini è d'accordo e lo ha ribadito anche alla Camera dei deputati in riferimento a domande specifiche. Consideriamo quindi la costituzione del CIPET un fatto importante anche se di minor rilievo rispetto alla riforma complessiva che riteniamo di dover continuare a perseguire.

Mi sembra però che il CIPET nasca in tal modo con forti limitazioni. Cosa può accadere infatti? Se esso è un organo di programmazione, cioè di individuazione delle risorse e delle priorità necessarie, ciò significa che deve detenere poteri seri e reali. Invece nasce oggi, nel 1991, nelle condizioni peggiori per operare. Infatti già esistono - e li abbiamo condivisi in gran parte - alcuni programmi, quali quelli concernenti piani di investimento ferroviari, l'alta velocità; abbiamo in corso di approvazione un decreto concernente appunto l'alta velocità, nel quale sono previste opere ben individuate sulle linee Torino-Venezia e Milano-Napoli. Quindi concordiamo e sappiamo che queste scelte non devono essere messe continuamente in discussione. Sono perfettamente d'accordo, ma la operazione deve far riferimento a disposizioni di legge che non lasciano spazio e margini a dubbi interpretativi di fondo.

La questione che ho sollevato è molto seria. O la legge non dice certe cose, e allora va bene, ma se le dice, in coerenza vanno rispettate.

Si parla di programmi approvati e finanziati. Le risposte del Ministro, al di là delle indicazioni dei principi e dei criteri, sui quali potrei concordare, non eliminano i dubbi. C'è una dicotomia profonda fra l'orientamento e il dettato della legge. La questione sarà prima o poi sollevata anche perchè conosciamo le discussioni sui programmi di viabilità che sono in corso nel paese. Cosa diversa sarebbe stata, nell'ambito di questo pur necessario compromesso fra i diversi

Ministeri che si vedono sottrarre quote di discrezionalità, se si parlasse dei programmi approvati e per la parte per la quale sono finanziati.

Non vi è dubbio che quando il Parlamento sarà chiamato a dover individuare ulteriori risorse - 11.000 miliardi per i prossimi sei-sette anni che di fatto costituiranno il vero programma sulla viabilità nel nostro paese - si aprirà una importante discussione relativamente alla opportunità o meno di investire queste nuove risorse nel settore.

Ci sono forze politiche contrarie a questo tipo di scelta che non mancheranno di sollevare questioni; nell'ambito della stessa spesa per la viabilità ci sono forti riserve, anche dalla Commissione bilancio, con riferimento specifico ai contributi da erogarsi alle società autostradali.

Non chiudiamo una partita con questa norma, signor Ministro e signor Presidente, ma la manteniamo aperta per cui credo proprio che si arriverà ad un risultato molto negativo. Paralizzeremo, di fatto, il CIPET, nel senso che sarà una sovrastruttura senza alcuna incidenza obiettiva sulle scelte concrete; oppure si aprirà in Parlamento un dibattito estremamente duro ed anche preoccupante che potrà rimettere in discussione scelte sulle quali invece ci siamo espressi in modo positivo.

Noi, proprio perchè abbiamo creduto che scelte intermedie passassero inizialmente nel CIPET, riteniamo che il testo della legge debba essere chiaro.

Se andiamo verso strumenti di programmazione che non fanno, in alcuni casi, riferimento alla priorità delle opere nè riferimento alle procedure, pur essendo inseriti nei finanziamenti, mi chiedo quale tipo di programmazione stiamo facendo.

PATRIARCA. Vorrei intervenire, signor Presidente, in merito alle osservazioni sollevate dal collega Lotti sul programma triennale dell'ANAS che abbiamo varato dopo una discussione molto approfondita.

Indubbiamente l'aspetto finanziario di questo provvedimento non è chiarito se non in alcune indicazioni di fondo da parte del testo governativo che indica comunque le fonti di copertura. A parte le possibilità di certe scelte, elencate dal senatore Lotti, alcune delle quali ancora in discussione alla Commissione bilancio, anche in vista della possibilità di approfondire in Assemblea il dibattito su questo provvedimento, c'è l'indicazione, fornita dal Ministro proponente, relativamente alla possibilità di accedere nel triennio a mutui a totale carico dello Stato.

Questa è la formulazione che il Ministro ha proposto sul programma di intervento.

Questa formulazione l'abbiamo accettata ed abbiamo espresso il nostro parere. Ritengo che, relativamente alla incidenza sulle determinazioni del CIPET, questo dato sia sufficiente. In definitiva, il quadro di riferimento finanziario per il triennio è stato indicato sia con alcune postazioni già definite, sia anche con la necessità di operare una contrazione di mutui nel corso del triennio.

Abbiamo ritenuto sufficiente questo dato: nel corso della discussione non solo abbiamo espresso un parere favorevole sullo stanziamento

di 24.000 miliardi ma anche, a seguito di una serie di richieste formulate nel corso del dibattito, sia alla Camera che al Senato, abbiamo addirittura deciso di aumentare l'impegno complessivo di spesa a 27.000 miliardi.

Non capisco le difficoltà in ordine al CIPET su un programma che ormai formalmente è già da ritenersi finanziato.

PRESIDENTE. Vorrei osservare che una maggiore articolazione della disciplina dell'ISTRA s.p.a. potrebbe farsi non in via legislativa; potrebbe essere dettata dal Governo anche in via regolamentare e forse su tale argomento sarebbe idonea la presentazione in Aula di un ordine del giorno che impegna il Governo. Secondariamente, circa «i piani approvati e finanziati», ammesso che approveremo il piano triennale, in esso ci sono tante postazioni singole che debbono passare attraverso il CIPET. Quello che approviamo sono le linee programmatiche del piano triennale nel quale abbiamo indicato alcune priorità e necessità; il CIPET avrà senz'altro occasione di esprimersi sui singoli interventi inseriti nell'ultimo programma triennale in sede di attuazione.

LOTTI. Non mi riferivo alle singole opere e la mia preoccupazione era un'altra. Quando il Parlamento dovrà decidere come reperire gli ulteriori fondi necessari a finanziare il piano, il CIPET interverrà o non interverrà? Quale ruolo questo organo dovrà svolgere? Questo è il mio dubbio, che non era relativo alle singole opere.

CURCI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Signor Presidente, sono stato chiamato in causa dal senatore Lotti, ma mi sembrava che le precisazioni del Ministro e del Presidente, ed anche quelle recentemente espresse dal relatore sul piano triennale, fossero sufficienti a non farmi intervenire nel dibattito.

Ritengo doverose almeno due precisazioni. Prima di tutto, l'approvazione del piano avverrà nel momento in cui sarà sottoposto al Consiglio di amministrazione, tenendo conto del parere espresso dalle competenti Commissioni parlamentari. Questo avviene quando il piano non rappresenta lo stralcio fedele del piano decennale ma introduce elementi di novità. Altrimenti non occorrerebbe un nuovo parere del Parlamento perchè sarebbe valido il parere generale sul piano decennale. Nel momento in cui il Parlamento ha sostanzialmente condiviso il piano, esprimendosi favorevolmente, ha fornito alcune indicazioni al Governo affinché nella programmazione triennale fossero comprese altre opere ritenute indispensabili o utili per la viabilità del nostro paese. Si è così indicato un programma stralcio dello stralcio, cioè un programma senza alcuna copertura.

Infatti la copertura dei 24.000 miliardi è stata ben individuata sia nell'intervento del ministro Prandini, nel momento in cui egli ha illustrato l'operazione, sia nella relazione svolta dal relatore. È stato esplicitato che si tratta di un piano che sarà finanziato a regime nel corso del triennio. Resta però inteso che l'approvazione del piano implica contestualmente l'approvazione del regime finanziario individuato con le forme e le modalità espresse nella relazione di accompagnamento.

Senatore Lotti, debbo poi fare altre considerazioni. La preoccupazione di vincolare le opere del piano triennale in maniera specifica si identifica con il nucleo centrale del dibattito. Infatti, vincolare le opere del piano triennale ad una riformulazione operata dal CIPET non mi sembra risponda al dettato del comma 3 dell'articolo 2 che dispone che, a decorrere dall'esercizio finanziario successivo a quello di entrata in vigore della presente legge, gli stanziamenti per nuove iniziative legislative e per nuovi investimenti nel settore della viabilità vengono iscritti in un unico accantonamento. È in questa sede - cioè nell'unico accantonamento - che si può fare riferimento al settore della viabilità per gli stanziamenti previsti per l'anno successivo.

Non dovrebbero più sorgere problemi di questo genere poichè l'argomento è stato già ampiamente dibattuto in quanto ha sollevato non poche e non lievi preoccupazioni. Se però si considera lo spirito fondamentalmente programmatico del CIPET, se si considera che sono state escluse le opere finanziate negli anni precedenti e non quelle che saranno finanziate negli anni successivi, è possibile tranquillizzarsi. Ricordo inoltre che la copertura a regime è indicata dal Governo, ma sarà approvata dal Parlamento. Si può perciò chiaramente capire che quelle preoccupazioni devono essere totalmente superate. Il punto centrale è comprendere che le opere escluse sono quelle già approvate e finanziate. Successivamente, cioè nel momento in cui il Parlamento sarà chiamato a dar corso a questo finanziamento, si potrà verificare lo stato delle cose ed eventualmente riaprire la discussione.

Attualmente però le preoccupazioni ricordate dal senatore Lotti sono superate: si tratta solo delle opere già approvate e finanziate dal Parlamento.

LOTTI. Onorevole Sottosegretario, la ringrazio per le sue precisazioni, ma debbo ribadire che non ho voluto mettere in discussione le scelte operate nel piano triennale; anzi, sottolineo che accetto il parere espresso dalla maggioranza del Parlamento.

Rimango però perplesso rispetto alla risposta data al quesito tecnico da me posto. Avevo infatti chiesto al Sottosegretario una risposta specifica: noi abbiamo approvato il terzo stralcio attuativo del piano decennale per la viabilità; volevo sapere se egli ricordava il secondo stralcio, che prevedeva a sua volta 18.000 miliardi di spesa. Che fine ha fatto quello stralcio? Poichè non vi era una lira, è stato semplicemente ignorato.

Da ciò deriva un ulteriore quesito: cosa succederà in caso di mancanza di fondi? Non era una domanda posta a caso poichè mi riferivo specificamente ad un problema che il Parlamento dovrà risolvere. Non lo farò personalmente perchè sostengo che il programma triennale deve essere realizzato, ma certo qualcuno sollevierà la questione del mancato finanziamento del piano.

VISCONTI. I senatori del Gruppo Comunista - PDS preannunciano che presenteranno alcuni emendamenti in Assemblea.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, accettando l'ipotesi prospettata dal relatore, propongo di accogliere integralmente le modifiche della Camera dei deputati senza recepire la condizione posta nel parere della Commissione bilancio. Ovviamente in tal caso l'esame del disegno di legge proseguirà in sede referente.

Poichè non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

I lavori terminano alle ore 11,50.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT.SSA MARISA NUDDA