

294^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 18 DICEMBRE 1997

(Pomeridiana)

Presidenza del vice presidente FISICHELLA,
indi della vice presidente SALVATO
e del vice presidente CONTESTABILE

INDICE

CONGEDI E MISSIONI	Pag. 3	MEDURI (AN)	Pag. 15, 18
PREANNUNZIO DI VOTAZIONI ME- DIANTE PROCEDIMENTO ELETTRO- NICO		GERMANÀ (Forza Italia)	19
DISEGNI DI LEGGE E MOZIONI		CÒ (Rifond. Com.-Progr.)	21
Seguito della discussione dei disegni di legge:		MINARDO (CCD)	23
(2910) Conversione in legge del decre- to-legge 1° dicembre 1997, n. 411, recante misure urgenti per gli accertamenti in ma- teria di produzione lattiera		MURINEDDU (Sin. Dem.-L'Ulivo)	24
(2893) Disposizioni in tema di impegni fi- nanziari dell'AIMA (Relazione orale)		* AZZOLLINI (Forza Italia)	27
e delle mozioni 1-00167, 1-00171, 1-00172 e 1-00173 sull'olio d'oliva:		Discussione e approvazione:	
PRESIDENTE	4 e passim	(2942) <i>Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'inter- modalità</i> (Approvato dalla Camera dei de- putati) (Relazione orale):	
FUSILLO (PPI)	9	CARPINELLI (Sin. Dem.-L'Ulivo), relatore	30
CAMO (CDU)	12		e passim
		* FIRRARELLO (CDU)	33
		BOSI (CCD)	34
		* CASTELLI (Lega Nord-Per la Padania indip.)	35, 57, 82
		* BORNACIN (AN)	36
		LAURO (Forza Italia)	39
		* SARTO (Verdi-L'Ulivo)	40

* VEDOVATO (<i>Sin. Dem.-L'Ulivo</i>)	Pag. 42
Cò (<i>Rifond. Com.-Progr.</i>)	45
BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>	45 e <i>passim</i>
GUBERT (<i>CDU</i>)	50 e <i>passim</i>
SPERONI (<i>Lega Nord-Per la Padania indep.</i>)	51
FUMAGALLI CARULLI (<i>Rin.Ital. e Ind.</i>)	83
Verifica del numero legale	51

MOZIONI**Approvazione della mozione 1-00117:**

PRESIDENTE	83
----------------------	----

DISEGNI DI LEGGE**Votazione finale e approvazione, con modificazioni:**

(2288/R) Modifiche alla legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni ed integrazioni (legge-quadro in materia di lavori pubblici) (Relazione orale):

PETRUCCIOLI (<i>Sin. Dem.-L'Ulivo</i>), <i>relatore</i> . . .	86
BARGONE, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	89
LAURO (<i>Forza Italia</i>)	116
* PERUZZOTTI (<i>Lega Nord-Per la Padania indep.</i>)	118
BOSI (<i>CCD</i>)	119
BESSO CORDERO (<i>Misto</i>)	120
* BORNACIN (<i>AN</i>)	121
Cò (<i>Rifond. Com.-Progr.</i>)	123
ERROI (<i>PPI</i>)	124
* VEDOVATO (<i>Sin. Dem.-L'Ulivo</i>)	125

Discussione:

(2933) GUALTIERI ed altri. - Proroga di termini di cui alla legge 23 dicembre 1996, n. 662, in materia di difesa (Relazione orale)

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: Proroga di termini in materia di difesa:

GUALTIERI (<i>Sin. Dem.-L'Ulivo</i>), <i>relatore</i> .	126, 130
MANCA (<i>Forza Italia</i>)	127
AGOSTINI (<i>PPI</i>)	128
PALOMBO (<i>AN</i>)	128
RIVERA, <i>sottosegretario di Stato per la difesa</i>	129, 130

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI LUNEDÌ 22 DICEMBRE 1997... Pag. 131**ALLEGATO****INTERVENTI**

Integrazione all'intervento del senatore Meduri nella discussione generale congiunta sui disegni di legge nn. 2910 e 2893 e sulle mozioni nn. 167, 171, 172 e 173. 132

Integrazione all'intervento del senatore Germanà nella discussione generale congiunta sui disegni di legge nn. 2910 e 2893 e sulle mozioni nn. 167, 171, 172 e 173. 136

Integrazione all'intervento del senatore Lauro nella discussione generale sul disegno di legge n. 2942 138

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 140
Nuova assegnazione 140

INCHIESTE PARLAMENTARI

Apposizione di nuove firme 140

GOVERNO

Richieste di parere su documenti 140
Trasmissione di documenti 141

MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Apposizione di nuove firme su mozioni . . . 141
Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni 142
Annunzio di interpellanze e di interrogazioni 142, 143
Interrogazioni da svolgere in Commissione 170

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

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 15*).
Si dia lettura del processo verbale.

MEDURI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli, Bo, Bobbio, Bruno Ganeri, Cabras, Carella, Carpi, Castellani Pierluigi, Cecchi Gori, Cioni, Crippa, Daniele Galdi, De Martino Francesco, Diana Lorenzo, Di Benedetto, Fanfani, Giorgianni, Lauria Michele, Leone, Manconi, Miglio, Montagnino, Ossicini, Palumbo, Parola, Rocchi, Serena, Smuraglia, Taviani, Toia, Valiani.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Besostri e Lauricella, a Parigi, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Asciutti, Caponi, Lago, Maconi, Magnalbò, Nava e Semenzato, nelle Marche e in Umbria, per sopralluogo nelle zone terremotate.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. Le comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.

Preannuncio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante il procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento.

Seguito della discussione dei disegni di legge:

(2910) Conversione in legge del decreto-legge 1° dicembre 1997, n. 411, recante misure urgenti per gli accertamenti in materia di produzione lattiera

(2893) Disposizioni in tema di impegni finanziari dell'AIMA. (Relazione orale)

e delle mozioni nn. 167, 171, 172 e 173 sull'olio d'oliva

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge nn. 2910 e 2893 e delle mozioni nn. 167, 171, 172 e 173 sull'olio d'oliva, il cui testo è il seguente:

MEDURI, VALENTINO, BEVILACQUA, PEDRIZZI, CUSIMANO, RECCIA, MAGNALBÒ, BONATESTA, LISI, CURTO, SPECCHIA, BUCCIERO, BORNACIN. – Il Senato, considerato:

il drastico taglio di reddito subito dagli olivicoltori italiani nella campagna 1996-97, pari al 27 per cento dell'importo dell'aiuto alla produzione di olio di oliva, in conseguenza del superamento della quantità massima garantita, fissata a livello comunitario in 1.350.000 tonnellate;

che la responsabilità primaria di tale superamento attiene alla Spagna, che ha stimato la propria produzione olearia 1996-97 in circa un milione di tonnellate, cioè quasi il doppio della media produttiva spagnola degli ultimi 10 anni, mentre in Italia nella stessa campagna si è registrata una produzione di sole 445.000 tonnellate, nettamente al di sotto della media nazionale;

considerata la prospettiva di una ancor più consistente decurtazione dell'aiuto agli olivicoltori per la corrente campagna 1997-98, in ragione di previsioni che, allo stato attuale, porterebbero la produzione comunitaria a oltre 2 milioni di tonnellate e ad un ulteriore superamento della quantità massima garantita, da cui conseguirebbe un taglio del 34 per cento per l'aiuto ai produttori;

considerato inoltre:

che il danno derivante dalla riduzione dell'aiuto comunitario si rivela più grave per gli olivicoltori italiani, a causa di costi aziendali (salari, oneri previdenziali, mezzi di produzione) che sono mediamente superiori del 30-35 per cento rispetto ai costi sostenuti dagli altri produttori europei;

che l'esigenza di garantire agli olivicoltori un equo reddito attraverso le misure di sostegno previste dall'Organizzazione comune di mercato dell'olio di oliva rende urgente e improcrastinabile l'adozione di misure straordinarie a livello comunitario per la campagna 1997-98, nonchè l'avvio di un confronto concreto sugli indirizzi di riforma dell'Organizzazione comune di mercato stessa,

impegna il Governo ad intervenire presso l'Unione europea affinché, in attesa della complessiva riforma dell'Organizzazione co-

mune di mercato oleicola, siano adottate le seguenti misure a carattere urgente:

aumento della quantità massima garantita comunitaria di olio di oliva e sua ripartizione in quantità nazionali di riferimento, già a partire dalla campagna 1997-98, al fine di instaurare un criterio di penalizzazione diretta degli Stati membri che si rendano responsabili del superamento delle rispettive quantità nazionali;

abolizione dell'aiuto al consumo dell'olio di oliva e utilizzazione delle relative risorse finanziarie per aumentare i fondi comunitari destinati all'aiuto alla produzione.

(1-00167)

SPECCHIA, BEVILACQUA, LISI, PONTONE, MACERATINI, BUCCIERO, MAGGI, RAGNO, CUSIMANO, COZZOLINO, MAGNALBÒ, RECCIA, PORCARI, DEMASI, MEDURI, BATTAGLIA, FLORINO, MONTELEONE. - Il Senato,

premessò:

che è diventato drammatico il problema del crollo dei prezzi dell'olio in Puglia, in Calabria e in altre realtà in particolare dell'Italia meridionale;

che manifestazioni di protesta sono in corso in diverse città con occupazione di strade, di ferrovie e di edifici pubblici;

che la grave crisi del mercato olivicolo è determinata anche dalle «invasioni» di oli provenienti da altri paesi e dal fenomeno delle sofisticazioni;

che è necessario, una volta per sempre, definire regole certe e chiare in grado di favorire la qualità e la tipizzazione del prodotto e la sua commercializzazione,

impegna il Governo:

a riconoscere per le aree interessate la «grave crisi di mercato»;

all'apertura di centri AIMA;

al pagamento dell'integrazione maturata;

al blocco delle importazioni extracomunitarie e a controlli sulle importazioni comunitarie;

alla modifica della normativa relativa alla etichettatura in modo che venga tutelata più la provenienza che il luogo dell'imbottigliamento;

a introdurre il divieto per le raffinerie di detenere, manipolare e commercializzare oli extravergini di oliva;

a combattere il fenomeno della sofisticazione anche attraverso controlli coordinati sulla qualità dell'olio presso opifici e raffinerie e presso le strutture portuali interessate;

alla sospensione per le aziende olivicole del pagamento dei contributi agricoli unificati in scadenza il prossimo 31 dicembre;

alla modifica del disegno di legge collegato alla finanziaria per consentire agli agricoltori di sanare il debito previdenziale in trenta rate semestrali a partire dal 31 maggio 1998;

a ridurre i contributi agricoli unificati portandoli al livello degli altri paesi dell'Europa e dell'area del Mediterraneo;

impegna altresì il Governo ad un'azione più efficace per le definitive decisioni dell'Unione europea sull'aumento della quantità massima garantita (QMG), sulla introduzione delle quantità nazionali di riferimento (QNR), sull'abolizione dell'aiuto al consumo per sostenere maggiormente la commercializzazione del prodotto attraverso le organizzazioni dei produttori, sul rigetto dell'ipotesi dell'aiuto ad albero e sul riconoscimento dei DOP attualmente all'esame dell'Unione europea.

(1-00171)

FUSILLO, SCIVOLETTO, MURINEDDU, BARBIERI, PIATTI, BARRILE, BEDIN, PREDÀ, SARACCO, MAZZUCA POGGIOLINI, ERROI, FOLLIERI, VERALDI, LORETO, PAPPALARDO, CORTIANA, CONTE, CARCARINO, PASSIGLI. – Considerata la grave crisi economica che il settore olivicolo conosce in questi giorni a causa del crollo senza eguali del prezzo delle olive e dell'olio con pesanti conseguenze anche sul piano sociale;

attesa la persistente mancanza di indirizzi di riforma per il settore anche in attesa della riforma dell'organizzazione comune di mercato;

riconosciuta la controversia interpretativa aperta nel Consiglio oleicolo internazionale (COI) in ordine alle modalità di individuazione del luogo di origine dell'olio e delle condizioni di tutela;

rilevata la diffusione di attività di importazione di notevoli quantità di olio di provenienza da paesi terzi attraverso modalità cosiddette di traffico di perfezionamento attivo che ammettono lo stazionamento dell'olio di oliva extracomunitario sul territorio dello Stato e il successivo riconoscimento di questo prodotto secondo «equivalenza» come nazionale;

riscontrata l'insufficienza dei controlli doganali determinati attraverso semplici verifiche a campione senza tener conto di esigenze di carattere sanitario;

rinvenuta la necessità di intensificare i controlli in ordine alle modalità di lavorazione presso gli impianti che procedono attraverso sistemi fisicochimici di deodorazione, deacidificazione e decolorazione, di presentare al consumo come oli raffinati gli oli lampanti, di scarsa qualità e in miscela con oli vergini, in modo da ottenere olio di oliva, quale prodotto industriale, del tutto differente dall'olio extravergine di oliva di esclusiva origine naturale;

valutata l'opportunità di avviare meccanismi idonei di intervento pubblico in particolare procedendo alla apertura dello stoccaggio anche di enti e associazioni;

riconosciuta infine la rilevanza dei problemi del mercato del lavoro che alimenta tensioni sociali e turbative di ordine pubblico,

impegna il Governo:

a vietare la commercializzazione come prodotto italiano dell'olio di oliva importato e sottoposto in Italia a raffinazioni, miscelazione e imballaggio;

a sospendere il rilascio delle autorizzazioni per effettuare operazioni in regime di perfezionamento attivo ai sensi dell'articolo 114 del regolamento CEE n. 2913/92 onde evitare situazioni di maggiore pregiudizio di interessi e sociali dei produttori;

a riconoscere la denominazione d'olio d'oliva vergine ed extravergine esclusivamente al prodotto di provenienza geografica dello Stato con riguardo all'intero ciclo di lavorazione dalla raccolta dei frutti fino alla lavorazione con metodi tradizionali;

a modificare il sistema di presentazione e pubblicità del prodotto alimentare attraverso speciali norme di etichettatura quando sulle confezioni di olio di oliva extravergine siano rilevate indicazioni non coerenti con l'effettiva origine del prodotto, del tipo «Prodotto in Italia», «Fabbricato in Italia», «Made in Italy», o comunque, qualsiasi altra dizione fuorviante dall'effettiva origine;

a introdurre il divieto per gli impianti di raffinazione di detenere, manipolare e commercializzare olio extravergine di oliva;

a prevedere un inasprimento delle sanzioni per fattispecie di truffa a danno dei consumatori;

ad accertare la reale consistenza delle produzioni giacenti negli impianti di raffinazione in modo da individuare la presenza delle varie tipologie d'olio;

a procedere all'apertura di centri di stoccaggio per consentire un temporaneo ma necessario riequilibrio tra domanda e offerta di olio e un'equa remunerazione per i produttori agricoli.

(1-00172)

AZZOLLINI, GRECO, MANCA, BETTAMIO, BUCCI, GERMANÀ, D'ALÌ, NOVI, VENTUCCI. – Il Senato,

premessò:

che il crollo dei prezzi dell'olio e delle olive ha causato gravi manifestazioni di protesta, con pesanti conseguenze sul piano sociale, in regioni quali la Puglia e la Calabria e in tutta l'Italia meridionale;

che tale crollo è aggravato dalla notevole riduzione dell'integrazione per l'olio comunitario e soprattutto da una eccessiva e anomala produzione della Spagna;

che la Spagna è inadempiente nei confronti della Comunità europea in quanto non ha ancora badato a regolarizzare (schedario oleicolo) la produzione di olive nonchè la trasformazione in olio, violando il rispetto della normativa comunitaria per la quale l'Italia è invece in perfetta regola;

che le inadempienze di un altro paese penalizzano fortemente gli olivicoltori italiani;

che manifestanti hanno occupato strade, linee ferrate ed edifici pubblici ribellandosi alle importazioni di oli provenienti da altri paesi rilevando l'insufficienza dei controlli doganali;

che i controlli sono determinati attraverso semplici verifiche a campione senza considerare esigenze di carattere sanitario;

constatato:

che è necessario intensificare i controlli, in Italia nonchè in altri paesi, in ordine alle modalità di lavorazione presso gli impianti che procedono attraverso sistemi fisicochimici di deodorazione, deacidificazione e decolorazione, presentando al consumo come oli raffinati gli oli lampanti, di scarsa qualità e in miscela con oli vergini, in modo da ottenere olio di oliva, quale prodotto industriale, del tutto differente dall'olio extravergine di oliva, di esclusiva origine naturale;

che ormai il comparto olivicolo è in stato di crisi e necessita di interventi di urgenza,

impegna il Governo:

ad attivarsi nelle competenti sedi comunitarie affinché le inadempienze e i ritardi di altri paesi e nazioni non possano continuare a danneggiare l'agricoltura italiana, tutelando il prezzo dell'olio d'oliva italiano;

a vietare la commercializzazione, come prodotto italiano, dell'olio d'oliva importato e sottoposto in Italia a raffinazioni, miscele e imballaggio;

a prevedere un inasprimento delle sanzioni per fattispecie di truffa compiute dai trasformatori a danno dei consumatori;

a combattere il fenomeno della sofisticazione anche attraverso controlli coordinati sulla qualità dell'olio presso opifici e raffinerie e presso le strutture portuali interessate;

al blocco delle importazioni extracomunitarie e a controlli sulle importazioni comunitarie;

ad emanare i provvedimenti urgenti di propria competenza, idonei per fronteggiare almeno gli aspetti di emergenza nel settore.

(1-00173)

Ricordo che nella seduta antimeridiana di oggi è stata svolta la relazione orale e ha avuto inizio la discussione generale congiunta, che ora riprendiamo.

È iscritto a parlare il senatore Fusillo, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà la mozione n. 172 ed illustrerà anche il seguente ordine del giorno:

«Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2910, di conversione del decreto-legge 1° dicembre 1997, n. 411, recante misure urgenti per gli accertamenti in materia di produzione lattiera,

considerato che la procedura di rettifica della compensazione nazionale per il periodo 1995-1996, prevista dall'articolo 3, si protrarrà sicuramente fino al mese di maggio del 1998;

preso atto della impossibilità, allo stato, di prevedere forme di restituzione della liquidità trattenuta dagli acquirenti anche con riferimento alla campagna 1995-1996 per effetto della posizione assunta dagli organismi comunitari;

espressa preoccupazione per la situazione in cui versano alcuni produttori che hanno già prestato fidejussioni surrogatorie del prelievo per la campagna 1995-1996, in scadenza al 31 dicembre 1997, e che saranno obbligati a procedere con grande difficoltà e con gravi disagi al rinnovo, presso il sistema bancario, delle medesime, ponendo così a rischio la stessa sopravvivenza delle aziende;

ribadito che l'eventuale liquidazione definitiva, per effetto dei tempi di esecuzione della rettifica della compensazione nazionale, non potrà avvenire prima del maggio 1998;

impegna il Governo:

ad attuare con la massima urgenza ogni utile iniziativa volta ad alleviare i costi di tali operazioni e comunque ad evitare ogni azione di esecuzione immobiliare nei confronti di tali produttori fino al 30 giugno 1998.».

9.2910.3

FUSILLO, BEDIN, SCIVOLETTO, PREDÀ, CORTIANA

Ha facoltà di parlare il senatore Fusillo.

FUSILLO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, le manifestazioni di civile protesta degli imprenditori olivicoli delle regioni Puglia e Calabria e di altre zone dell'Italia meridionale sono la conseguenza del crollo del prezzo del prodotto, delle sofisticazioni e delle crescenti importazioni di oli d'oliva di paesi terzi in regime del cosiddetto «traffico di perfezionamento attivo». In effetti, da alcune campagne vengono autorizzate importazioni di consistenti quantitativi di oli d'oliva da paesi extracomunitari e le corrispondenti esportazioni di prodotto equivalente, cioè di oli di origine comunitaria; in tale ipotesi, il prodotto confezionato esportato viene riconosciuto ed etichettato come prodotto nazionale. Si praticano inoltre operazioni di raffinazione, di miscelazione e di confezionamento che consentono di offrire al consumo come oli raffinati gli oli «lampanti», di scarsa qualità e in miscela con oli vergini. In sostanza, si commercializzano prodotti industriali presentati come oli extravergini di oliva di origine naturale.

Queste pratiche commerciali, anche a causa dell'insufficienza dei controlli, si svolgono in danno del prodotto tipico italiano e degli interessi dei consumatori, non sufficientemente tutelati in ordine alla conoscibilità delle caratteristiche del prodotto. Al riguardo bisogna integrare con disposizioni particolari la normativa vigente in materia di etichettatura, di presentazione e di pubblicità dei prodotti alimentari, che prevede l'obbligo per i prodotti alimentari preconfezionati di riportare l'indicazione del luogo di origine o di provenienza nel caso in cui l'omissione possa indurre in errore l'acquirente circa l'origine o la provenienza del prodotto. Si tratta quindi di consentire l'uso di indicazioni quali «prodotto in Italia», «fabbricato in Italia» o «*made in Italy*» esclusivamente agli oli di provenienza geografica dello Stato. Del resto, il grave disagio dei nostri produttori olivicoli va visto anche in relazione agli andamenti produttivi all'interno dell'Unione europea, dove a partire dalla campa-

gna 1994-1995 è stata superata abbondantemente la quantità massima garantita e la Spagna si avvia a produrre mediamente 900.000 tonnellate all'anno.

Infine, non si può fare a meno di sottolineare il ristagno politico per la riforma dell'organizzazione comune di mercato, da basare necessariamente sull'aumento della quantità garantita e sull'introduzione di quantitativi nazionali di riferimento. Le stime prevedono per la campagna 1997-98 una produzione a livello comunitario di 1.900.000 tonnellate. Da tempo si registra una valutazione comune sulla necessità di abrogare l'aiuto al consumo e di trasferire le relative risorse a favore della produzione; in particolare si tratta di istituire l'aiuto alla commercializzazione del prodotto attraverso le associazioni riconosciute dai produttori, ai sensi del regolamento CEE n. 1260 del 1978. In ogni caso diventa urgente nel primo periodo soprattutto la realizzazione del catasto olivicolo per tutti i paesi produttori dell'Unione europea, collegata all'introduzione delle quantità nazionali di riferimento.

Le suddette considerazioni costituiscono il presupposto della mozione presentata dai Gruppi della maggioranza, con cui si impegna il Governo ad adottare provvedimenti urgenti per riservare l'indicazione di provenienza esclusivamente al prodotto il cui intero ciclo di lavorazione, dalla raccolta delle olive all'estrazione dell'olio ed al successivo confezionamento, si svolge nel territorio dello Stato. Nella mozione, facendo riferimento alla necessità di introdurre il divieto per gli impianti di raffinazione di detenere, manipolare e commercializzare olio extravergine di oliva, ovvero di inasprire le sanzioni per i reati a danno dei consumatori, si pone in evidenza una grande questione legata alla sicurezza alimentare. Proprio nel settore dell'olio d'oliva ed in relazione all'ammontare delle sovvenzioni comunitarie destinate al confezionamento, si riscontrano frequenti episodi di frode che implicano addirittura la simulazione dell'esistenza della materia prima costituita dalle olive. Infatti, gli accertamenti dell'Ispettorato centrale repressione frodi hanno potuto verificare una ricca tipologia di reati che vanno dalla miscelazione di olio extravergine di oliva con olio di semi alla vendita di olio extravergine di oliva appartenente ad altre categorie fino alla messa in commercio di olio extravergine di oliva miscelato con olio di semi ovvero addizionato con clorofilla sintetica, e comunque non rispondente ai parametri analitici prescritti dalla normativa vigente.

Si presenta dunque la necessità di provvedere alla costituzione di un'anagrafe completa e aggiornata per la raccolta e l'elaborazione di dati e delle notizie sulla costituzione e sull'attività delle ditte che procedono alla lavorazione e al confezionamento degli oli e siano destinatarie degli aiuti comunitari.

Il settore agricolo, peraltro, deve essere messo in condizione di adempiere al nuovo patto con la società. La valorizzazione del ruolo strategico dell'agricoltura indicato tra gli obiettivi prioritari di politica economica all'interno del Documento di programmazione economico-finanziaria non è conseguenza soltanto della prestazione di valori quali l'autoapprovvigionamento, la sicurezza sociale, eccetera, il sostegno politico e pubblico al settore deve essere correlato alle nuove funzioni

svolte, quali la salvaguardia del territorio, la garanzia di salubrità dei prodotti, la tutela dell'interesse dei consumatori, il mantenimento delle tipicità alimentari.

L'espressione di questi valori trova una sintesi compiuta nella coltivazione dell'olivo, legata allo sviluppo della società mediterranea fin dagli albori della storia. L'olivo era coltivato largamente nei paesi del Mediterraneo come attestano gli scritti più antichi e le attrezzature per l'estrazione dell'olio ritrovati nelle sedi delle più remote civiltà.

Del resto la cultura olivicola, anche in relazione al contributo offerto sia in termini di occupazione agricola che di tutela ambientale, ha sempre incontrato grande attenzione da parte del legislatore. Voglio ricordare il divieto di abbattimento di alberi di olivo anche se danneggiati da operazioni belliche posto dal decreto legislativo n. 475 del 1975.

La mozione di cui sono primo firmatario, in sostanza, anche se nasce da problemi contingenti, vuole richiamare l'attenzione del Parlamento sulle questioni dell'agricoltura a cui va assicurata concretamente la dignità di settore economico capace di misurarsi con le sfide della globalizzazione del mercato.

Il ministro Pinto ha affrontato con grande prontezza l'emergenza che si è presentata: è sua l'iniziativa della circolare del Ministero delle finanze che fa chiarezza, finalmente, sull'origine e quindi riserva l'indicazione di provenienza esclusivamente al prodotto il cui intero ciclo di lavorazione si svolga nel territorio dello Stato. È questa la questione più importante che i nostri produttori volevano si risolvesse.

Sono a conoscenza della volontà e dei fondi iniziali messi a disposizione per l'attivazione del *marketing* istituzionale, per pubblicizzare la qualità e l'origine del nostro olio. Sono stati avviati controlli a tappeto con un coordinamento di tutte le forze di polizia su tutto il territorio nazionale. Infine, è notizia di ieri, il sì della Commissione europea all'autorizzazione allo stoccaggio privato, attribuendo all'Italia uno stoccaggio di 70.000 tonnellate a bimestre, al costo di 11.000 lire a quintale.

Ho apprezzato l'intervento del collega Specchia stamattina, il quale si è dichiarato disposto ad approvare la mia mozione integrata in alcune parti. Questa volontà permetterà che l'Assemblea possa approvare una mozione unitaria dando a lei, signor Ministro, un segnale di responsabilità del Senato della Repubblica. La mozione da me presentata trae origine da un disegno di legge, l'atto Senato 2939, che ho presentato la scorsa settimana. Essa rappresenta una risposta adeguata non ad una emergenza ma all'esigenza di risolvere finalmente senza assistenza un problema di identità e salvaguardia della storia e della qualità del nostro olio che ha origine nei secoli e appartiene alla storia del nostro paese.

Questa di oggi è la discussione congiunta sia delle mozioni sull'olio di oliva sia del decreto legge n. 411. Ho ascoltato e apprezzato la relazione del senatore Piatti sul decreto in questione, mi ritrovo completamente in quella relazione e con me l'intero Gruppo del Partito popolare italiano. Il decreto in questione rappresenta lo sforzo massimo che il Governo e la sua maggioranza hanno compiuto per dare una risposta di trasparenza, di ricerca della verità, rappresenta la volontà di

porre la parola fine a una questione incomprensibile che si trascina ormai da oltre 15 anni. Finalmente con questo decreto è stato tracciato un percorso chiaro che permetterà il 15 maggio di riaprire una nuova pagina fatta di certezze, di trasparenze nel settore lattiero-caseario.

Il ministro Pinto ha già anticipato che entro la fine dell'anno presenterà al Parlamento il provvedimento organico di riforma della legge n. 468 nonché della stessa AIMA. Il decreto con la restituzione dell'80 per cento del superprelievo dell'annata 1996-1997 e del 70 per cento per l'annata 1997 - 1998 dà una risposta adeguata e responsabile all'esigenza di liquidità di produttori. Chiedere il 100 per cento per queste annate significa volere la delegittimazione del nostro paese nei confronti dell'Unione europea. Nessuno può chiedere che su questa vicenda l'Italia si giochi anni di sforzi e di sacrifici di 57 milioni di italiani. L'Italia è un paese serio che mantiene gli impegni ed i patti con i paesi comunitari. Questa è ormai opinione consolidata a livello internazionale. Non capisco le forze politiche di opposizione che continuano a strumentalizzare politicamente un bisogno reale di una parte dei produttori. Con questa azione vogliono riempire il vuoto della loro opposizione.

Non è questa la strada che un'opposizione vera e responsabile deve percorrere in un grande paese. Il Governo e la maggioranza si sono posti il problema anche dell'annata 1995-1996; un'annata in cui la compensazione è già consolidata; in cui il superprelievo è già multa; ma un'annata che per noi è ancora aperta.

Il decreto-legge prevede, ad accertamenti compiuti, la possibilità di rettificare la compensazione. È questo lo spirito dell'ordine del giorno n. 1, presentato da me e fatto proprio dall'intera Commissione.

Con l'ordine del giorno n. 3 ci siamo posti il problema delle fideiussioni in scadenza al 31 dicembre 1997, riferite all'annata 1995-1996. Si invita il Governo, il ministro Ciampi a compiere ogni atto possibile con i vertici dell'ABI affinché possano essere prorogate le scadenze delle fideiussioni al minor costo possibile. Si rinvia, inoltre, ogni eventuale azione esecutoria immobiliare a dopo il 30 giugno 1998.

Riservandomi di intervenire in dichiarazione di voto sul decreto-legge, esprimo apprezzamento e solidarietà al ministro Pinto per la sua azione di Governo, coraggiosa, moralizzatrice e trasparente.

In conclusione, auspico che i due rami del Parlamento approvino nei tempi prestabiliti il decreto-legge, così come oggi è stato presentato in Aula. Con il mio intervento do, pertanto, per illustrati la mozione n. 172 e l'ordine del giorno n. 3. (*Applausi dal Gruppo del Partito Popolare Italiano*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Camo. Ne ha facoltà.

CAMO. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, per i tempi concessi, credo di non poter svolgere la stessa trattazione del collega Fusillo.

Approfittando, però, della presenza autorevole del Ministro e del Sottosegretario competenti rilevo in premessa che l'agricoltura, in generale, sta attraversando uno dei momenti più delicati della sua storia. Osservo però che la risposta che sta dando il Governo non è adeguata, signor Ministro – negli ultimi giorni abbiamo sentito anche il presidente Prodi – e devo dire che, al punto in cui è arrivato, il problema delle quote latte non può essere risolto con una contrapposizione radicale, così come ritiene appunto il presidente del Consiglio.

Io sono tra coloro che ritengono che lei stia facendo una egregia operazione all'interno del Ministero competente ma che dovrebbe comunque andare ancora oltre, signor Ministro, onde far comprendere innanzitutto che l'agricoltura si sviluppa nelle periferie, e che perciò la stessa gestione dovrebbe essere, tutto sommato, regionalizzata. L'accentramento a livello ministeriale porta infatti a queste esplosioni, a queste gravi emergenze. Siamo d'accordo sul fatto che lei ha ereditato tali problemi dal passato ma non possiamo, altresì, non essere d'accordo con coloro i quali temono – siamo anche noi tra quelli – che a pagare saranno i giusti al posto degli imbrogliatori. In altre parole, trattare tutti allo stesso modo e rinviare successivamente la eventuale salvaguardia di chi ha operato correttamente e la penalizzazione di chi ha sbagliato alle calende greche è un grave errore. Questo, a mio parere, è l'argomento fondamentale che sta provocando tante reazioni. Anche io sono del parere che si stiano operando delle strumentalizzazioni; però attenzione: vi sono sicuramente delle legittime aspettative che, comunque, devono essere onorate. Rispondere in termini di contrapposizione non basta. Anche noi, che abbiamo alto il senso dello Stato, riteniamo che non bisogna spingere sull'acceleratore più di tanto perchè ci può scappare qualche grave incidente, oltre a quelli, sia pure non rilevanti, già avvenuti. Noi non siamo tra quelli che puntano al «tanto peggio, tanto meglio», e voglio dire al senatore Fusillo di stare molto attento quando qualifica l'opposizione. L'opposizione non è una, ve n'è più di una; probabilmente ve ne sarà qualcuna che strumentalizza questi aspetti, ma ve ne sono altre, come ha sottolineato correttamente questa mattina il senatore Specchia, che non strumentalizzano tutto ciò, ma si pongono correttamente il problema allo scopo di arrivare ad una soluzione equa.

Allora, al punto in cui è arrivata la situazione, onorevole signor Ministro, penso che vada ricercato un modo diverso da quello che ci è stato indicato ieri dal presidente del Consiglio Prodi su tutte le reti nazionali, proprio per evitare che il problema assuma dimensioni maggiori rispetto a quelle che si stanno registrando in questi giorni, già di per sé pericolose.

Noi riteniamo che si debba procedere ad un rimborso immediato e che con altrettanta immediatezza si debba stabilire e distinguere tra chi ha sbagliato e chi non ha sbagliato. Infatti noi abbiamo la sensazione che gli allevatori che stanno scioperando e manifestando hanno il sacrosanto diritto di avere il rimborso totale. Non vorremmo che alla fine, come spesso è accaduto nel comparto agricolo, coloro che sono stati danneggiati finiscano con l'essere ulteriormente penalizzati da uno Stato che molto spesso è patrigno.

Per quanto riguarda il problema dell'olio, signor Ministro, si tratta di un argomento che avremmo dovuto prevedere, solo se avessimo tenuto presente quanto aveva fatto la Spagna, che negli ultimi cinque anni ha realizzato qualcosa come cinque piani olivicoli. Considerato che noi siamo legati alla Spagna perchè siamo nello stesso gruppo di paesi finiamo per essere penalizzati di circa 400 miliardi perchè la Spagna ha splafonato. Si tratta quindi di qualcosa che noi ci dovevamo aspettare. Mi ricollego poi agli altri aspetti illeciti di cui ha parlato il senatore Fusillo e mi chiedo: è mai possibile che si debba arrivare all'emergenza perchè un Governo, uno Stato scoprano che ci sono questi traffici, queste illegalità? Ma è veramente così difficile tutelare i nostri olivicoltori? Ricordo che nella precedente legislatura una senatrice di Alleanza Nazionale è venuta in quest'Aula con delle arance del Portogallo che venivano addirittura consumate nella nostra *buvette*. Nessuno si accorge di niente. Tutto avviene tranquillamente. Ci si rende conto di ciò quando poi i diretti interessati, nel caso specifico gli olivicoltori, vanno a manifestare nelle piazze.

Signor Ministro, come lei sa, io provengo dalla Calabria. In questa regione persino il PIL viene definito alterato, perchè direttamente legato alle annate di carica e di scarica degli ulivi. Credo che da ciò sia chiaro come questa regione, insieme alla Puglia, affidi in gran parte la propria esistenza economica al comparto agricolo. Allora ci si deve render conto che bisogna con forza da una parte procedere immediatamente agli ammassi di cui deve farsi carico il Governo e dell'altra essere determinati ad affrontare la riforma della PAC, signor Ministro, e in quella sede rappresentare con forza le esigenze sia del comparto del latte (dove si dovrà procedere ad una rideterminazione delle quote latte) sia di quello dell'olio di oliva. Come dicevo prima, credo che l'agricoltura in generale stia attraversando una delle fasi più delicate della propria storia. Stanno esplodendo infatti anche il settore della barbabietola e quello cerealicolo. Senatore Meduri, noi in Calabria non abbiamo più il problema delle barbabietole perchè qualche anno fa, quando ero assessore dell'agricoltura, abbiamo fatto un accordo con l'allora ministro Fontana per ricoverire la coltivazione della barbabietola nelle zone di Crotone e Sibari giacchè fin d'allora tale produzione non poteva essere competitiva con quella di altre regioni che avendo un clima diverso potevano produrne molti quintali in più per ettaro. Ma questo problema l'Italia lo dovrà affrontare da subito, signor Ministro, e noi lo avevamo a suo tempo previsto, giacchè non siamo competitivi con la Baviera dove si coltiva la barbabietola, e dove si producono 700 quintali ad ettaro contro i circa 450 delle nostre zone che hanno ancora queste colture. Come ci stiamo attrezzando? Aspetteremo che i coltivatori di barbabietole scendano in piazza, come stanno facendo gli allevatori e gli olivicoltori? A tale proposito voglio dire al senatore Fusillo che le mucche non sono nè di maggioranza nè di minoranza, così come le olive. Signor Presidente, non vorrei infine che di fronte alla responsabilità dell'opposizione... (*Applausi dai Gruppi Federazione Cristiano Democratica-CDU e Alleanza Nazionale.*) ...per converso vi fosse una irresponsabilità da parte della maggioranza, che probabilmente all'interno delle sua articolazione

deve giocare un ruolo piuttosto strano per tenersi insieme. Avrei capito, infatti, se una posizione del tipo di quella del Presidente del Consiglio fosse stata assunta da parte della minoranza, da parte degli amici e colleghi della Lega Nord, ma non la capisco per niente se assunta dal presidente Prodi, perchè se la legalità è l'obiettivo fondamentale per il quale dobbiamo sempre combattere, l'ordine pubblico, la convivenza civile sono obiettivi che i Governi devono perseguire con altrettanta efficacia: sono necessari, quindi, grande senso di responsabilità ed equilibrio.

Concludo, signor Ministro, affermando che se l'agricoltura è a questo punto, sicuramente la colpa non è sua; se purtroppo le cose esplodono con questa virulenza ciò probabilmente avviene perchè una risposta adeguata fino ad oggi non c'è stata: ce l'aspettiamo, comunque, da oggi in poi. *(Applausi dai Gruppi Federazione Cristiano Democratica-CDU e Alleanza Nazionale e del senatore Vertone Grimaldi).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Meduri, il quale, nel corso del suo intervento, illustrerà anche la mozione n. 167. Ha facoltà di parlare il senatore Meduri.

MEDURI. Signor Presidente, signor Ministro, colleghe e colleghi, voglio riallacciarmi per un attimo alla parte conclusiva dell'ottimo intervento pronunciato dal collega Camo per quanto attiene alle responsabilità che devono avere il Governo e lo Stato quando all'orizzonte del paese spuntano situazioni di grave crisi, che rischiano poi di travolgere anche l'ordine pubblico.

Signor Ministro, signor Presidente del Senato, vedendo le riprese mandate in onda dalla televisione nei giorni scorsi, mi sono ricordato di un altro periodo storico, nel quale non era il Nord, gli allevatori del Nord a protestare per le quote latte, ma era il Sud, rappresentato dalla città di Reggio Calabria, che protestava nei confronti di uno Stato affossatore di libertà, come si rivelò essere nel 1970 lo Stato italiano e - per esso - il Governo italiano; anche allora, alla richiesta che veniva dal popolo di diritti e di colloquio con chi governava il paese il Governo rispose con la brutalità delle cariche indiscriminate della polizia e a Reggio Calabria vi furono ben cinque morti, migliaia di feriti e di denunciati, molte centinaia di persone che finirono per giunta per essere processate fuori dalla città di Reggio Calabria (perchè si disse che in tale città non c'erano le condizioni per tenere processi) e che furono anche private del diritto sancito dalla Costituzione ad essere giudicati dal proprio giudice naturale, e questo per molti anni, signor Ministro.

Quando lo Stato non riesce ad essere interlocutore della gente e si fa sostituire dalla brutalità della forza di polizia con ordini precisi che altri lavoratori debbono eseguire perchè tali sono i poliziotti, giovani che si oppongono a chi è costretto a fare blocchi stradali, a chi è costretto per attirare l'attenzione su un grande problema a fare qualcosa che forse viola le norme della legalità), in quel momento si determina veramente il rischio di un crepuscolo della democrazia.

Ecco perchè sono molto preoccupato, e da reggino che ha vissuto orgogliosamente da protagonista i fatti di Reggio Calabria del 1970 mi

sento di dare la mia più piena solidarietà agli allevatori del Nord che tutto sommato, con un pizzico di fortuna in più (perchè fortunatamente nessuno di loro ci ha rimesso la pelle), hanno subito le stesse violenze che abbiamo subito noi per la richiesta del riconoscimento di un diritto. Ed io temo, signor Ministro e signor Presidente, che questo possa ancora avvenire.

Una notizia di agenzia di ieri sera ci comunicava che in Calabria, da ieri mattina e per tutta la giornata, tanto a Lamezia Terme quanto a Gioia Tauro, erano in corso pacifiche ma ferme manifestazioni degli agricoltori calabresi, alla cui testa erano i sindaci dei comuni della Piana con le loro fasce tricolori ed i gonfaloni della città: rappresentavano, cioè, esigenze che non sono settoriali o corporative, come voi di solito le definite, ma che sono esigenze reali della gente e delle istituzioni del Sud d'Italia. Infatti, signor Ministro, lei sa bene che la Puglia, la Calabria e la Sicilia producono il 75 per cento del totale della produzione olivicola nazionale e la Calabria è seconda soltanto alla Puglia quanto ad olivicoltura. L'olivicoltura calabrese si estende su una superficie di 217.000 ettari, dislocati prevalentemente nelle aree collinari, pedocollinari del versante ionico e tirrenico e nelle zone interne.

L'impostazione colturale-produttiva è basata su sistemi ancora tradizionali, legati anche alle ridotte dimensioni e alla eccessiva frammentazione delle aziende; in alcune realtà si notano rilevanti sforzi per la meccanizzazione delle operazioni di raccolta. A questo proposito, chiediamo al Governo di impegnarsi ad aiutare le aziende a trasformare il sistema di raccolta visto che attualmente le olive si raccolgono a terra, il che aumenta moltissimo il tasso di acidità dell'olio; il fine è quello di migliorare gli aspetti qualitativi della produzione olearia.

L'olivicoltura calabrese è così suddivisa: coltura specializzata 176.000 ettari, coltura promiscua 41.000 ettari; la coltivazione dell'olivo è così ripartita: in collina il 66 per cento, in montagna il 21 per cento, in pianura il 13 per cento. Le produzioni regionali sono così distinte: nell'annata di scarica (come lei sa, signor Ministro, si alternano un'annata di piena e un'annata purtroppo più leggera) si produce da un milione a un milione e mezzo di quintali di olive e nell'annata di carica da sette a otto milioni di quintali di olive, che equivalgono a circa 1.400.000 quintali di olio.

L'olivicoltura è un comparto fondamentale della nostra economia e in termini di reddito rappresenta il 25 per cento della produzione lorda vendibile. Le imprese olivicole calabrese sono più di 160.000 e rilevante è il loro apporto sul piano dell'occupazione diretta ed indiretta: 30 milioni di giornate lavorative annue, per circa 300.000 occupati, sia pure in periodi particolari. Lo sviluppo della coltura è legato essenzialmente alla risoluzione di problemi di natura tecnica ed economica, che ora esporrò sinteticamente: riequilibrio della produzione mediante il contenimento del fenomeno dell'alternanza del ciclo produttivo e la lotta antiparassitaria; riduzione dei costi di produzione, con particolare riferimento a quello della raccolta; produzione di olio a bassa acidità e con buone caratteristiche organolettiche, vale a dire olio direttamente commestibile. Questo è il

fine a cui si punta tentando di migliorare il sistema di raccolta delle olive.

Tuttavia, come tutti sappiamo, è in atto una gravissima crisi nel mercato olivicolo e oleario; in questi giorni, i prezzi delle olive e dell'olio stanno registrando un crollo verticale e senza eguali sui più importanti mercati internazionali: i prezzi sono per nulla remunerativi dell'attività dei produttori, il che provoca pesanti conseguenze sull'andamento dell'economia del settore. Risentiamo della mancanza, da tempo, di una presenza forte e qualificata nelle sedi comunitarie ed internazionali, alla vigilia di importanti decisioni per il futuro del nostro settore, quali la riforma dell'OCM Organizzazione comune di mercato – e la disputa in seno al Consiglio olivicolo internazionale in merito alla indicazione del luogo di origine della produzione olivicola, di cui ha parlato anche il collega Fusillo nel suo intervento.

Vi è pertanto la necessità, non più procrastinabile, di azioni volte alla tutela e al rilancio del settore olivicolo e oleario, che è parte consistente dell'economia meridionale e calabrese in particolare, a partire dal blocco delle importazioni extracomunitarie. Credo che questo sia l'argomento più importante, signor Ministro, perchè è inconcepibile – e l'ha detto prima di me il senatore Fusillo – che si importino milioni di tonnellate di olio turco o tunisino per poi farlo uscire successivamente dalle raffinerie con l'etichetta di olio italiano. In questo modo nessuno può garantire il consumatore.

Il nostro paese, pur rimanendo uno dei maggiori produttori mondiali di olio, non riesce a soddisfare la domanda interna pur essendo al tempo stesso tra i maggiori esportatori. Inoltre, è meta di ingenti flussi di olio di oliva di origine extracomunitaria. Quindi, è inconcepibile che mentre i nostri produttori rischiano di non raccogliere le olive a causa di prezzi di mercato per nulla remunerativi, si consenta l'ingresso di notevoli quantità di prodotto dall'estero.

Pertanto, è necessario che il Governo adotti con urgenza norme di salvaguardia per il prodotto nazionale fino al blocco delle importazioni di olio extracomunitario. Si è altresì convinti della scarsa qualità e della salubrità dell'olio importato tanto da pensare che non si tratti nemmeno di olio di oliva. Questo è il rischio più grave per il consumatore.

Oggi, i controlli doganali sono del tutto insufficienti in quanto avvengono con modalità non rigide e con riscontri a campione. Viceversa, tutto il prodotto dovrebbe essere controllato sia per opportune esigenze di carattere sanitario, sia per evitare l'ingresso di prodotti non conformi con quanto dichiarato sui documenti di importazione rispetto alla loro reale consistenza. Inoltre, il controllo deve essere esteso alle raffinerie e a quanto da esse successivamente proviene – si veda il capitolo sui controlli – in modo da determinare la correttezza dei flussi di prodotto oleario importato e in circolazione sul territorio nazionale.

L'ultima questione è relativa alle norme T.P.A. (traffico di perfezionamento attivo) e a quelle delle cosiddette equivalenze. Queste norme consentono lo stazionamento dell'olio d'oliva extracomunitario in siti nazionali e addirittura la nazionalizzazione di parte di questo prodotto.

Si ritiene che questi meccanismi di dubbia efficacia mercantile, se non attuati sotto strettissimi controlli, costituiscano uno strumento per l'ingresso di olio di scarsa qualità a danno dei produttori e dei consumatori. Si richiede pertanto una verifica delle norme per il TPA e del principio dell'equivalenza e la loro momentanea sospensione per favorire il prodotto nazionale.

Per quanto attiene ai controlli delle importazioni comunitarie, premesso che le attuali norme in materia doganale consentono l'ingresso alle frontiere di autobotti di olio proveniente da Spagna e Grecia senza controllo, si ritiene che in questo modo giungano in Italia, con il cosiddetto meccanismo della triangolazione, oli di origine nordafricana e mediorientale. È forte il sospetto che questi quantitativi di prodotto siano già stati sommati alle produzioni effettive, sia spagnole che greche, determinandosi così la possibilità di frodi comunitarie per la garanzia su olio estero, oltre a determinare lo splafonamento della quantità massima garantita di produzione fissata dalla Comunità, splafonamento che danneggia soprattutto i paesi che dichiarano (atteso che esistano strumenti di controllo come il catasto olivicolo), la produzione effettiva.

Non si spiega altrimenti come uno studio del Consiglio oleicolo internazionale abbia potuto stimare qualche anno fa un *trend* di aumento della produzione spagnola di gran lunga inferiore a quello oggi dichiarato. Per questo si chiede allo Stato italiano di effettuare tutti i controlli necessari per detti scambi comunitari, allertando anche la Commissione europea.

PRESIDENTE. Senatore Meduri, deve concludere il suo intervento per questioni di equilibrio generale. Se per lei non è un problema, può eventualmente depositare presso gli Uffici della Presidenza il testo del suo intervento in modo che anche le parti non lette vengano poi pubblicate.

Lei sa, infatti, che la Conferenza dei Capigruppo si è orientata nel senso di concludere questa parte della discussione generale entro le ore 16,30, consentendo ad un rappresentante per Gruppo, fra quanti si sono iscritti, di potersi esprimere prima di tale ora. Ovviamente, se gli interventi si prolungano ciascuno oltre un certo limite orario, non riusciamo a far parlare tutti i colleghi già iscritti dei vari Gruppi.

Almeno uno per ciascun Gruppo dovrebbe poter parlare oggi pomeriggio.

MEDURI. Signor Presidente, consegnerò il testo scritto; tuttavia, a conclusione del mio intervento, vorrei pregare la Presidenza di tener conto di quanto detto dal collega Specchia in ordine alla nostra disponibilità a pervenire alla redazione di un'unica mozione, espressione della volontà di tutto il Senato, perchè non ci siano posizioni di parte, purchè questa mozione tenga nel debito conto le esigenze specifiche che ogni regione ha, in quanto tali esigenze sono simili ma in alcune parti diverse, cioè non sono identiche, perchè diverso è il problema dell'olio lampante tra la Calabria e la Puglia, la quale produce appunto un olio diverso da quello della Calabria.

Quindi, io ringrazio lei, signor Presidente, e ringrazio il ministro Pinto per l'attenzione; ringrazierò quest'ultimo ancora di più se, come sono certo, avrà cura di leggere il testo del discorso che lascerò agli atti, perchè è un testo tecnico, per la redazione del quale ovviamente mi sono avvalso della collaborazione di tecnici del settore.

PRESIDENTE. La ringrazio molto, senatore Meduri.

È iscritto a parlare il senatore Germanà, il quale, nel corso del suo intervento, illustrerà anche il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

in sede di discussione dell'atto Senato n. 2910 «conversione in legge del decreto-legge 1° dicembre 1997, n. 411, recante misure urgenti per gli accertamenti in materia di produzione lattiera»:

visto:

il grave malessere di tutto il mondo agricolo sfociato in manifestazioni di piazza per le problematiche connesse al latte e all'olio d'oliva;

considerato che:

da tempo le varie forze politiche nonché le organizzazioni professionali agricole e movimenti spontanei di agricoltori denunciano la gravità della situazione in cui versa il comparto agricolo;

a tutt'oggi il Governo non ha dato alcuna concreta risposta al profondo disagio degli agricoltori italiani;

impegna il Governo:

a rivedere la propria politica fiscale e previdenziale e a promuovere tutte le azioni necessarie in sede nazionale, comunitaria e internazionale per tutelare le produzioni italiane dalle aggressioni di prodotti agricoli extracomunitari spesso competitivi sotto il profilo dei costi ma di dubbia provenienza e qualità, al fine anche di tutelare i consumatori.

9.2910.5

GERMANÀ, BETTAMIO, BUCCI, MINARDO, MAGNALBÒ

Ha facoltà di parlare il senatore Germanà, con preghiera, appunto, di contenere i tempi del suo intervento entro i limiti dei 10-12 minuti per consentire a tutti i Gruppi di esprimersi.

GERMANÀ. Signor Presidente, onorevole Ministro, l'ordine del giorno da noi presentato ha chiaramente lo scopo di suggerire al Governo di rivedere la politica fiscale e previdenziale per l'agricoltura. È un ordine del giorno che certamente giova da stimolo.

Poc'anzi l'intervento del collega Fusillo mi ha veramente scioccato, perchè chiedeva dei provvedimenti urgenti al Governo, i quali, nella giusta direzione illustrata dallo stesso nella mozione, hanno una logica; ma nel suo intervento il collega Fusillo ha detto anche che il Ministro

«ha affrontato con prontezza l'emergenza che si è presentata» e questa è una grossa contraddizione, perchè (mi spiace che il collega Fusillo non sia in Aula, ma spero leggerà il mio intervento) non può esistere emergenza in agricoltura. L'emergenza infatti può essere rappresentata da un sisma, da un'alluvione, da una fortissima mareggiata, mentre l'agricoltura è programmazione. Quindi non siamo di fronte ad emergenze ma ad un Governo che già dura da 19 mesi e che ancora non ha affrontato i problemi dell'agricoltura.

Pertanto, il collega Fusillo si è sostituito veramente all'opposizione, a quell'opposizione a proposito della quale dice che c'è un vuoto: non è vero, collega Fusillo, non c'è un vuoto in quanto questi argomenti che riguardano le quote latte noi li sostenevamo già il 22 ottobre 1996 in Commissione. In un mio intervento dicevo al Governo che avevamo l'obbligo e l'esigenza di dare certezza al mondo produttivo (mi riferivo agli allevatori) e questa è una responsabilità che il Governo ha. Quindi, il collega Fusillo non si può sostituire all'opposizione, non può presentare mozioni di contenuto tale che solo ed esclusivamente l'opposizione potrebbe proporre: o passa con noi o non può dire al Governo di affrontare emergenze, perchè in agricoltura non ci sono emergenze.

Vorrei ricordare inoltre che lo stesso Governo (allora presiedeva il senatore Mancino) ha voluto che si contingentassero i tempi della discussione sull'alluvione in Sicilia, così che è stato concesso un minuto per ogni Gruppo, quando poche ore prima, insieme al collega Speroni, si era parlato per ben 2 ore e 45 minuti delle stoviglie della *buvette*, dei *minicomputer* e di quant'altro: questi dunque sono i tempi che il Governo ha voluto dedicare all'agricoltura, un minuto per Gruppo.

Ma mi sembra anche opportuno ricordare (e poi consegnerò il mio intervento signor Presidente, non si preoccupi) il comportamento certamente non molto democratico del Presidente della nostra Commissione, la 9^a, il quale, il 4 dicembre scorso, ha improvvisamente sconvocato la seduta della Commissione fissata per le ore 15. Ebbene, non capivamo quale fosse il motivo, ma l'abbiamo poi scoperto all'improvviso, anzi, l'indomani, leggendo su buona parte della stampa nazionale che si era tenuta una riunione fra una parte dei Cobas e la maggioranza che sostiene il Governo; una riunione quasi carbonara, anche se i giornali dicevano che essa si era tenuta tra il Governo e la Commissione agricoltura (cosa non vera, e mi dispiace che la stampa venga pilotata anche in tal senso). Abbiamo appreso, ripeto, che si trattava solo di parte dei Cobas; questo è gravissimo e non capisco come mai la sede istituzionale, che è la Commissione agricoltura, all'improvviso sia stata spostata nella Commissione difesa. Credo che il Governo si debba veramente difendere dai Cobas.

Altra cosa strana. Ieri sera il presidente Prodi diceva di aver già ricevuto la rappresentanza degli agricoltori (cioè il 97 per cento) e che solo il 3 per cento di essi non era stato ricevuto. Ora, o il Presidente del Consiglio non gioca bene con i numeri, oppure 15.000 o anche 8.000 persone non rappresentano il 3 per cento degli agricoltori allevatori.

Non voglio sottrarre tempo agli altri colleghi, signor Presidente; accollo il suo invito e quindi consegnerò alla Presidenza il mio intervento

sull'ordine del giorno n. 5, sperando che chi ha voglia di lavorare per l'agricoltura – e credo che siamo in pochi, guardando i banchi della maggioranza – lo leggerà. La ringrazio. (*Applausi dai Gruppi Forza Italia e Federazione Cristiano Democratica-CCD e dei senatori Antolini e Bianco*).

PRESIDENTE. Grazie, senatore Germanà, ma poteva senz'altro prolungare il suo intervento ancora per qualche minuto.

È iscritto a parlare il senatore Co. Ne ha facoltà.

CÒ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è del tutto evidente che è venuto alla luce un conflitto, peraltro largamente prevedibile, assai aspro, che pone tutta la classe politica di fronte alla necessità di dare una risposta, che non potrà essere soltanto limitata ad arginare l'emergenza, ma dovrà affrontare i nodi di fondo che la protesta, a volte esasperata, ha messo in evidenza.

Una risposta, a nostro avviso, insufficiente è quella che si limita al richiamo all'esigenza del rispetto della legalità. E una risposta ovvia, ma è inefficace, perchè non mette in luce le cause profonde del disagio che oggi attraversa il mondo della produzione agricola in generale e quello del latte in particolare. Le proteste degli olivicoltori e dei produttori di riso ci dicono che il problema è più vasto e che coinvolge le scelte politiche di fondo che si sono perseguite nel passato.

Ma qual è il conflitto? Vi sono imprese ed imprenditori agricoli che producono e che vogliono continuare a produrre, da un lato, e vi sono le norme che, al contrario, dall'altro, lo impediscono. Le norme vanno rispettate; è chiaro che gli allevatori sapevano fin dagli anni passati di produrre oltre il consentito e che non avrebbero mai pagato le multe conseguenti. Tuttavia, i soldi sono stati versati dall'Italia e quindi dall'intera collettività, meccanismo arcinoto, ma non per questo meno iniquo. Quando qualcuno non paga le tasse, qualcun altro, di fronte alle necessità permanenti di avere disponibili entrate indispensabili, paga anche per gli altri; in questo caso, per chi non ha rispettato le regole paga l'intero mondo agricolo, l'intera agricoltura.

Questa constatazione però non basta, non ci soddisfa e non ci deve soddisfare. Intanto, sappiamo che la classe politica dirigente nel passato, mentre da un lato stipulava accordi in sede comunitaria, dall'altro ne vanificava gli effetti interni alla produzione nazionale operando in senso contrario, inducendo cioè a produrre egualmente più di quanto essi stessi avevano pattuito con la promessa, neppure tanto sommessamente pronunciata, che le sanzioni non sarebbero mai state pagate; ed anche quando si ottenevano risibili aumenti della quota di produzione nazionale, si scambiava questo risultato con l'impegno formale a pagare le multe accumulate nel tempo.

Oggi il problema, per troppo tempo accantonato, ricompare in forme esasperate, perchè la mancata soluzione a tempo debito ha fatto nascere aspettative, ha provocato attese, e sulla legittimità delle attese fondate sulla consapevolezza della illegittimità del proprio comportamento, ma anche inscindibilmente sulla certezza dell'impunità è giusto e dove-

roso aprire una discussione politica, che necessariamente chiama in causa la responsabilità di una classe politica che non ha mai creduto nell'agricoltura, ma che ha utilizzato il mondo agricolo in modo clientelare, con elargizioni di favoritismi, ispirate ad una concezione meramente produttivistica e industrialistica.

Il primato della produzione, il primato della quantità ha determinato uno sviluppo agricolo distorto che penalizza la qualità e le colture tipiche e che induce all'uso indiscriminato dei fertilizzanti e all'applicazione di tecniche colturali intensive che distruggono il territorio e il suo equilibrato trattamento: davvero un rapporto distorto tra l'uomo e il territorio che egli trasforma modificando anche se stesso e le proprie relazioni sociali.

La vicenda delle quote latte non è estranea a questa politica, anzi ne è la conseguenza. Possiamo e dobbiamo porci la domanda: queste regole, che sono il frutto di contrattazioni quanto meno discutibili, possono essere cambiate in sede comunitaria? Crediamo sia necessario cambiarle.

Perchè dovremmo importare quello che potremmo produrre nel paese, per di più garantendo una qualità superiore a quella del latte che importiamo? In questa direzione dobbiamo impegnarci, se vogliamo davvero occuparci di agricoltura.

Dobbiamo allora in questa Europa, che vogliamo veder evolvere da una Europa monetaristica ad una Europa sociale, dove anche il rapporto tra produttore e consumatore sia ricondotto a principi di equilibrio e non di contrapposizione, realizzare una diversa politica agricola, perchè quella fino ad ora praticata è tutta da rivedere. Se la politica agricola nazionale è stata del tutto assente nel suo significato più profondo di realizzazione di scelte per l'agricoltura e non di scelte per conquistare il consenso in agricoltura, oggi occorre, nell'ambito delle armonizzazioni comunitarie, riformare profondamente la politica agricola europea. Il Governo deve essere impegnato, in questa direzione, a realizzare una politica di lungo respiro, lungimirante sul terreno dello sviluppo equilibrato delle coltivazioni e degli assetti proprietari ed aziendali.

Certo, desta preoccupazione che le iniziative dei Cobas si realizzino oggi in forme così clamorose senza mettere in discussione la politica dei contingentamenti che, alla lunga, porta all'impossibilità della crescita dell'azienda produttiva. Credo che l'exasperazione di questi giorni rischi di condurre in un vicolo cieco. I Cobas e i produttori che essi rappresentano non possono dire sì alle quote e contemporaneamente affermare «le quote sono soltanto per noi». Questa protesta divide gli allevatori, crea una spaccatura tra chi ha prodotto entro i limiti e chi non lo ha fatto. Oggi è necessario dare un forte segnale di svolta, scoprire le illegalità e giungere in tempi rapidi all'accertamento su tutti i casi sospetti, che sono molte migliaia. Occorre verificare in fretta, anche superando le incertezze del recente passato, quanto latte viene prodotto e se, effettivamente, viene prodotto. La chiarezza sarà una prima risposta per superare l'emergenza. Il decreto del Governo va in questa direzione. Ma dobbiamo essere consapevoli del fatto che non ci si può fermare qui e che, superata l'emergenza, occorre impostare una strategia, avere una

politica ed essere interlocutori credibili in Europa, e non solo in Europa, sapendo che l'agricoltura richiede una politica propria e non la riproposizione meccanica di una politica industrialistica nel mondo agricolo. *(Applausi dal Gruppo Rifondazione Comunista - Progressisti. Congratulazioni)*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Minardo. Ne ha facoltà.

MINARDO. Signor Presidente, signor Ministro, l'esperienza delle quote-latte, così come è andata progressivamente maturando dal 1983 ad oggi, deve essere di insegnamento e monito per i futuri Governi della Repubblica italiana.

L'insegnamento consiste nell'acquisizione del principio che occorre evitare di agevolare settori e comparti economici in crescita a danno dell'agricoltura e, segnatamente, della zootecnia. Queste situazioni sono tollerabili per brevi periodi, ma non possono tollerarsi per 10-15 anni, così come sta accadendo per il settore lattiero-caseario.

In considerazione del fatto che gli allevatori sono vittima di scelte ingiuste che potrebbero anche sopportarsi per brevi periodi ma che non sono sostenibili nel lungo e lunghissimo periodo, il Centro cristiano democratico sostiene le ragioni degli allevatori e, pertanto, chiede la restituzione del cento per cento ai veri produttori di latte, purchè siano in regola con i modelli L1 e con le fatture, delle somme trattenute dagli acquirenti per gli anni 1995-1996, e 1996-1997; chiede altresì che le garanzie fideiussorie siano liberate.

Il decreto-legge n. 411 del 1° dicembre 1997, pertanto, così come è stato strutturato, non risolve se non parzialmente i problemi degli allevatori e lascia ferite ancora aperte nella economia agricola nazionale.

Prego, pertanto, il ministro Pinto ed il Governo nella sua collegialità di voler prendere in seria considerazione gli emendamenti in tal senso presentati perchè, andando incontro alle legittime aspettative del mondo agricolo, si possano rasserenare gli animi, rimediare ai tumulti delle piazze d'Italia e salvare le aziende zootecniche da una probabile situazione fallimentare.

Voi sapete quanto pacifici siano i nostri agricoltori, difficilmente scendono nelle piazze, è gente avveza al sacrificio: se oggi si trovano sulle piazze lo si deve alla cattiva politica comunitaria assentita dai Governi vecchi e nuovi e al reale malessere economico in cui versano le aziende agricole. Diversamente, oltre alle proteste degli allevatori e a quelle successivamente aggiuntesi dei bieticoltori, degli olivicoltori, dei produttori di riso, dovremmo aspettarci una sommossa generale del mondo agricolo poichè è probabile che, a breve, gli orticoltori denunciino l'accordo euromediterraneo in corso di ratifica in questo Parlamento.

Se può essere di conforto ai fini degli atti che il Centro cristiano democratico chiede di adottare, ricordo che dalla relazione finale della Commissione governativa di indagine, la cosiddetta «Commissione Lecca», si evince con chiarezza che il latte prodotto in campo nazionale è

decisamente inferiore a quello assegnatoci con il sistema delle quote per cui può affermarsi, senza tema di smentite, che non esistono i presupposti giuridici per l'applicazione delle multe. Pertanto, concordo pienamente con le conclusioni delle due relazioni della Commissione Lecca, copia delle quali è a disposizione di tutti i senatori.

Vorrei, infine, chiedere al Governo se sono gli allevatori che stanno protestando in tutto il paese per i problemi delle quote latte, dell'olio, del riso o della barbabietola oppure se è il Governo che sta protestando nei confronti degli allevatori. (*Applausi dal senatore Reccia*). Approfittando della presenza del ministro Pinto, colgo l'occasione per chiedere se egli abbia già trasmesso alle autorità giudiziarie competenti copie delle due relazioni, visto che contengono l'indicazione di parecchie irregolarità (*Applausi dei Gruppi Federazione Cristiano Democratica-CCD, Forza Italia e del senatore Reccia*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Murineddu. Ne ha facoltà.

MURINEDDU. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, ad integrazione degli argomenti sostenuti nella mozione illustrata dal senatore Fusillo, ritengo che sia utile aggiungere alcune considerazioni che riguardano essenzialmente gli attori principali ed i volumi produttivi in gioco nel panorama estremamente complesso, nazionale ed internazionale, del mercato olivicolo.

Come è noto, l'Europa contribuisce alla produzione mondiale dell'olio di oliva nella misura del 70 per cento (questi dati si riferiscono alla produzione dell'anno 1996/1997). Nell'ambito europeo, l'Italia incide per il 24 per cento; la Spagna per il 52 per cento; la Grecia per il 22 per cento.

A fronte di questi diversi pesi nella produzione mondiale, l'Italia, pur essendo tra i produttori maggiori, si distingue per il primato del 42 per cento del totale di olio importato su scala mondiale. È seguita dagli USA con il 14,5 per cento, dalla Francia con il 7,2 per cento e dalla Spagna con il 6,5 per cento.

Questi ingenti quantitativi provenienti dai paesi esteri vengono lavorati dall'industria italiana e immessi poi nel mercato sia interno sia di esportazione come prodotti italiani. In realtà, si tratta di prodotti quantitativamente inferiori al volume della produzione nazionale. Grazie al modesto prezzo di acquisto e alla insufficiente capacità del consumatore medio di orientarsi nella scelta del prodotto di qualità, questi oli mettono inevitabilmente fuori mercato il prodotto nazionale, anche quello più apprezzato e più noto.

Per consolidare la loro posizione nell'area del commercio interno ed estero, le associazioni degli industriali – mi riferisco principalmente alla Federoli e all'Assitol attraverso il Consiglio oleicolo internazionale, noto come COI, si stanno adoperando attivamente per far sopravvivere una normativa che consenta loro di commercializzare come «Prodotto in Italia», «Made in Italy», un olio di qualsiasi provenienza purchè abbia subito in Italia operazioni semplici, quali l'imbottigliamento, la filtrazio-

ne ed il taglio con altri oli vergini. Attualmente è in corso da parte del COI una proposta di emendamento dell'articolo 10.1.5 della norma commerciale applicabile all'olio di oliva. L'interpretazione della Federo- li e dell'Assitol del concetto di trasformazione sostanziale, che nell'arti- colo 24 del regolamento CEE n. 2913 del 1992, istitutivo del codice do- ganale comunitario, è indicata come condizione vincolate per attribuire l'origine ad un prodotto lavorato in un determinato paese, è astutamente finalizzata a rendere legale una procedura che consente, miscelando ad esempio olio spagnolo, turco o tunisino, di imbottigliare un olio «Made in Italy» pur non contenendo neppure una quantità minima di olio italiano.

L'argomentazione addotta dall'industria per difendere questa tesi è che la miscelazione di oli diversi è destinata alla creazione di un *blend*, ossia di un prodotto nuovo, più rispondente ai gusti dei consumatori e ovviamente più accessibile alle loro tasche. Il vero obiettivo, invece, è quello di comprare a bassissimo prezzo un prodotto di importazione che poi viene immesso sul mercato come prodotto italiano, a tutto danno sia del consumatore sia dell'immagine del vero olio italiano.

I produttori, cioè gli olivicoltori, in queste condizioni non possono più competere con successo sul mercato interno ed estero; anzi, gli inve- stimenti destinati al miglioramento delle loro aziende, congiunti a costi ormai al limite della sostenibilità (si pensi che è consuetudine concedere il 50 per cento del prodotto a chi provvede alla raccolta delle olive), danno luogo a profitti modestissimi e li espongono ad una concorrenza iniqua ed insostenibile. La conseguenza immediata di questo squilibrio è l'emergere di casi limite, quali quelli di mantenere in vita gli oliveti al solo fine di usufruire degli aiuti comunitari e tuttavia approvvigionando- si di olio extracomunitario da commercializzare come proprio.

D'altra parte, non è possibile contare sulla capacità di scelta del consumatore il quale, ignaro di queste operazioni e disorientato dalle di- verse denominazioni merceologiche del prodotto, subisce inconsapevol- mente una truffa, nei confronti della quale non ha strumenti di difesa.

È stato riscontrato dalle valutazioni di esperti del settore che l'olio di oliva extravergine italiano è un prodotto di qualità eccellente, per cui può essere collocato sul mercato con relativa facilità, a condizione però che vengano applicate e rispettate norme di trasparenza. L'ostinazione degli industriali a commercializzare i propri *blend* come prodotti italiani è la conferma indiretta che l'olio del nostro paese è garanzia di sicuro successo. Su questo occorre svolgere un'ulteriore specificazione.

Nel nostro paese si è generato un meccanismo perverso ed inaccet- tabile nel rapporto tra produttori, industriali e distributori, che necessa- riamente bisogna spezzare. Il circuito attraverso il quale avviene questa manovra può essere descritto in questi termini: il produttore lavora dura- mente per creare un olio di qualità, che esalta anche l'immagine dell'olio *made in Italy*; l'industria ed il commercio sfruttano questa im- magine per commercializzare prodotti di importazione di bassa qualità; le importazioni aumentano a dismisura, le esportazioni aumentano an- ch'esse (i paesi come USA e Giappone stanno incrementando drastica- mente i consumi di olio extravergine di oliva). Nel contempo, i produt-

tori italiani, anzichè trarre anch'essi un beneficio da questa felice stagione alla quale hanno dato origine ed impulso con il loro lavoro, sono costretti a chiudere per via dei costi in continua crescita ed un fatturato in calo. Il risultato finale, in un momento di grave crisi dell'occupazione, è che si sta favorendo ulteriormente l'abbandono dell'agricoltura ed incrementando il numero dei disoccupati, i quali si volgono – vanamente – nel mercato nazionale verso altri comparti lavorativi. Tutto questo avviene per l'incapacità di regolare e di controllare la trasparenza delle operazioni dell'industria e del commercio. Pertanto, considerando che in Italia, incluse le piccole aziende agricole, opera oltre un milione di olivicoltori è lecito dubitare che la perdita di posti di lavoro in questo specifico comparto dell'economia agraria possa essere compensata da un corrispondente aumento occupativo nell'industria e nel commercio dell'olio di oliva.

Fermo restando che l'industria dovrà continuare ad avere la facoltà di importare liberamente i prodotti che riterrà più convenienti, la mozione del senatore Fusillo mira ad introdurre opportunamente norme che tutelino sia i consumatori sia gli olivicoltori.

In linea di massima l'intervento legislativo che con questa proposta si sollecita – e che troverà sicuramente il ministro Pinto sensibile, come lo è stato in infinite altre circostanze – può essere sintetizzato in questi punti.

1. Sospensione del rilascio delle autorizzazioni da parte del Ministero per le politiche agricole e del Ministero delle finanze ad importare olio extravergine di oliva da paesi extracomunitari in regime di traffico di perfezionamento attivo, ai sensi dell'articolo 114 del Regolamento CEE n. 2913/92. Ciò non significa vietare l'importazione, ma significa vietare un certo tipo di importazione e lavorazione.

2. Revisione in sede comunitaria delle denominazioni merceologiche delle diverse tipologie e degli olii di oliva, attualmente comprensibili solo dagli addetti ai lavori e tali da ingannare il consumatore. Ad esempio, il cosiddetto olio di oliva si riferisce ad un prodotto che può derivare per oltre il 95 per cento da olio raffinato, che è il risultato di un'operazione industriale di *lifting* di olio lampante, cioè di olio vomitevole: neanche per i cani potrebbe andar bene perchè è un olio di oliva talmente degenerato da non poter essere considerato commestibile. A conferma di quanto testè esemplificato, l'Italia nel periodo tra gennaio e luglio di quest'anno ha importato ben 91.670 tonnellate di olio lampante.

3. Proposta in sede comunitaria di una rigorosa revisione delle regole per la etichettatura dei prodotti commercializzati, affinchè il consumatore sia in grado di comprendere con immediatezza il reale contenuto e l'origine esatta dell'olio che sta acquistando. Questo ovviamente comporta che venga indicata con evidenza sull'etichetta l'origine del prodotto, ossia il paese nel quale è avvenuta la raccolta delle olive: per prodotti ottenuti miscelando olii di diversa provenienza dovrà essere indicato il paese di origine di ciascun componente; e che la dizione *made in Italy* e qualsiasi altra indicazione relativa alla effettiva origine italiana sia riser-

vata esclusivamente agli olii di oliva il cui intero ciclo di filiera, dalla produzione al confezionamento, avvenga in Italia.

4. Richiesta, sempre in sede comunitaria, di concessione dell'aiuto alla produzione – la cosiddetta integrazione – soltanto ai paesi che siano in grado di dimostrare l'efficace funzionamento dei sistemi di rilevazione dell'effettiva consistenza delle colture. In Spagna, dove non è ancora in funzione un sistema avanzato di rilevamento, la produzione nel biennio 1996-1997 è praticamente raddoppiata rispetto al biennio precedente; ciò ha comportato la riduzione dell'integrazione a favore degli altri paesi.

5. Esecuzione da parte degli organi nazionali competenti di controlli periodici sul contenuto di antiparassitari presenti negli olii di produzione italiana e in quelli di importazione.

6. Revisione e razionalizzazione delle competenze di ciascuno degli organismi nazionali preposti alle funzioni di controllo, che oggi sono il Ministero delle politiche agricole, il Ministero delle finanze, il Ministero della sanità, la Guardia di finanza, i NAS dell'Arma dei carabinieri, l'AIMA, l'Agecontrol, l'UCLAF, cioè l'Unità di ordinamento della lotta antifrode. Tutti questi organismi sono più o meno coinvolti nell'attuazione di politiche di indirizzo e di controllo, ma non esiste una adeguata fasatura tra le rispettive azioni tale da rendere più efficace l'azione stessa del controllo.

PRESIDENTE. Senatore Murineddu, a che punto è arrivato?

MURINEDDU. All'ultimo, signor Presidente.

Sono già significativi i contributi dell'Unione europea per la formazione ma va posto più rigore ai contenuti e alla qualità dei corsi. Oggi, il produttore che desidera accrescere le proprie conoscenze in materia, ha difficoltà a trovare interlocutori che possano orientarlo nel miglioramento delle tecnologie impiegate e nella scelta degli investimenti.

Fatte queste considerazioni, le cui linee di indirizzo sono contenute nella mozione illustrata dal senatore Fusillo, preannuncio a nome del Gruppo Sinistra Democratica-L'Ulivo il voto favorevole. (*Applausi dal Gruppo Sinistra Democratica-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Azzollini che nel corso del suo intervento svolgerà la mozione n. 173. Ne ha facoltà.

* AZZOLLINI. Signor Presidente, mi pare necessario evidenziare, al di là degli aspetti tecnici che connotano tutte le mozioni, gli aspetti più propriamente politici contenuti nell'ultima parte della mozione di cui sono primo firmatario. Mi riferisco all'impegno politico che il Governo deve assumere nei confronti del Parlamento e di tutti gli agricoltori italiani per dare nuova dignità all'Italia in Europa e all'agricoltura italiana nel contesto europeo.

I dati che sono stati citati sono tutti noti, ma sono convinto che l'azione del Governo, negli ultimi mesi in particolare, per contrastare il raddoppio della produzione denunciata dalla Spagna e il notevole au-

mento denunciato dalla Grecia, non è stata efficace. Le organizzazioni professionali avevano denunciato questo aumento clamoroso già alla fine del mese di luglio 1997. Alla fine di settembre era già chiaro che la quantità di olio offerta in Europa sarebbe stata di gran lunga superiore a quella delle annate precedenti e dunque il prezzo avrebbe avuto un drammatico crollo.

Siamo giunti alla stagione della raccolta e niente è stato fatto per gli agricoltori. Sono naturalmente scoppiate le proteste e devo osservare che gli agricoltori hanno però mantenuto un grado di civiltà straordinario di fronte alla vera e propria emergenza di fronte alla quale si sono trovati anche se, dinanzi a queste proteste non sono state prese nemmeno misure di emergenza.

Dalle note di agenzia sulle misure che ieri il ministro Pinto è riuscito ad ottenere dalla Commissione europea, non giunge un segnale tranquillizzante per l'agricoltura in quanto mi sembra non diano ancora soddisfazione ai problemi aperti.

In una parola, ho l'impressione che alla fine di settembre, dopo l'incontro Prodi-Aznar, si sia volontariamente scambiato l'appoggio politico con l'agricoltura italiana. Anche se è un'impressione tutta da verificare, la coincidenza temporale è un fatto. Non vorrei che la conduzione dell'agricoltura italiana rappresentasse la metafora delle modalità di ingresso e di permanenza dell'Italia in Europa.

È noto che l'Italia ha un catasto olivicolo e dunque una produzione controllabile; è noto che l'Italia è soggetta con assoluta correttezza alle direttive europee; è altrettanto noto che la Spagna ha avuto finanziamenti notevolissimi per l'agricoltura e che il raddoppio della produzione è in qualche modo sospetto.

Comunque (e in questa osservazione il mio sospetto si radica), come è possibile che gli allevatori italiani sono colpiti da sanzioni per l'eccesso di produzione ed invece l'Italia non si è opposta ad un eccesso di produzione, peraltro sospetto, di altre nazioni appartenenti alla Comunità europea? In questo consiste, a mio avviso, la radice della responsabilità politica del Governo nei confronti dell'agricoltura italiana.

Certamente vi sono il problema della raffinazione, quello delle importazioni, quello delle truffe, ma questi esistevano già lo scorso anno, esistono quest'anno, mi auguro non vi saranno il prossimo. Si è detto che i Ministri faranno eseguire i controlli, alle dogane in particolare, e certamente accogliamo con soddisfazione questi impegni, ma voglio rammentare che questa è normale amministrazione da parte dei Ministeri competenti. Il problema specifico che invece si è verificato quest'anno, al di là delle importazioni, delle raffinazioni illecite, dei problemi già detti, è il raddoppio della produzione da parte di altri paesi, di fronte al quale l'Italia non si è decisamente opposta, paesi, ribadisco, difficili da controllare secondo la normativa europea. Io mi auguro che non ci sia stato scambio di questo tipo, anche se ne ho il fondato timore, ed allora chiedo al Governo due cose sostanzialmente, e le chiedo la mia mozione. In primo luogo, una incisiva azione, per la parte di propria competenza, nei confronti dell'emergenza in agricoltura; negli incontri che cortesemente il Ministro ci ha concesso in questi giorni e in tutto il cor-

so delle vicende riguardanti le emergenze in agricoltura (di questo bisogna dargli sicuramente atto) abbiamo richiesto misure di emergenza ed urgenza da parte del Governo italiano per fronteggiare questo problema: non ne sono state adottate a tutt'oggi, tranne l'unica misura rappresentata dalla richiesta alla Commissione per lo stoccaggio privato. Non mi dilungherò su tutte le altre misure richieste, il Ministro ben le conosce e ne è altamente competente. Rilevo pertanto che l'emergenza nell'agricoltura italiana non è stata a tutt'oggi nemmeno affrontata.

La seconda cosa che chiedo al Governo italiano è che esso ridisegni e porti in Parlamento le determinanti fondamentali di una nuova politica agricola in Europa: non è possibile assistere ancora ad una sorta di mortificazione dell'Italia nel contesto più grande al quale vogliamo aderire. Io credo che muova anche da questo comparto un modo di rinegoziare la nostra presenza in quel contesto, una presenza che sia dignitosa, fortemente unitaria ma anche pronta a difendere le prerogative nazionali. Questo credo debba essere oggetto di una sessione del Senato.

Non mi sfugge che il ministro Pinto ha detto che entro febbraio le richieste italiane saranno argomentate con maggiore puntualità alla Comunità europea; io chiedo che esse siano prima portate all'attenzione del Parlamento, del Senato in particolare, e poi insieme il Governo e il Parlamento italiani sappiano, con dignità, difendere, sì, la unitarietà in seno al contesto europeo, ma anche la dignità della propria economia: io credo che sia questo il modo corretto di stare nella nuova Unione europea, il modo corretto di dare una risposta a questi problemi.

Per terminare, sollecito ancora il Ministero a ripensare ad alcune misure di emergenza che debbono e possono essere emanate dal Governo in favore dell'agricoltura e, nel contempo, chiedo la ridelineazione puntuale e precisa dinanzi al Parlamento e poi dinanzi alla Commissione europea di una nuova politica agricola. *(Applausi del senatore Reccia).*

PRESIDENTE. La ringrazio, senatore Azzollini. A questo punto, come convenuto in Conferenza dei Capigruppo, sospendiamo la discussione generale congiunta dei disegni di legge nn. 2910 e 2893 e delle mozioni collegate e, rinviando il seguito della discussione ad altra data, passiamo al successivo punto dell'ordine del giorno.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

(2942) *Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità* *(Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità», già approvato dalla Camera dei deputati.

Il relatore ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non essendovi osservazioni, ha facoltà di parlare il senatore Carpinelli, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

impegna il Governo

affinchè le somme stanziare nell'anno 1997 per il settore dell'autotrasporto e non utilizzate alla data del 31 dicembre 1997 siano destinate alle finalità di cui alla presente legge.

9.2942.1

LA COMMISSIONE

Poichè non vedo il senatore Carpinelli in Aula, potremmo sospendere brevemente i lavori per attendere il suo arrivo. (*Il senatore Carpinelli entra in Aula*). Vedo che è arrivato, quindi possiamo procedere.

CARPINELLI, *relatore*. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il provvedimento che oggi è all'attenzione di questa Camera si inserisce perfettamente in quella linea di indirizzo che la legge 5 febbraio 1992, n. 68, che registrava nel titolo un concetto analogo, e cioè: «Ristrutturazione dell'autotrasporto di cose per conto terzi», aveva impostato, appunto, circa cinque anni fa.

Vorrei ricordare le finalità fondamentali di quella legge: aumentare la dimensione delle imprese favorendo i processi di fusione fra le stesse; favorire l'associazione delle imprese in consorzi o cooperative; favorire lo sviluppo delle attività accessorie e complementari all'autotrasporto di cose per conto terzi mediante la realizzazione di depositi e l'esercizio di attività di logistica, favorire l'introduzione di procedimenti informatici nelle imprese, consorzi e cooperative allo scopo di migliorare il rendimento dei servizi, nonchè l'accertamento dei costi reali di esercizio e degli indici di produttività nell'impiego degli autoveicoli; favorire la formazione e l'aggiornamento professionale; favorire l'ammodernamento del parco veicoli in funzione della maggiore sicurezza ed efficienza del trasporto di cose; promuovere l'esercizio di trasporti combinati anche ad opera delle imprese di minori dimensioni; favorire la cessazione dell'attività delle imprese che disponessero di un solo autoveicolo.

Vorrei quindi ricordare che con il provvedimento oggi all'esame del Senato, il Governo, e noi che saremo chiamati ad approvarlo, siamo su quella linea di indirizzo che aveva caratterizzato la volontà del legislatore nel 1992.

Più volte in questi ultimi anni abbiamo affrontato il tema dell'autotrasporto in termini di provvedimenti tampone, di provvedimenti che servivano a dare una risposta parziale, episodica, per lo più sotto la spinta della protesta della categoria o di giuste rivendicazioni con riferimento a quelle che erano le realtà della concorrenza in altri paesi d'Europa. C'era quindi una necessità di attuazione di quelle linee programmatiche e di tendenza alle quali il legislatore già aveva fatto cenno e che in questo lasso di tempo non avevano trovato una loro reale e significativa concretizzazione. Pertanto oggi noi siamo chiamati ad approvare questo provvedimento che in qualche modo rappresenta un tentativo, sotto certi aspetti anche riuscito, di dare una risposta organica a quelli che sono i problemi, a quelle che sono le aspettative della categoria. In

proposito vanno ricordati alcuni fatti; alcune sono constatazioni, altri sono invece fatti innovativi rispetto alla situazione preesistente.

La prima constatazione è che, se facciamo il confronto con la situazione di qualche anno fa, ci accorgiamo che effettivamente il rapporto tra trasporto su gomma e trasporto via mare o su ferrovia non ha avuto una significativa inversione. Quindi noi ci troviamo anche oggi di fronte alla constatazione del fatto che oltre il 70 per cento del trasporto avviene su gomma e quindi non si è operato in termini programmatici e di realizzazione su quella strada di inversione di tendenza sia pur parziale rispetto a questo sbilanciamento che caratterizza il nostro paese in maniera più significativa di altri.

Il secondo elemento estremamente significativo è che noi, e per noi intendo tutta la collettività nazionale, tutto il Parlamento, stiamo lavorando per portare questo paese in Europa e fargli assumere con grande dignità il posto e il ruolo che in Europa gli compete. Ciò significa però anche accettare le regole che l'ingresso in Europa comporta. Accettare le regole significa che dal primo luglio del 1998 ci troveremo di fronte alla liberalizzazione assoluta dei trasporti con riferimento a tutti gli Stati europei. Significa quindi che ci dovremo attrezzare in maniera significativa, in maniera pesante, per far sì che i nostri operatori siano in grado, a quella data, di poter competere con le altre aziende europee sui mercati che a quel punto si apriranno. Occorrerà allora operare degli interventi strutturali, degli investimenti affinché il nostro sistema dell'autotrasporto, estremamente debole e parcellizzato, acquisti una rilevanza, una consistenza tale da mettere i nostri operatori in condizione di poter competere con gli avversari a livello europeo. C'è quindi la necessità di approvare il provvedimento in esame per porre i nostri operatori in condizione di razionalizzare le loro imprese.

Il terzo elemento che vorrei sottolineare è che quello che si profila è un intervento strutturale e ricordare ai colleghi che hanno la bontà di ascoltare che in tutti gli interventi, nessuno escluso, svolti alla Camera dei deputati si è riconosciuto un qualche elemento di novità, strutturale e non episodica, a questo provvedimento. In proposito va detto che c'è la necessità di approvare il disegno di legge in termini estremamente rapidi, entro il 31 dicembre del corrente anno. Se arriviamo invece al 1998 i provvedimenti che oggi sono resi possibili dalla normativa europea non lo sarebbero più in quanto, dal 1° gennaio 1998, scatterebbe quel meccanismo di libera concorrenza che vieta interventi strutturali e di sostegno da parte dello Stato italiano. C'è quindi la necessità assoluta di approvare in tempi brevissimi, prima del 31 dicembre di questo anno, lo ripeto, i provvedimenti in esame.

Vorrei qui sottolineare anche che il disegno di legge oggi alla nostra attenzione non è un mero provvedimento a supporto assistenziale della categoria, ma è un disegno di legge che riceve l'attenzione e l'approvazione da parte dell'Unione europea proprio perchè ha quegli elementi caratterizzanti che lo fanno accettare in questo consesso più ampio.

Quali sono gli elementi ispiratori fondamentali che segnano questo provvedimento? Innanzitutto, la sottolineatura di una maggiore sicurezza

a tutti i livelli (dei mezzi, strutturale, relativamente all'organizzazione delle aziende e stradale); di qui, la necessità di porre al centro dell'attenzione del legislatore la sicurezza e la tutela della salute degli operatori e di tutti i cittadini che devono utilizzare la viabilità pubblica. Il secondo elemento contenuto nel provvedimento riconosciuto dall'Unione europea è il significativo sforzo di cercare di diminuire le fonti inquinanti nell'atmosfera, quindi, di cercare di contenere quegli effetti dannosi, in alcuni casi veramente devastanti, in considerazione della densità abitativa e di trasporto del nostro territorio, che un inquinamento sempre più marcato ha nell'atmosfera. Il terzo elemento significativo ha caratteristiche economiche e di razionalizzazione.

Vorrei, a tale proposito, ricordare che nel nostro paese esistono ancora circa 120.000 imprese di trasporto, di cui forse l'80 per cento, se non di più, monoveicolari, che hanno, cioè, soltanto un autoveicolo. Ebbene, è facile ipotizzare come questo tipo di strutturazione aziendale non sia assolutamente in grado di tenere il passo e di far fronte alla organizzazione molto più puntuale, aziendalistica, articolata dei nostri concorrenti che operano al di là delle Alpi...

PRESIDENTE. Senatore Carpinelli, devo pregarla di concludere il suo intervento perchè il tempo a sua disposizione è scaduto.

CARPINELLI. Benissimo, signor Presidente, mi sia allora consentito di esprimere brevemente e per sommi capi i contenuti più qualificanti del disegno di legge...

PRESIDENTE. Rapidamente, senatore Carpinelli perchè il tempo a sua disposizione è già scaduto da un minuto.

CARPINELLI. La ringrazio, signor Presidente. Abuso della sua cortesia in un'Aula che non mi sembra ancora molto affollata.

PRESIDENTE. Su questo aspetto, senatore Carpinelli, vi è un problema di carattere generale...

CARPINELLI. ...certo, signor Presidente, di Regolamento. La ringrazio.

L'articolo 1 detta i principi fondamentali ai quali si ispira la legge; all'articolo 2 sono riservate risorse per gli investimenti innovativi e per la formazione professionale. In questo articolo sono previsti anche provvedimenti per la cosiddetta «rottamazione», per semplificarne il senso; l'articolo 3 tratta dell'incentivazione all'esodo volontario dei trasportatori monoveicolari ed alla riduzione volontaria dell'offerta di trasporto; all'articolo 4 sono previsti incentivi all'aggressione di coloro i quali non intendono cessare l'attività; all'articolo 5 interventi ed agevolazioni per il trasporto combinato ferroviario e marittimo; all'articolo 6 vengono dettate delle norme circa l'ammissibilità delle domande, dei controlli e delle sanzioni, all'articolo 7 sono previste le deleghe al Governo per la riorganizzazione del sistema dell'autotrasporto; all'articolo 8 viene isti-

tuito il comitato per l'intermodalità che dovrà gestire la legge; all'articolo 9 viene rifinanziata la legge 4 agosto 1990, n. 240 per la rete interporti; all'articolo 10 sono previste disposizioni finanziarie; all'articolo 11 modifiche al codice stradale.

In conclusione...

PRESIDENTE. Rapidamente...

CARPINELLI. ...vorrei sottoporre all'attenzione di questo ramo del Parlamento la necessità dell'approvazione del provvedimento in esame in quanto, in primo luogo, riguarda una categoria estremamente importante e significativa per il nostro paese; in secondo luogo perchè attiva circa 1800-2.000 miliardi; in terzo luogo, perchè il provvedimento deriva dall'accordo tra le categorie interessate ed il Governo.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore FIRRARELLO. Ricordo che il Gruppo del quale fa parte ha a disposizione tre minuti.

Il senatore FIRRARELLO ha facoltà di parlare.

* FIRRARELLO. Signor Presidente, il disegno di legge in discussione ha il merito di affrontare l'innovazione di un piccolo settore di un comparto importante in un paese civile.

Non è immaginabile che un paese politicamente progredito non abbia un'organizzazione adeguata dei trasporti. L'Italia, nonostante tutte le difficoltà, di questi ultimi anni in particolare, rimane uno dei grandi paesi industriali del mondo e dunque ha bisogno di un sistema di commercializzazione legato ai trasporti. Si tratta di una necessità, a mio avviso, inderogabile. Certo, le dichiarazioni anche recenti del ministro Burlando, in particolare così pesanti nei confronti delle ferrovie, accrescono in noi la preoccupazione che molto lavoro è necessario nel settore dei trasporti. Proprio questa preoccupazione ci induce a chiedere se la scelta del Governo per i piccoli interventi sia davvero la via politica giusta. Constatiamo, infatti, che in questi diciotto mesi del Governo Prodi nei trasporti si è legiferato una decina di volte. A me sembrano francamente molte ed insufficienti: molte perchè ogni volta si ha la sensazione della ricerca del particolare, della piccola risposta per il gruppo, della ricerca di un consenso e non della volontà di una risposta politica importante e coraggiosa. In parole semplici, ancora non riscontriamo una risposta organica sui trasporti che assuma le necessarie scelte strategiche per questo paese.

Il sistema ferroviario, marino e aereo italiano hanno bisogno di una politica chiara che affidi lo sviluppo del paese a scelte coraggiose. Nonostante la presenza di tante coste e infiniti porti, l'Italia è quasi assente dal trasporto via mare. Eppure sappiamo che questo tipo di trasporto è rapido, sicuro, poco inquinante, dai costi accessibili e che soprattutto non intaserebbe le vie pubbliche che tanti cittadini percorrono. In ogni caso oltre ad evitare l'intasamento della rete viaria determinerebbe il risanamento dell'ambiente.

Non va poi dimenticato che questa scelta del trasporto intermodale è stata più volte contestata alle frontiere, proprio perchè accresce le difficoltà dei trasporti in Francia, in Svizzera e in Austria.

Neppure abbiamo una politica del trasporto commerciale aereo che potrebbe essere utilissima e destinata proprio al servizio della produzione agricola. Eppure l'Italia è un paese dove non mancano gli aeroporti che possono essere adibiti al servizio di trasporto commerciale. Tra questi indico l'aeroporto di Comiso, in provincia di Ragusa, che è inutilizzato; eppure la produzione agricola della piana di Vittoria è in particolare costituita da primaticce che raggiungono via autostrada le maggiori città europee e questa è una realtà quotidiana. (*Richiami del Presidente*).

Colgo in questa frammentazione degli interventi nel settore dei trasporti la volontà di lasciare aperti colloqui con categorie per esercitare pressioni e coltivare consensi politici. Certo, il sospetto che si voglia avere un rapporto preferenziale con il mondo industriale incomincia a farsi presente in noi. Avendo sperimentato che la legge sulla rottamazione ha prodotto benefici effetti, bisogna trovare altri canali simili da utilizzare. Riteniamo che sia necessario intervenire nel settore dell'auto-transporto intermodale, nei confronti del quale non siamo contrari, anzi lo consideriamo favorevolmente ma in un contesto più complessivo, nell'ambito del quale ci si può poi occupare - se occorre - del particolare.

PRESIDENTE. Senatore Firrarello, sono rammaricato, ma la debbo richiamare al rispetto del tempo.

FIRRARELLO. Signor Presidente, termino brevemente. Soprattutto quando si tratta di interventi per dare mezzi più moderni e nuovi agli utenti di questo settore. Sappiamo poi che si tratta di un comparto dove il fattore umano rimane una componente importantissima e primaria, della quale abbiamo grande considerazione. Sono lavoratori di alta qualità che hanno bisogno di lavorare con macchine moderne ed efficienti. Allora è per questo ultimo aspetto in particolare che guardiamo con qualche interesse alla proposta di legge per la quale noi ci asterremo, sollecitando soprattutto il Governo a presentare una proposta organica, complessiva per il settore dei trasporti.

PRESIDENTE. La ringrazio per aver concluso il suo intervento, senatore Firrarello.

Chiedo scusa se debbo essere fiscale, ma questo esige il rispetto del lavoro dell'Assemblea.

È iscritto a parlare il senatore Bosi, il cui Gruppo ha a disposizione complessivamente quattro minuti.

BOSI. Con questo tempo a disposizione possiamo permetterci grandi cose!

Signor Presidente, onorevole Ministro, colleghi, il senatore Carpinelli affermava che questo provvedimento è importante, tra l'altro, per-

chè ha il consenso delle categorie e non dubito che ciò sia rispondente a verità. Si tratta infatti di un provvedimento che distribuisce provvidenze e contributi, e quindi le categorie non potrebbero che essere soddisfatte.

Noi, piuttosto, dobbiamo domandarci – collega Carpinelli – quali problemi risolva al nostro paese questo provvedimento, se esso vada nella direzione di migliorare, incentivare e razionalizzare il sistema del trasporto su gomma del nostro paese e dobbiamo sinceramente concludere che così non è.

Il provvedimento in esame comporta, invece, un grande esborso di miliardi che serve a tenere in piedi il complesso di contraddizioni in cui è avvolto il nostro sistema dei collegamenti, del trasporto delle merci nel paese, laddove non si riesce ad intravedere un'organicità di apporti tali da garantire un flusso razionale di collegamenti nel settore merci: sappiamo tutti (ed io certo non mi dilungherò in merito, anche perchè il tempo non me lo consente) quanto ciò incida nel tessuto economico, e nelle relazioni internazionali del paese.

Non riesco ad intravedere (e i colleghi nemmeno, mi pare) quale sia la filosofia nella quale si muove il Governo e quali siano le finalità, se non quelle di erogare provvidenze che servano a tener buone le categorie in un rapporto di *do ut des* fra Governo e singoli; ma non c'è una strategia, non c'è un impegno reale, serio, comprensibile del Governo in questo settore, soprattutto se lo si estrapoli – come di fatto avviene – da un sistema di intermodalità.

Ed allora la conclusione, signor Presidente, onorevole Ministro, colleghi, non può che essere quella di esprimere un voto contrario. Non possiamo aderire ad un metodo (non tanto ad un provvedimento, ma ad un metodo), quello di perpetuare forme di sussistenza e di assistenza fuori da una logica comprensibile, da una politica organica, da un contesto di soluzioni attese da lungo tempo nel nostro paese.

Questo è il nostro giudizio ed in base ad esso esprimeremo voto contrario. (*Applausi dai Gruppi Federazione Cristiano Democratica-CCD e Forza Italia*).

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Bosi anche per la sua capacità di rimanere nei tempi.

È iscritto a parlare il senatore Castelli, il cui Gruppo ha complessivamente a disposizione sei minuti. Ne ha facoltà.

* CASTELLI. Signor Presidente, apprendo di avere sei minuti a disposizione per affrontare un problema che dura in Italia da dieci anni, ma tant'è.

Vorrei semplicemente richiamare l'interesse degli attenti colleghi dando lettura di un *fax* che mi è appena pervenuto: «Alla cortese attenzione del senatore Roberto Castelli. Intendiamo richiamare la sua attenzione sul testo del disegno di legge recante: «Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità», attualmente all'esame del Senato. L'attuale formulazione del provvedimento non trova il nostro consenso, ma anzi suscita nella nostra categoria la più viva

perplexità». La firma è del presidente Cavalli, a nome della Confartigianato trasporti, Associazione nazionale autotrasporti. Credo che a questo punto potrei fermarmi, perchè il provvedimento trova la completa contrarietà delle categorie anche se riconosco lo sforzo fatto sotto alcuni aspetti per cercare di risolvere questo gravissimo problema. Però chiudiamo la stalla quando i buoi sono già passati. Onorevole relatore, è vero che nel 1992, se fosse stata attuata la legge n. 68, probabilmente avrebbe funzionato però voi non siete al Governo da ieri ma quanto meno dall'altro ieri e quindi la responsabilità di non aver fatto nulla credo si possa imputare anche a questo Governo, che ha tentato di far qualcosa prima che il problema diventasse ingovernabile. Credo però che ormai sia troppo tardi.

Altre questioni, che non vengono risolte, avrebbero dovuto essere risolte con questo provvedimento, che prosegue sulla falsariga degli aiuti, mentre le categorie – almeno la parte più responsabile – hanno sempre chiesto interventi sui costi, ma realizzati e neanche in questo caso; voglio ricordare che un trasportatore italiano sopporta oneri normalmente superiori a quelli dei colleghi europei. Vi è poi il problema delle tasse: abbiamo una tassazione incredibile, che colpisce evidentemente anche questo settore, tanto è vero che il 23 dicembre ci sarà una grande manifestazione, che diventerà manifestazione anche contro questo provvedimento. C'è poi il problema della burocrazia, anche questo irrisolto per ottenere una licenza per il trasporto eccezionale passano giorni, giorni e giorni; prima un collega parlava delle derrate alimentari, ma se provassimo a spedire dei mandarini della Sicilia con un trasporto eccezionale farebbero in tempo a marcire venticinque volte. In compenso si è voluto introdurre l'articolo 11, che in qualche modo liberalizza i trasporti eccezionali e che ha sollevato una vera e propria rabbia nell'ambito delle categorie, che poi spediscono *fax* di questo tipo.

Diciamo allora che non possiamo assolutamente avallare un provvedimento di questo tipo, perchè altre avrebbero dovuto essere le strade, quelle strade che avevamo indicato in un disegno di legge presentato nel 1992 quando – allora sì – si poteva intervenire perchè davanti c'erano sei anni e non sei mesi come adesso. Ormai è troppo tardi e credo di essere facile profeta nel dire – e su questo non concordo con il relatore – che tra qualche mese ci troveremo a dover discutere se domandare all'Unione europea il rinvio della liberalizzazione dei mercati, facendo per l'ennesima volta – tanto ormai ci siamo abituati – una pessima figura con l'Unione europea stessa.

Abbiamo presentato degli emendamenti, che evidentemente non potremo illustrare perchè non abbiamo più tempo, se ci resterà un minuto faremo una dichiarazione di voto finale.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Bornacin.

Ricordo che il suo Gruppo ha a disposizione complessivamente otto minuti.

Ha facoltà di parlare il senatore Bornacin.

* BORNACIN. Signor Presidente, colleghi, devo dire che, come è stato già detto dai colleghi alla Camera dei deputati, possiamo trovare

un elemento di novità in questo provvedimento sull'autotrasporto: l'elemento di novità sta nel fatto che – finalmente, trattandosi di trasporti – non ci troviamo di fronte ad un decreto-legge che dobbiamo frettolosamente convertire, ma discutiamo un disegno di legge che è rimasto per parecchio tempo all'esame della Camera dei deputati, tra Commissione e Aula, e rispetto al quale il relatore ha in qualche maniera accettato i contributi dei Gruppi. Purtroppo, ancora una volta, il provvedimento arriva al Senato per essere discusso in maniera estremamente frettolosa, anche se quella del trasporto è materia particolarmente importante nel nostro paese e sta diventando ogni giorno più cruciale. Questo non solo e non tanto per il fatto che ancora oggi, mentre stiamo discutendo questo provvedimento, le categorie degli autotrasportatori sono in agitazione e minacciano per i prossimi giorni addirittura forme di protesta clamorose ma anche perchè – vorrei ricordarlo – ci troviamo a discutere oggi di autotrasporto, trasporto ed intermodalità, proprio nel giorno in cui il ministro Burlando – è su tutti i giornali – ha ammesso che le ferrovie italiane sono al collasso. Meglio tardi che mai: si è accorto finalmente di questa situazione, anche se credo che gli italiani e gli stessi parlamentari, sia quelli della maggioranza sia quelli dell'opposizione, della gravità della situazione si erano accorti da diverso tempo, se è vero come è vero – parlo a titolo personale – che sono tantissime le interpellanze, le interrogazioni, i documenti ispettivi che ho presentato su questi temi e, in modo particolare, sulle Ferrovie dello Stato.

Questo disegno di legge, entrando nel merito, non ci convince. Non posso condividere l'entusiasmo del relatore, senatore Carpinelli, sul provvedimento in esame, che continua ad essere estremamente contraddittorio, pur se una volta tanto si è in presenza di finanziamenti sicuramente non irrilevanti. Si parla, per l'attuazione delle norme previste dal disegno di legge n. 2942, di 1.800-2.000 miliardi che sono sicuramente, oggi come oggi, una cifra esigua.

Come dicevo, questo provvedimento è estremamente contraddittorio in quanto da un lato si parla di favorire le aggregazioni tra imprese e la riduzione delle imprese monoveicolari per la riduzione delle capacità di carico complessive per cercare di ridurre il trasporto su gomma esistente nel paese, pari al 70 per cento, e dall'altro ci troviamo di fronte non soltanto ai finanziamenti o a nuovi finanziamenti per l'acquisto di nuovi mezzi pesanti ma addirittura alla norma sulla rottamazione di questi introdotta con il disegno di legge in discussione.

Se è vero che il rinnovo del parco veicoli può in qualche maniera andare incontro all'aggregazione tra imprese, è altresì vero che concedere finanziamenti di questo tipo può portare ad un'ulteriore frammentazione del mondo delle imprese e dell'autotrasporto. (*Brusio in Aula. Richiami del Presidente*).

PRESIDENTE. Invito i colleghi a ridurre il brusio.

BORNACIN. Inevitabilmente anche in questo caso ci troviamo di fronte ad una norma sulla rottamazione che già tanti contrasti ha sollevato in queste Aule e nel paese nel momento in cui è stata prevista per

gli autoveicoli, credo non riuscendo a sortire i risultati che si proponeva, se non quello di migliorare in qualche misura i bilanci della Fiat.

Mi ricordo, a proposito di una politica contraddittoria nel mondo dell'autotrasporto, anche quando in passato venivano incentivati i piccoli proprietari a comprare mezzi pesanti e a mettersi in proprio per lavorare da soli.

Anche all'interno di questo provvedimento vanno sottolineate svariate prese di posizione contraddittorie rispetto alle quali va messo in evidenza che siamo di fronte ad un provvedimento che istituisce un organo che dovrebbe discutere di tutto e del contrario di tutto. (*Brusio in Aula*).

Signor Presidente, dovrebbe richiamare i colleghi.

PRESIDENTE. Ho già richiamato i colleghi senatori ad una maggiore attenzione e ad evitare questo brusio eccessivo.

Non vorrei giungere fino al punto di sospendere la seduta anche perchè non ricorrono gli estremi per un'azione del genere. Finora abbiamo lavorato con grandissima calma e serenità, anche se va sottolineato che i senatori presenti erano molti di meno. Vi vorrei pregare, dal momento che siamo più numerosi, di permettere comunque ai senatori che intervengono di parlare in un ambiente almeno relativamente silenzioso.

BORNACIN. La ringrazio, signor Presidente. Passo ora ad un breve accenno alla formazione professionale. In questo disegno di legge sono contenute norme che in esortano le categorie ad attuare nuove misure e nuove capacità di professionalità per l'accesso alla professione. Credo che il Governo in qualche maniera potrebbe cercare di chiedere in questo campo la collaborazione delle regioni che mi sembra siano tagliate fuori, regioni che, per quanto riguarda la formazione professionale, spendono parecchi denari del contribuente e dell'Europa e che si limitano molto spesso a portare avanti corsi di formazione professionale che non offrono alcuno sbocco nel mondo lavorativo.

Siamo di fronte anche all'ennesima delega al Governo per la disciplina dell'accesso alla professione. Credo sarebbe stato molto meglio se perlomeno i criteri generali ispiratori di questa nuova disciplina dell'accesso alla professione dell'autotrasportatore fossero stati inseriti in questo disegno di legge.

Quello che naturalmente ci colpisce molto di più è il fatto che di intermodalità si parla in qualche articolo e nel titolo, ma davvero siamo molto lontani anche solo dall'inizio della realizzazione dell'intermodalità. Si cita il piano quinquennale degli interporti risalente alla legge del 4 agosto 1990, n. 240: dall'approvazione di quella legge sono passati oltre sette anni ma nel provvedimento c'è scritto che siamo in attesa della realizzazione dei piani quinquennali degli interporti. Credo che questo sia un fatto estremamente importante e che ormai ci sia troppo ritardo nei confronti di un provvedimento di questo tipo. Esso si lega, tra l'altro, signor Presidente, onorevoli colleghi, a quell'altro documento sempre citato in questo disegno di legge ma che non ha ancora visto la luce,

cioè il documento di indirizzo inerente ai programmi per il trasporto merci delle ferrovie, che il Governo si impegna a presentare entro 60 giorni; se sono vere le cose che ha dichiarato questa mattina il ministro Burlando per quanto riguarda le ferrovie, questo vale per i passeggeri ma credo valga anche per le merci. Quindi c'è un grande ritardo nei confronti della realizzazione di questa intermodalità.

Un'ultima osservazione. All'interno di questo disegno di legge troviamo altre modifiche al codice della strada; ogni qualvolta arriva qui in Aula o in Commissione un provvedimento riguardante l'autotrasporto troviamo modifiche al codice della strada: ebbene, io credo che sarebbe quasi ora che le modifiche al codice della strada trovassero posto in un provvedimento più organico e più completo che modificasse tutto insieme tale codice.

Sono questi i motivi, signor Presidente, per i quali il Gruppo di Alleanza Nazionale voterà contro questo disegno di legge. (*Applausi e congratulazioni del senatore Reccia*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Lauro.

Ricordo che il suo Gruppo ha complessivamente a disposizione sette minuti.

Ha facoltà di parlare il senatore Lauro.

LAURO. Signor Presidente, se non riuscirò a svolgere completamente il mio intervento, cercherò di lasciare traccia di quello che non riuscirò a dire.

Come è già stato ricordato dal relatore e dagli altri colleghi che mi hanno preceduto, questo provvedimento giunge all'esame immediato dell'Assemblea dopo un breve passaggio in Commissione, e ne sono stati evidenziati i motivi. Il nostro Gruppo alla Camera ha avvertito questo provvedimento per i suoi contenuti e non certo per le sue finalità, anche se bisogna dire che le opposizioni hanno avuto la forza di far modificare il provvedimento governativo iniziale.

Permangono però profonde perplessità che non ci permettono nè di votare a favore di questo provvedimento nè di astenerci. La Maastricht dei parametri e degli indici non interessa nessuno: è importante invece mettere i nostri operatori e i nostri lavoratori in condizioni di parità rispetto agli operatori e ai lavoratori degli altri paesi europei. Essi si trovano ad operare in condizioni di grave difficoltà rispetto alla concorrenza straniera a causa dell'elevato costo del lavoro e del carburante, che hanno entrambi raggiunto elevati livelli. È noto che il prezzo del carburante per gli autotrasportatori italiani è mediamente superiore di 150 lire al litro rispetto a quello pagato dagli stranieri, il che dimostra ancora una volta le difficoltà in cui costoro operano nell'ambito di un mercato che si va liberalizzando e si apre sempre di più.

La maggior parte delle leggi che il Parlamento italiano oggi approva consiste nel recepimento di direttive comunitarie; per essere parte integrante di questo progetto di unificazione europea, dobbiamo di conseguenza abituarci a legiferare in armonia con i dispositivi superiori ordinamentali dettati dalle Commissioni europee.

Soprattutto da questa considerazione nascono le nostre perplessità; nonostante il fatto che alcuni suggerimenti proposti dalla minoranza alla Camera siano stati poi recepiti nel provvedimento in esame, riteniamo che siano ancora possibili contrasti in sede comunitaria. A questo riguardo, vorrei mettere in risalto quelli che potrebbero essere i punti di contrasto con la regolamentazione europea; evidenzio innanzi tutto un'incertezza riguardo alla possibilità per tutti gli operatori di accedere alle infrastrutture liberamente e senza discriminazione alcuna. Alla rappresentanza italiana in data 16 giugno 1997 è stata inviata dalla Commissione europea una lettera che evidenziava serie riserve sulla compatibilità del disegno di legge atto Camera n. 3270. La Commissione chiedeva al Governo di precisare se le infrastrutture adibite al trasporto combinato ed intermodale erano accessibili a tutti gli operatori. In effetti, per la Commissione delle Comunità europee la condizione di accessibilità a tutti gli operatori delle infrastrutture incentivate è una condizione inderogabile di compatibilità delle misure con la normativa comunitaria vigente.

Presidenza della vice presidente SALVATO

(Segue LAURO). A sostegno di quanto ho appena affermato, va rammentato che la disciplina comunitaria generale in materia di aiuti di Stato, e cioè indipendentemente dal settore al quale questi finanziamenti vengono destinati, considera che gli aiuti debbono comunque recare il minor pregiudizio possibile alle condizioni di equa concorrenza tra gli operatori esistenti di un determinato settore. Nella fattispecie, omettere di evidenziare chiaramente che le infrastrutture saranno accessibili a tutti gli operatori... (*Brusio in Aula*). Signora Presidente, mi scusi, visto il clima dell'Aula mi permetto di consegnare alla Presidenza la parte restante del testo del mio intervento, dichiarando che, per le considerazioni che vanno fatte, il nostro Gruppo voterà contro questo provvedimento. (*Applausi del senatore Ragno*).

PRESIDENTE. La ringrazio, senatore Lauro.

È iscritto a parlare il senatore Sarto. Ricordo che il tempo complessivamente a disposizione del suo Gruppo è di quattro minuti. Ha facoltà di parlare il senatore Sarto.

* SARTO. Signora Presidente, in questa legislatura sono stati votati due provvedimenti di incentivazione all'autotrasporto, sui quali abbiamo espresso tutte le nostre riserve; questo è il primo provvedimento che invece tenta una riforma, che cioè non prevede puramente incentivi che perpetuano la prevalenza nel nostro paese del trasporto su gomma rispetto alle altre modalità, ma che per la prima volta dà incentivi per una

trasformazione, per una conversione del settore. Questa conversione è finalizzata allo sviluppo dell'intermodalità, del trasporto combinato, in modo che non vi sia un interesse dei camionisti legato solo alla strada, alla gomma, ma che questo interesse finalmente si intrecci con il trasporto ferroviario, con il cabotaggio, con le attività portuali ed interportuali.

In questo senso oggi il provvedimento in esame, sia pure con alcune riserve che per noi permangono, è complessivamente accettabile. Bisogna dire che, rispetto all'impostazione iniziale del disegno di legge, la Camera ha apportato modifiche positive che, migliorandolo, permettono una condivisione maggiore del provvedimento.

Vi sono anche degli ordini del giorno da noi presentati che accennano due aspetti fondamentali. Il primo riguarda la sicurezza della circolazione e l'attenzione all'inquinamento rispetto al trasporto. Dopo la conferenza di Kyoto è questo un problema ineludibile rispetto al quale il nostro paese ha assunto un impegno che va ora attuato radicalmente. Il secondo riguarda la regolamentazione dei trasporti eccezionali e nell'ordine del giorno si dice che sui trasporti eccezionali entro 6 mesi il Governo deve introdurre regole più accettabili. Vorrei inoltre ricordare che il trasporto eccezionale è soprattutto una grande risorsa della ferrovia e va incanalato per questa modalità.

In un altro ordine del giorno insistiamo poi sulle verifiche che il Governo deve compiere (in sede di attuazione della legge, in relazione all'emanazione delle norme regolamentari contenenti ulteriori precisazioni) rispetto all'effettiva attuazione delle finalizzazioni per cui le imprese si associano. Se imprese ricevono incentivi per associarsi ai fini dell'intermodalità del trasporto combinato, è necessario che si verifichi che queste finalizzazioni siano effettivamente attuate e praticate, pena, a mio avviso, anche la revoca degli incentivi stessi.

Ancora nell'ordine del giorno si raccomanda che il piano degli interporti, che dal 1990 doveva essere attuato, sia rapidamente elaborato in modo che anche sull'attività interportuale si compiano scelte di priorità che evitino quella proliferazione di interporti che erano puri piazzali di camion che abbiamo visto nel passato in Italia, per non dire di episodi peggiori come la Chiarella, che ha visto salutarmente la sua fine.

Infine, e mi rivolgo direttamente al Ministro perchè è dall'inizio della legislatura che come Verdi sollecitiamo il Governo su questo, chiediamo che tutta la conversione dell'autotrasporto sia legata ad una gigantesca ristrutturazione della ferrovia che lo stesso Ministro ha riconosciuto trovarsi in stato comatoso, in modo che il versante del trasporto merci su ferrovia non si presenti debole e manchi la sua parte di risposta a questa piccola ma significativa riforma dell'autotrasporto. Chiediamo altresì che questo potenziamento della ferrovia sia legato al piano generale dei trasporti che abbiamo sollecitato al Presidente del Consiglio e che non vorremmo rimanesse solo un desiderio: vorremmo che si trasformasse invece in una delle tappe fondamentali del Governo dell'Ulivo.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Vedovato. Ne ha facoltà.

* VEDOVATO. Signora Presidente, colleghi, come hanno già ricordato molti senatori intervenuti prima di me, questo è un provvedimento che riveste una notevole importanza, non fosse altro perchè per la prima volta nel settore dell'autotrasporto si interviene con un disegno di legge organico che tende a definire una politica di intervento complessivo senza ricorrere a decreti-legge, provvedimenti tampone o, comunque, parziali che intervenivano, di volta in volta, sui costi aziendali e su alcuni aspetti del tutto particolari del settore. È evidente, infatti, che ci troviamo di fronte ad un settore di grande importanza per l'insieme dell'economia del nostro paese. Basterà pensare che l'autotrasporto assicura oltre il 70 per cento del trasporto globale delle merci. Se questo rappresenta, per un verso, un elemento di squilibrio rispetto al trasporto su ferro e, quindi, al trasporto complessivo, è certamente un elemento da tenere in attenta considerazione per una valutazione globale del suo impatto sul sistema economico. È però, d'altra parte, un settore assai poco competitivo rispetto agli altri *partner* europei, in primo luogo, per la struttura del mercato dal punto di vista dell'offerta, per l'eccessiva polverizzazione che presenta, se si considera che quasi il 70 per cento è costituito da operatori monoveicolari, da quelli cioè che si chiamano in gergo «padroncini» e, per un altro verso, con un parco veicolare molto vetusto che ha una media di 14 anni. Questo è un aspetto che incide sulla competitività interna ed è assai grave se si pensa che la liberalizzazione europea è ormai alle porte. Infatti, questa, la liberalizzazione del cabotaggio a livello europeo, è prevista per il 1° luglio 1998 e, quindi, è di essenziale importanza accrescere la competitività globale del settore.

Ecco quindi la ragione per la quale questo provvedimento ha un significativo rilievo rispetto al processo complessivo di integrazione europea che, come è a tutti noto, non pone solo un problema di carattere economico-finanziario ma investe tutte le strutture del nostro paese. Quindi, questo si muove non in una logica di agevolazione del settore, come i soliti provvedimenti tampone, una di riequilibrio dei rapporti tra le diverse modalità di trasporto combinato; esso va nella direzione di sviluppare la diffusione di imprese strutturate dei servizi di trasporto e di modalità delle merci e di migliorare le condizioni della sicurezza della circolazione dei mezzi. Tra l'altro, va anche rilevato che questo provvedimento è di rilievo anche per l'impegno finanziario che comporta, essendo in grado di muovere finanziamenti per un ammontare complessivo pari a circa 1800 miliardi nel triennio; quindi, per cifre certamente consistenti e molto superiori a quelle che in passato sono state messe a disposizione del settore.

Il provvedimento appunto affronta complessivamente questi problemi: quello della polverizzazione, della vetustà del parco veicolare, di una generale arretratezza dell'organizzazione aziendale ed interaziendale. Quindi, le risorse descritte in termini generali sono indirizzate verso alcuni canali di utilizzazione: il 32 per cento per incentivare l'esodo degli operatori monoveicolari che ne facciano richiesta, con un meccam-

sino assai interessante non solo di agevolazione ma anche di controllo rispetto all'utilizzo di questi fondi; si privilegia in questo caso l'età, l'anzianità di servizio. Vi è anche una serie di indicazioni tendenti a favorire l'abrogazione delle piccole imprese attraverso forme societarie che portino ad avere aziende strutturate in grado di stare sul mercato. Si agevola, inoltre, l'impresa che riduce volontariamente la propria capacità di trasporto. Il 50 per cento delle risorse, quindi una massa finanziaria consistente dell'ordine di circa 900 miliardi, è teso a finanziare un complesso organico di misure per promuovere investimenti innovativi; è questa una parte assai importante perchè si dà la possibilità agli operatori di partecipare alla realizzazione ed alla gestione degli autoparchi, dei magazzini e delle rimesse per il ricovero dei mezzi, delle officine di riparazione dei propri veicoli, dei sistemi di smaltimenti di reflui inquinanti e dei servizi per migliorare la logistica, con l'introduzione di supporti informatici e per un più deciso impegno per la formazione professionale degli operatori.

Quindi, si tratta di un complesso di provvedimenti che in modo sinergico tendono appunto a produrre una significativa strutturale innovazione del settore. Sono, inoltre, significativi gli incentivi previsti per il rinnovo del parco veicolare un provvedimento specifico, questo, che potremmo chiamare della «rottamazione» nell'autotrasporto, uno degli aspetti significativi dell'arretratezza del settore che, come ho già ricordato prima, presenta un parco veicolare con una vetustà media di 14 anni - e ciò significa che ha mezzi in circolazione molto più vecchi - attraverso criteri che abbiamo già conosciuto nel provvedimento di rottamazione delle automobili e dei veicoli del trasporto pubblico. (*Diffuso brusio in Aula*).

Tra l'altro va rilevato che questo svecchiamento del parco mezzi presenta una valenza positiva anche nel contesto della politica europea che pone il contenimento dell'impatto ambientale dell'attività dell'autotrasporto su gomma tra gli obiettivi prioritari per gli interventi normativi nel settore. Detto in altri termini, molti dei nostri operatori non sarebbero in grado nemmeno di accedere alla rete stradale di altri paesi europei che pongono limiti e restrizioni assai più rigorosi di quelli che sono presenti...

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, in Aula c'è troppo brusio. Allora, anche per rispetto nei confronti del collega che sta parlando, vi prego di abbassare la voce, altrimenti vi invito ad uscire.

VEDOVATO. Signora Presidente, la ringrazio, ma credo che sia opportuno che i colleghi rimangano!

Come dicevo, la questione del rinnovo del parco veicolare ha anche il fine di contenere l'inquinamento e di assicurare competitività nel sistema europeo dei trasporti.

Un ulteriore 18 per cento di queste risorse viene poi indirizzato a favorire lo sviluppo del trasporto combinato, a finanziare la realizzazione di piattaforme intermodali, l'acquisto di mezzi speciali di carico, la logistica e agevolazioni tariffarie per chi si indirizza e si avvale del tra-

sporto combinato ferroviario e per via navigabile. È questo un impegno assai importante che si collega a quello previsto dall'articolo 9 del disegno di legge oggi in discussione, nel quale è stabilito anche un rifinanziamento rilevante e significativo delle misure per la realizzazione degli interporti. Infatti, come i senatori hanno già ricordato in questa sede, la questione degli interporti, che in passato è stata gestita in termini scarsamente programmati ed organizzati sul piano territoriale, trova adesso non solo un rifinanziamento, ma anche alcune indicazioni programmatiche molto interessanti. Infatti si stabilisce legislativamente di dare priorità agli interventi nei nodi intermodali più congestionati per l'incremento del trasporto combinato, tenuto conto della prossimità delle linee ferroviarie di primaria importanza nazionale e dei piani e degli strumenti di pianificazione regionale approvati. Quindi si prevede a breve, entro il 28 febbraio 1998, l'indicazione di un programma di completamento e di finanziamento per gli interporti con l'indicazione delle priorità, il che significa non una serie di interventi a pioggia, ma un significativo indirizzo per realizzare quegli interporti che sono effettivamente necessari e utili in una logica di rete dei trasporti. D'altra parte è questo uno dei problemi più importanti che dobbiamo affrontare con i provvedimenti sui trasporti che abbiamo assunto e dovremo assumere: costruire nel nostro paese un sistema dei trasporti che sia accuratamente interconnesso per rispondere alle esigenze del paese, che andranno sempre più accentuandosi se, come dimostrano alcuni studi pubblicati in questi giorni, esse devono essere affrontate anche in termini quantitativi ed innovativi con il crescere del prodotto interno lordo ed in generale del reddito a disposizione delle comunità nazionali.

Altre indicazioni presenti all'interno di questo disegno di legge sono molto significative perchè intervengono a delineare alcune linee di riforma contenute nella legge n. 298 del 1974, più volte richiamata oggi in quest'Aula. Si tratta di indicazioni indirizzate al Governo il quale, attraverso alcuni strumenti, che sono in qualche caso lo strumento del decreto legislativo e quindi dell'utilizzo della delega, in altro l'emanazione di provvedimenti di ordine amministrativo, introduca appunto elementi di riforma interessanti, alcuni dei quali è forse opportuno richiamare anche in questa sede.

Innanzitutto, una delega per emanare entro 60 giorni un decreto legislativo che disciplini l'accesso alla professione dell'autotrasportatore in conto terzi...

PRESIDENTE. Senatore Vedovato, mi dispiace ma debbo comunicarle che il tempo a disposizione del suo Gruppo è terminato.

VEDOVATO. Signora Presidente, concludo immediatamente il mio intervento, ringraziando per l'attenzione e confermando un giudizio positivo su questo disegno di legge che, pur non essendo in grado di affrontare immediatamente tutti gli aspetti legati al settore dell'autotrasporto, certamente va in una direzione positiva e nuova rispetto al passato. *(Applausi dal Gruppo Sinistra Democratica-L'Ulivo.)*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cò. Ricordo che il suo Gruppo ha a disposizione complessivamente tre minuti di tempo. Ha facoltà di parlare il senatore Cò.

CÒ. Signora Presidente, il provvedimento che abbiamo oggi in esame cerca di rispondere, sia pure parzialmente, alla necessità del riequilibrio tra le diverse modalità del trasporto. In questo senso opera uno sforzo (tra l'altro da noi sollecitato soprattutto nel dibattito alla Camera dei deputati) per cominciare un discorso serio sul tema dell'intermodalità; naturalmente, quest'ultimo è complicato dal processo di liberalizzazione che entrerà in vigore nel 1998 e tale processo non porta automaticamente al riequilibrio dei diversi sistemi di trasporto e può determinare ancora una volta la prevalenza del trasporto su gomma rispetto a quello ferroviario e marittimo.

Tuttavia, il provvedimento si colloca nel solco che riteniamo giusto, iniziando cioè ad operare nella giusta direzione, anche se riteniamo assolutamente necessario che il Governo si appresti in tempi rapidi a varare il piano generale che riguarda tutti i diversi sistemi del trasporto.

Voglio qui rilevare, svolgendo un'osservazione critica su questo punto, che attualmente, pur in presenza di notevolissimi investimenti stanziati per le ferrovie, la politica delle Ferrovie in relazione al trasporto merci è assolutamente inadeguata. Devo qui dire che oggi la gestione delle Ferrovie procede in modo estremamente negativo alla desertificazione degli scali merci, tanto da disattendere le richieste degli operatori per proprie carenze interne, organizzative e strutturali. È del tutto evidente, quindi, che se vogliamo parlare di intermodalità, dobbiamo sicuramente intervenire sul potenziamento del trasporto merci su rotaia.

L'ultima questione cui intendo fare riferimento è che in ogni caso questo provvedimento va incontro ad un problema assai grave che affligge l'autotrasporto italiano, rappresentato dall'estrema polverizzazione delle imprese, che vengono quindi poste nella condizione di operare degli accorpamenti, determinando nuove condizioni di struttura di impresa.

Preannuncio infine che il Gruppo Rifondazione Comunista-Progressisti voterà a favore dell'approvazione del provvedimento. (*Applausi dal Gruppo Rifondazione Comunista-Progressisti*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Avrebbe facoltà di parlare il relatore, senatore Carpinelli, ma essendo esaurito il tempo a sua disposizione non potrà intervenire.

Ha quindi facoltà di parlare il Ministro dei trasporti e della navigazione.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Signora Presidente, voglio innanzi tutto ringraziare il Senato per aver consentito che un provvedimento così importante approdasse in Aula in tempi così stretti: evidentemente il Senato, oltre a dimostrare una grande sensibilità istituzionale, ha valutato anche l'estrema importanza di questo provvedimento.

A dire il vero, mi rivolgo ad alcuni senatori, il Governo ha affrontato la questione con estrema urgenza, per quanto nelle sue possibilità, perchè prima ha inserito i provvedimenti di carattere finanziario legati al settore nella prima manovra finanziaria e poi perchè ha presentato nel febbraio scorso alla Camera il provvedimento oggi in esame. La Camera ha ritenuto opportuno discutere a lungo sul provvedimento e lo ha approvato solo la settimana scorsa. Ma il ritardo con cui il provvedimento arriva in Senato è dovuto a un legittimo, lungo dibattito nell'altro ramo del Parlamento, non a un ritardo del Governo.

Dovevo anche aggiungere, rispondendo al senatore Bornacin, che le deleghe cui egli ha fatto riferimento sono state inserite alla Camera dei deputati accogliendo emendamenti proposti dal Polo, non sono una richiesta del Governo; volevo dirlo per onestà nei rapporti istituzionali. Il Polo ha ritenuto che questo provvedimento, anche per i tempi lunghi, non dovesse essere un semplice provvedimento di ristrutturazione – si fa per dire – ma già un provvedimento di riforma e quindi ha chiesto che venissero inserite – in particolare lo hanno chiesto l'onorevole Mammola ed altri – deleghe al Governo per introdurre elementi di riforma e di liberalizzazione. Ancorchè questa proposta sia stata accolta nel testo del Comitato ristretto in modo ampio e unanime, la richiesta di inserire le deleghe viene dal Polo; questo anche per dare conto del dibattito che si è svolto alla Camera.

Infine vorrei aggiungere che questo è il primo provvedimento che non contiene più aiuti al settore così com'è, ma prevede aiuti al settore affinché esso possa cambiare. È questa l'inquietudine che serpeggia nella categoria, che è abituata a provvedimenti che aiutano la categoria stessa a vivere senza cambiare. Invece, il provvedimento all'esame del Senato è un tentativo per far vivere la categoria all'interno di un processo di rafforzamento, di ristrutturazione, di accorpamento; questo è l'ultimo momento in cui si può fare in vista della liberalizzazione dei mercati, perchè il 31 dicembre di quest'anno scadono i termini previsti dalla direttiva europea per l'aiuto.

Rispondendo al senatore Sarto confermo l'impegno per il Piano generale dei trasporti e concludo rapidamente dicendo che il Governo esprime parere favorevole su tutti gli ordini del giorno proposti dalla Commissione. *(Applausi dal Gruppo Partito Popolare Italiano)*.

PRESIDENTE. Avverto che, poichè il Governo ha accolto l'ordine del giorno n. 1, lo stesso non sarà messo in votazione.

Passiamo all'esame degli articoli. L'articolo 1 è il seguente:

Art. 1.

(Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato)

1. La presente legge si propone di consentire al comparto dell'autotrasporto nazionale di evolvere verso forme e modalità di servizio più

evolute e competitive e di incrementare il trasporto combinato. A tal fine la presente legge ha la finalità di favorire la ristrutturazione del sistema dell'autotrasporto italiano attraverso un complesso di interventi volti ad incentivare le aggregazioni tra imprese, nonché la riduzione delle imprese monoveicolari, ottenendo in tal modo una riduzione di capacità di carico complessiva. La presente legge si propone inoltre di favorire un maggiore grado di sicurezza nella circolazione stradale dei mezzi e un minore impatto ambientale in coerenza con le normative dell'Unione europea in materia.

2. Ai fini della presente legge si intende:

a) per autotrasporto di cose per conto di terzi, l'attività di cui all'articolo 40 della legge 6 giugno 1974, n. 298;

b) per albo degli autotrasportatori, l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298;

c) per impresa di autotrasporto, la persona fisica o giuridica iscritta nel registro delle imprese o nell'albo delle imprese artigiane di cui alla legge 8 agosto 1985, n. 443, che esercita l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi e che è iscritta all'albo degli autotrasportatori;

d) per autorizzazioni, le autorizzazioni di cui all'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298;

e) per raggruppamento, le strutture societarie costituite a norma del libro V, titolo VI, capo I o del libro V, Titolo X, capo II, sezioni II e II-bis, del codice civile;

f) per trasporto combinato, il trasporto di merci per cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza il veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile interna o per mare.

3. Per il conseguimento di maggiori e più adeguati livelli di sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente dalle emissioni inquinanti originate dal trasporto stradale di cose, nonché per determinare, sulla base del Piano generale dei trasporti e dei suoi aggiornamenti, uno sviluppo delle quote di traffico che le imprese di autotrasporto effettuano mediante ricorso a tecniche intermodali ed al trasporto combinato strada-ferrovia, strada-mare e strada-aereo, il Ministro dei trasporti e della navigazione adotta con proprio decreto un piano complessivo di ripartizione nel triennio 1997-1999 delle risorse per la concessione di benefici a favore delle imprese e dei raggruppamenti di imprese. Tali benefici sono destinati alle seguenti finalità:

a) investimenti innovativi delle imprese di autotrasporto e connesse forme di garanzia anche per ulteriori investimenti aggiuntivi o integrativi da parte delle imprese, nei limiti del 50 per cento delle risorse complessive;

b) incentivazione all'esodo volontario delle imprese di trasporto monoveicolari, nei limiti del 18 per cento delle risorse complessive;

c) incentivazione delle aggregazioni tra imprese di autotrasporto e dei servizi intermodali, nei limiti del 15 per cento delle risorse complessive;

d) finanziamento dei mezzi adibiti alla gestione del trasporto combinato, per l'acquisto delle attrezzature necessarie alla movimentazione delle unità di carico specifiche destinate al trasporto combinato per ferrovia, per mare e per vie navigabili interne, nonché agevolazioni al trasporto combinato, nei limiti del 17 per cento delle risorse complessive.

4. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 8 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e dal decreto del Presidente della Repubblica 7 novembre 1994, n. 681, al fine di tener conto dell'evoluzione economica e strutturale del settore, le funzioni del comitato centrale per l'albo delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi sono integrate dalle seguenti:

a) il comitato centrale opera in posizione di autonomia sotto la vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione;

b) il comitato centrale collabora direttamente con il Ministro dei trasporti e della navigazione per la definizione degli obiettivi e delle priorità dell'azione amministrativa, ai fini del concreto miglioramento e dello sviluppo dell'autotrasporto di cose; presta anche la propria consulenza su tutte le questioni afferenti il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi, ivi comprese quelle concernenti il rispetto della normativa comunitaria e degli altri obblighi derivanti dalla partecipazione dell'Italia alla Unione europea e ad altri accordi internazionali;

c) il comitato centrale esprime pareri obbligatori sui programmi e sulle direttive in materia di autotrasporto di cose prima della loro adozione da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione, nonché sulla predisposizione della relativa normativa di attuazione, in conformità ai principi di cui all'articolo 92 del trattato CEE;

d) il comitato centrale propone al Ministero dei trasporti e della navigazione la normativa ed i provvedimenti amministrativi relativi al funzionamento delle commissioni esaminatrici, alle modalità di svolgimento delle prove ed ai programmi di esame per l'accesso alla professione di autotrasportatore, in modo da assicurare l'imparzialità di giudizio e l'accertamento della professionalità conformemente alla normativa comunitaria;

e) il comitato centrale coordina l'attività dei segretari dei comitati provinciali e degli stessi comitati;

f) il comitato centrale propone al Ministro dei trasporti e della navigazione, che provvede con proprio decreto, i criteri per l'accertamento della rappresentatività delle associazioni di categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi ai fini della designazione dei rappresentanti nei comitati centrale e provinciali;

g) il comitato centrale cura le attività formative interessanti l'autotrasporto di cose per conto di terzi, utilizzando, oltre alle somme a tal fine destinate dal comitato centrale medesimo, anche le risorse dei fondi strutturali dell'Unione europea e gli altri finanziamenti dello Stato e de-

gli enti territoriali, nonchè i contributi volontariamente versati da organismi privati e da acquisire con la procedura di cui all'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 7 novembre 1994, n. 681;

h) il comitato centrale utilizza le quote di cui all'articolo 2 della legge 27 maggio 1993, n. 162, versate dagli autotrasportatori iscritti all'albo nazionale, per l'assolvimento dei compiti previsti dagli articoli 8 e 9 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e dalla presente legge, nonchè per l'espletamento di tutti gli adempimenti connessi. A tal fine la normativa contabile per l'amministrazione delle quote versate dagli autotrasportatori è stabilita con provvedimento del comitato centrale. Gli impegni di spesa e gli altri provvedimenti relativi allo svolgimento dell'attività del comitato centrale sono assunti e formalizzati a seguito della deliberazione dello stesso comitato, con provvedimento adottato dal presidente o dal vicepresidente delegato. Alle relative dotazioni provvede il Ministero dei trasporti e della navigazione utilizzando le risorse iscritte nel relativo bilancio.

5. I componenti del comitato centrale e dei comitati regionali e provinciali per l'albo nazionale degli autotrasportatori, di cui al titolo I della legge 6 giugno 1974, n. 298, in carica alla data di entrata in vigore della presente legge, sono prorogati nel loro mandato fino al centottantesimo giorno successivo alla predetta data.

6. Tutte le persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi con qualsiasi mezzo e tonnellaggio e a qualsiasi titolo devono essere iscritte all'albo degli autotrasportatori.

7. Sulla base di un rapporto del Comitato di cui all'articolo 8, il Ministro dei trasporti e della navigazione riferisce annualmente e comunque entro il 30 settembre al Parlamento sullo stato di attuazione della presente legge, sul conseguimento degli obiettivi programmatici volti al riequilibrio della domanda di trasporto tra strada, ferrovia e cabotaggio marittimo, sulla valutazione degli effetti conseguiti sul mercato del trasporto e sulla rispondenza degli interventi attuati alle normative dell'Unione europea.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sopprimere il comma 1.

1.1

CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 2, lettera c), sopprimere le seguenti parole: «e che è iscritta all'albo degli autotrasportatori»;».

1.2

CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 3, sopprimere la lettera b).

1.3

CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 3, sopprimere la lettera c).

1.4 CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 3, sopprimere la lettera d).

1.5 CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 4, sopprimere la lettera f).

1.6 CASTELLI, PERUZZOTTI

Sopprimere il comma 5.

1.7 CASTELLI, PERUZZOTTI

Sopprimere il comma 6.

1.8 CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 6, dopo la parola: «esercitano» inserire le seguenti: «non occasionalmente».

1.100 GUBERT

Al comma 6, dopo la parola: «con qualsiasi mezzo» inserire le seguenti: «a locomozione motorizzata».

1.101 GUBERT

Al comma 6, sostituire le parole: «a qualsiasi titolo» con le altre: «a titolo oneroso».

1.102 GUBERT

Sopprimere il comma 7.

1.9 CASTELLI, PERUZZOTTI

Invito i presentatori ad illustrarli.

CASTELLI. Gli emendamenti all'articolo 1 si illustrano da sè.

GUBERT. Signora Presidente, vorrei richiamare l'attenzione del Governo e della maggioranza sul comma 6 di quest'articolo, laddove si prevede che chiunque, a qualsiasi titolo, effettui l'autotrasporto di cose

sia obbligato all'iscrizione all'albo degli autotrasportatori. Credo che da questa previsione si debba almeno escludere il trasporto effettuato a titolo gratuito, perchè se qualcuno con il proprio automezzo trasporta cose per un amico, non credo debba essere costretto ad iscriversi all'albo. Allo stesso modo, quando si parla di attività di autotrasporto si deve almeno prevedere che non sia occasionale; non essendo prevista tale deroga per un'attività occasionale - trattandosi di un testo di legge - non credo che essa possa essere introdotta da circolari applicative. Pertanto sarebbe opportuno modificare il testo di legge ed è questa la proposta contenuta negli emendamenti 1.100 e 1.102. Ritiro invece l'emendamento 1.101 perchè superfluo.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

CARPINELLI, *relatore*. Signora Presidente, il parere del relatore è contrario su tutti gli emendamenti, con questa motivazione: alcuni emendamenti del senatore Castelli e qualche emendamento del senatore Gubert incidono radicalmente sul contenuto e sulla struttura stessa del provvedimento e quindi su questi esprimo parere contrario. Ci sono poi altri emendamenti che in qualche misura potrebbero essere migliorativi, sia alcuni del senatore Castelli sia alcuni del senatore Gubert, che però non inciderebbero complessivamente sul provvedimento stesso.

Ritengo quindi, per una questione di opportunità, che prevalgano le ragioni di approvazione del disegno di legge entro il 31 dicembre 1997 rispetto a miglioramenti che non sarebbero strutturali ed essenziali, a giudizio almeno del relatore, per quanto riguarda il disegno di legge stesso.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Signora Presidente, concordo con il relatore. Vorrei solo aggiungere che forse alcune questioni che hanno un senso, per non vanificare lo sforzo di approvare il provvedimento entro l'anno, possono essere affrontate nelle prime settimane del prossimo anno.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.1.

Verifica del numero legale

SPERONI. Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2942

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.2, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.3, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.4, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.5, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.6, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.7, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.8, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.100.

GUBERT. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUBERT. Signora Presidente, volevo soltanto rimarcare la delusione per un trattamento del Senato assai difforme da quello adottato per la Camera. In quest'ultima sede è stato riservato molto tempo per la discussione mentre al Senato se ne concede poco; anzi, si è sostenuto che ci sono emendamenti ragionevoli, ma non c'è spazio per una correzione. Ciò vuol dire che tutto il resto è inutile in quanto è già stato espresso un parere contrario su tutti gli altri emendamenti.

Se questo è il modo di trattare il Senato, prendo atto della gentilezza e della correttezza del Governo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.100, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

L'emendamento 1.101 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 1.102, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.9, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 1.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 2:

Art. 2.

(Investimenti innovativi e formazione professionale)

1. Per lo sviluppo dell'impresa di autotrasporto di merci in funzione del trasporto combinato e, in tale contesto, degli investimenti innovativi e per la formazione professionale, gli interventi previsti dal presente articolo sono destinati al finanziamento agevolato delle iniziative riguardanti:

a) l'acquisizione dei programmi e delle apparecchiature finalizzati all'introduzione di tecnologie innovative funzionali allo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato, ed all'innovazione della gestione dell'impresa di trasporto, affinché la stessa possa orientarsi verso forme di trasporto combinato, ivi compresi i sistemi satellitari e telematici che consentano la gestione unitaria ed il controllo della merce durante ogni singola fase del trasporto, nonché dell'assistenza specialistica

necessaria per il conseguimento della certificazione di qualità secondo gli *standard* di cui alle norme UNI-EN 29.000 ovvero ISO 9.000. Alle suddette iniziative è riservato il 10 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera *a*);

b) la partecipazione alla realizzazione di aree attrezzate e di immobili per l'interscambio e lo stoccaggio delle merci, ovvero l'acquisizione di spazi nelle stesse aree e nei suddetti immobili, con priorità per gli interventi in aree interportuali o in centri intermodali già individuati nei piani urbanistici; alla realizzazione di piattaforme intermodali per la movimentazione delle merci e delle unità di carico, compresi i sistemi informatici per ottimizzare la logistica e le procedure gestionali dell'impresa, nonché all'acquisto e alla realizzazione di beni immobili per l'attività di autoriparazione dei propri veicoli e degli impianti di trattamento e smaltimento dei reflui inquinanti. Alle suddette iniziative, che potranno essere ammesse in quanto conformi alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia di libera concorrenza e coerenti con un razionale sviluppo del trasporto combinato, è riservato il 38 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera *a*);

c) la riconversione e modifica del parco veicolare circolante, mediante l'acquisizione di nuovi veicoli, per conseguire un miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale, limitatamente alla sostituzione dei veicoli immatricolati da oltre dieci anni alla data di entrata in vigore della presente legge, e per consentire una sensibile riduzione della capacità di carico complessiva e una riduzione nonché il miglioramento dell'impatto ambientale in modo da conseguire *standard* più elevati di quelli previsti dalla normativa comunitaria; nonché mediante l'acquisizione di unità di trasporto intermodale, in particolare di quelle specificamente destinate al trasporto combinato in regime di normative ADR/RID per il trasporto di merci pericolose e ATP per il trasporto di prodotti deperibili, al fine della ottimizzazione complessiva dell'offerta di trasporto stradale in favore dell'intermodalità. Alle suddette iniziative è riservato il 46 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera *a*);

d) interventi di adeguamento per la riduzione di emissioni inquinanti su veicoli immatricolati da oltre cinque anni alla data di entrata in vigore della presente legge. Per tali interventi può essere concesso un contributo fino al 25 per cento del costo totale documentato dalle aziende interessate. Alle suddette iniziative è riservato il 4 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera *a*);

e) la formazione professionale degli operatori e dei loro dipendenti, finalizzata ad acquisire competenze e capacità professionali adeguate alla gestione dei nuovi modelli di impresa e delle nuove tecnologie di movimentazione delle unità di carico, dei mezzi di trasporto e degli impianti intermodali, anche utilizzando a tale scopo le risorse attivabili mediante il cofinanziamento dell'Unione europea. Alle suddette iniziative è riservato il 2 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera *a*).

2. A favore delle operazioni di cui al comma 1, realizzate nel triennio 1997-1999, possono essere concessi mutui al tasso di interesse pari

ad un terzo del tasso di riferimento, con rate di ammortamento per capitale ed interessi costanti, con le seguenti caratteristiche:

a) per le operazioni di cui al comma 1, lettera *a)*, mutui quinquennali fino al 75 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 550 milioni;

b) per le operazioni di cui al comma 1, lettera *b)*, per gli immobili nonchè per le aree attrezzate e per gli spazi in essi situati mutui decennali fino al 60 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 2 miliardi e per le attrezzature ed i sistemi informatici e telematici mutui quinquennali fino al 60 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 1 miliardo;

c) per le operazioni di cui al comma 1, lettera *c)*, mutui quinquennali fino al 70 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 1 miliardo;

d) per le iniziative di cui al comma 1, lettera *d)*, possono essere concessi contributi a copertura delle spese documentate. Sono ammesse anticipazioni.

3. I finanziamenti per gli interventi di cui al comma 1, lettere *a)*, *b)* e *c)*, possono essere concessi alla medesima impresa anche per più operazioni a condizione che prima dell'accensione di un nuovo mutuo sia stata rimborsata almeno la metà del capitale di ciascuno dei mutui già in essere.

4. Il Comitato di cui all'articolo 8 delibera l'ammissione delle imprese di autotrasporto ai finanziamenti di cui al presente articolo sulla base della istruttoria eseguita dai soggetti indicati all'articolo 10, comma 1, nei limiti delle risorse autorizzate, tenuto conto:

a) della tipologia della impresa richiedente, dando priorità alle imprese e raggruppamenti di cui all'articolo 4, alle imprese artigiane ed alle piccole e medie imprese di minore dimensione, ai raggruppamenti di cui all'articolo 1, comma 2, lettera *e)*;

b) dei benefici, rapportati ai costi dell'investimento, nel conseguimento degli obiettivi di cui al comma 1, con particolare riferimento alla tutela ambientale ed alla sicurezza del luogo di lavoro, come disciplinata dal decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, e successive modificazioni, e dando priorità ai veicoli a minore impatto di inquinamento;

c) dell'incidenza nell'investimento programmato delle misure destinate a favorire l'intermodalità ed il trasporto combinato;

d) degli effetti occupazionali permanenti indotti dall'investimento programmato, secondo la relazione di cui all'articolo 6, comma 1;

e) del rapporto tra finanziamento richiesto e valore globale dell'investimento.

5. I soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, incaricati dell'istruttoria, evidenzieranno le possibilità che l'investimento prospettato dall'impresa possa essere ammesso, in tutto o in parte, ad altro finanziamento agevolativo, compatibile con le agevolazioni previste dalla presente legge. In tal caso il Comitato di cui all'articolo 8 prospetterà al richiedente

tale possibilità e indicherà la parte di investimento che mediante la presente legge potrà essere finanziata. Analogamente si procederà ove il finanziamento richiesto sia superiore a quello accordabile con la presente legge.

6. Il Comitato di cui all'articolo 8 è autorizzato ad utilizzare parte delle risorse previste all'articolo 1, comma 3, per finalità diverse qualora si dimostri l'impossibilità di utilizzare tali risorse per le finalità di spesa originarie.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 1, lettera c) sostituire le parole: «da oltre dieci anni» con le seguenti: «da oltre quindici anni».

2.103

GUBERT

Al comma 1, sopprimere la lettera d).

2.1

CASTELLI, PERUZZOTTI

Sopprimere il comma 3.

2.104

GUBERT

Al comma 4, lettera a) sopprimere le seguenti parole: «alle imprese e raggruppamenti di cui all'articolo 4».

2.105

GUBERT

Al comma 4, lettera a) sopprimere le seguenti parole: «ai raggruppamenti di cui all'articolo 1, comma 2, lettera e)».

2.106

GUBERT

Al comma 4, sostituire la lettera d) con la seguente:

«d) dell'incremento di occupazione permanente creata dall'investimento programmato, secondo la relazione di cui all'articolo 6, comma 1».

2.107

GUBERT

Al comma 4, lettera e) aggiungere infine le seguenti parole: «privilegiando le iniziative per le quali tale rapporti assume valori minori».

2.108

GUBERT

PRESIDENTE. Invito i presentatori ad illustrarli.

GUBERT. Signora Presidente, l'emendamento 2.103 tende a prolungare la vita utile dei veicoli in un provvedimento che introduce una sorta di rottamazione (anche se non è scritto e comunque sembrerebbe strana un'interpretazione diversa). La previsione «da oltre dieci anni» mi sembra eccessiva. La mia proposta è di portare questo termine a quindici anni.

L'emendamento 2.104 tende a togliere la limitazione della cumulabilità delle agevolazioni prevista nel testo governativo.

Gli emendamenti 2.105 e 2.106 tendono a dare la priorità negli interventi alle piccole e medie imprese e alle imprese artigiane. Il comma 4 dell'articolo 2 tende sostanzialmente ad introdurre tra le imprese agevolate grandi imprese e grandi consorzi di imprese o cooperative di imprese per cui l'intervento viene ad essere letteralmente eroso rispetto alle necessità delle piccole e medie imprese che più avrebbero bisogno.

Gli emendamenti 2.107 e 2.108 tendono invece a chiarire la direzione in base alla quale vengono usati i criteri. Vengono infatti indicati dei criteri parlando di effetti occupazionali senza però dire se questi ultimi sono di aumento o di calo dell'occupazione e se sono considerati positivamente o negativamente; oppure si parla ancora della conservazione del rapporto tra contributo e investimento senza dire se si favoriscono le imprese di autotrasporto che hanno un rapporto più alto o più basso.

Allora gli emendamenti tendono a indicare la direzione verso la quale è considerato positivo il fenomeno, quindi un incremento dell'occupazione, non solo un effetto occupazionale, e poi anche un basso rapporto tra contributo e investimento e non solo il rapporto tra contributo e investimento.

CASTELLI. Signora Presidente, utilizzerò i due minuti che mi restano per la dichiarazione di voto finale e quindi do per illustrato l'emendamento 2.1.

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

CARPINELLI, *relatore*. Esprimo parere contrario a tutti gli emendamenti all'articolo 2 per le motivazioni che illustravo prima.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Esprimo parere contrario a tutti gli emendamenti all'articolo 2.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.103, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.1, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.104, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.105, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.106, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.107, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.108, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 2.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 3:

Art. 3.

(Incentivazione all'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari ed alla riduzione volontaria dell'offerta di trasporto)

1. Per l'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari, finalizzato alla razionalizzazione dell'offerta di autotrasporto ed alla riduzione della capacità di trasporto complessiva, sono concessi contributi a favore di imprenditori che rinuncino volontariamente all'attività di autotrasporto.

2. La liquidazione dei contributi è subordinata congiuntamente:

a) alla cessazione definitiva dell'attività sia direttamente che indirettamente;

b) alla cancellazione dal registro delle imprese o dall'albo delle imprese artigiane e dall'albo degli autotrasportatori ed alla conseguente revoca e restituzione dell'autorizzazione di cui all'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298. La cancellazione dall'albo degli autotrasporta-

tori avrà effetto per dieci anni e inibirà all'interessato di figurare quale socio, direttamente o indirettamente, in aziende che siano iscritte o che intendano iscriversi all'albo degli autotrasportatori.

3. Possono usufruire dei contributi gli imprenditori che si trovino nelle seguenti condizioni:

a) esercitino l'autotrasporto di cose per conto di terzi senza lavoratori dipendenti, avendo in disponibilità un solo autoveicolo, o un solo complesso veicolare, di massa complessiva superiore a 11,5 tonnellate, con un'autorizzazione al trasporto di merci della quale gli imprenditori siano titolari da almeno dieci anni alla data di entrata in vigore della presente legge;

b) nei sei mesi successivi alla data di entrata in vigore della presente legge presentino domanda di cessazione dell'attività e contestuale richiesta di cancellazione dall'albo degli autotrasportatori, con effetto dalla data di ammissione al contributo;

c) procedano alla restituzione dell'autorizzazione di cui all'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298.

4. Il Comitato di cui all'articolo 8 delibera, sentiti i comitati provinciali per l'albo degli autotrasportatori, l'ammissione degli imprenditori ai benefici di cui al presente articolo, nei limiti delle risorse autorizzate, sulla base dell'istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, tenuto conto dell'età e del periodo di attività.

5. Il contributo è riconosciuto nella misura forfettaria di lire 60 milioni per ciascun operatore titolare di una autorizzazione per un veicolo di massa complessiva non superiore a 26 tonnellate che escluda la possibilità di agganciamento di rimorchi e di lire 110 milioni per ciascun operatore titolare di autorizzazione per un complesso veicolare fino a 44 tonnellate, ed è erogato in unica soluzione entro e non oltre centottanta giorni dalla deliberazione favorevole del Comitato di cui all'articolo 8. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, gli importi di cui al presente comma sono equiparati ai redditi indicati all'articolo 16, comma 1, lettera g), del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

6. Le finalità del presente articolo possono essere perseguite anche con interventi per la riduzione volontaria dell'offerta di autotrasporto. A tal fine, alle iniziative previste dai commi 7, 8 e 9 possono essere destinate le risorse per l'incentivazione all'esodo volontario di cui al presente articolo, nonchè quelle che risultino non utilizzate per le finalità previste dall'articolo 4 per l'aggregazione delle imprese di autotrasporto.

7. Le imprese nazionali autorizzate all'autotrasporto di merci per conto di terzi che, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, rinuncino ad una percentuale fino ad un massimo del 30 per cento del tonnellaggio accordato, si impegnino a non acquisire nuove autorizzazioni per un periodo di cinque anni e presentino, nel termine di quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un piano di investimenti triennali per il miglioramento della qualità

del servizio possono iscrivere tra le immobilizzazioni immateriali del relativo bilancio un saldo attivo di importo fino al 100 per cento del valore totale dei titoli autorizzativi posseduti alla data di entrata in vigore della presente legge e oggetto di rinuncia.

8. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio regolamento determina i criteri e le modalità:

a) per il calcolo del saldo attivo da iscrivere in bilancio in rapporto alle percentuali di tonnellaggio cui le imprese rinunciano;

b) per la redazione dei piani di investimenti triennali, con indicazione delle singole componenti dei piani stessi.

9. I piani di investimenti diretti al miglioramento della qualità del servizio di autotrasporto sono presentati al Comitato di cui all'articolo 8 che, entro trenta giorni dalla ricezione dei piani, forma una graduatoria dei medesimi ai fini dell'ammissione ai benefici.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 2, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:

«*b-bis*) al non operare in zona che, per effetto dell'incentivazione alla rinuncia, possa rimanere priva di adeguato servizio di trasporto conto terzi».

3.102

GUBERT

Al comma 3, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

«*c-bis*) abbiano un'età non superiore a quella minima per l'accesso al trattamento di pensione diminuita di cinque anni».

3.109

GUBERT

Al comma 4, sostituire le parole: «tenuto conto dell'età» con le altre: «dando priorità agli imprenditori di più giovane età».

3.110

GUBERT

Al comma 4, sostituire le parole: «e del periodo di attività» con le altre: «e dando priorità agli imprenditori con più breve periodo di attività».

3.111

GUBERT

Al comma 5, sopprimere il secondo periodo.

3.1

CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 5, sostituire il secondo periodo con il seguente: «il contributo è considerato non imponibile ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche».

3.113

GUBERT

Al comma 6, sopprimere le parole: «per l'incentivazione all'esodo volontario di cui al presente articolo, nonché quelle».

3.112

GUBERT

Invito i presentatori ad illustrarli.

GUBERT. Signora Presidente, l'emendamento 3.102 tende ad evitare il ripetersi di ciò che si è già verificato con il piano Mansholt per l'agricoltura, cioè incentivare l'esodo e poi lasciare prive di servizi, di attività di cura del territorio le zone marginali. Esistono nel nostro paese zone nelle quali il servizio di trasporto è carente e per esercitare il quale le convenienze sono basse: allora non ha senso incentivare l'esodo dell'attività nell'ipotesi che questo incentivo si traduca in un ulteriore depauperamento di tali zone.

L'emendamento 3.109 tende a non creare false agevolazioni all'esodo: è già accaduto per l'agricoltura, sempre con il piano Mansholt, ed è inutile che noi agevoliamo l'uscita di operatori che sono prossimi ad andare in pensione; dare loro 60 milioni per questa operazione mi sembra poco saggio e poco serio, per cui in questo emendamento si prevede che tale facilitazione intervenga quando l'età non è proprio così prossima alla pensione.

Gli emendamenti 3.110 e 3.111 si riferiscono al comma 4, in cui è indicato un criterio neutro, riferendosi all'età e al periodo di attività, nel senso che non si capisce quale sia il senso dell'utilizzazione di questo criterio, per cui con questi emendamenti si tende ad agevolare l'uscita delle persone che sono più capaci di convertirsi ad altri tipi di lavoro e quindi i giovani, coloro che hanno iniziato l'attività da minor tempo. (*Commenti del senatore Bertoni*).

L'emendamento 3.113 tende ad esentare il contributo dall'imposizione fiscale, perchè non avrebbe senso dare un contributo e poi chiederne una parte di ritorno attraverso le imposte.

Infine, l'emendamento 3.112...

BERTONI. Che sarà bocciato.

GUBERT. ...è volto ad evitare che l'incentivo per l'esodo venga dato per altre operazioni, che sono quelle di aggregazione, eccetera; mi sembra infatti che, se tale incentivo dev'essere dato per l'esodo, debba essere utilizzato a questo fine.

PRESIDENTE. L'emendamento 3.1 si dà per illustrato.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

CARPINELLI, *relatore*. Esprimo parere contrario a tutti gli emendamenti all'articolo 3.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Esprimo parere contrario a tutti gli emendamenti all'articolo 3.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.102, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.109, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.110, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.111, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.1, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.113.

GUBERT. Signora Presidente, volevo chiederle se la Commissione bilancio ha comunicato un parere su questo emendamento e, nel caso l'abbia comunicato, quale sia.

PRESIDENTE. La Commissione bilancio non ha espresso pareri in merito.

GUBERT. Quindi il 3.113 è un emendamento che non prevede oneri a carico del bilancio dello Stato.

PRESIDENTE. Ma su questo emendamento il relatore e il rappresentante del Governo hanno espresso parere contrario.

Metto ai voti l'emendamento 3.113, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.112, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 3.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 4:

Art. 4.

(Incentivi per l'aggregazione delle imprese di autotrasporto al fine di operare nel comparto dei servizi intermodali e razionalizzare l'offerta di trasporto stradale)

1. Per i processi di aggregazione tra imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, iscritte all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, preferenzialmente finalizzati ad operare nel comparto dei servizi intermodali e del trasporto combinato, tali anche da realizzare una riduzione della capacità di carico complessiva, nel pieno rispetto dell'ambiente e delle condizioni di sicurezza della circolazione, maggiori e più adeguati livelli di efficienza gestionale mediante una migliore utilizzazione dell'offerta di trasporto, da realizzare attraverso un utilizzo ottimale dei veicoli, delle loro capacità di carico e dei percorsi intermodali, sono concessi contributi per l'impianto delle nuove strutture societarie, per gli investimenti connessi al progetto di aggregazione ed agevolazioni sui costi del personale occupato nelle nuove strutture risultanti dalle aggregazioni. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, sentiti il comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori e le competenti Commissioni parlamentari, stabilisce i criteri e le procedure per la concessione dei benefici tenuto conto di quanto previsto dal comma 2 e della necessità di assicurare che i progetti di aggregazione non risultino distorsivi della libera concorrenza e producano una effettiva riduzione della capacità di trasporto.

2. Possono beneficiare dei contributi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera c), e al comma 1 del presente articolo:

a) le imprese che risultano da fusioni o sono destinatarie di conferimenti da parte di imprese di autotrasporto. Possono essere conferiti, oltre alle aziende o a complessi aziendali, anche altri beni materiali o immateriali ammortizzabili, nonchè partecipazioni azionarie e non azionarie. La medesima impresa non può utilizzare i benefici per più di una volta in un biennio. Sono escluse le imprese risultanti da fusioni o conferimenti tra società appartenenti al medesimo gruppo, controllate o collegate;

b) le imprese che si associano in raggruppamenti ovvero aderiscono a raggruppamenti già esistenti. Possono beneficiare del contributo

anche le imprese che hanno effettuato operazioni di raggruppamento nei sei mesi precedenti la data di entrata in vigore della presente legge;

c) i raggruppamenti di imprese già esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge, che associano nuove imprese che non abbiano effettuato analoghi raggruppamenti nei cinque anni precedenti la data medesima. Analogamente possono beneficiare delle agevolazioni i raggruppamenti che provvedano a fondersi tra loro.

3. Alle imprese risultanti dalle operazioni di cui al comma 2 sono concessi contributi per la partecipazione dei propri dipendenti e dei soci d'opera a corsi di formazione e aggiornamento professionale fino al 50 per cento del costo di partecipazione e comunque per importi non superiori a 100 milioni di lire per ciascun corso.

4. Il Comitato di cui all'articolo 8 delibera l'ammissione delle imprese di autotrasporto e dei raggruppamenti ai contributi di cui al presente articolo sulla base della istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, nei limiti delle risorse autorizzate, tenuto conto:

a) del numero di imprese monoveicolari che partecipano al raggruppamento, degli effetti occupazionali indotti e dei benefici, rapportati ai costi, dei processi di cui al comma 1;

b) del numero di imprese monoveicolari che siano coinvolte nei processi di fusione tra raggruppamenti, oltre che degli effetti occupazionali indotti e dei benefici rapportati ai costi dei processi di cui al comma 1.

Su questo articolo sono stati presentati gli emendamenti: e gli ordini del giorno che seguono:

Al comma 1, ultimo periodo, dopo le parole: «libera concorrenza» inserire le seguenti: «nè compromettano un adeguato servizio di trasporto contro terzi in aree marginali e montane».

4.100

GUBERT

Al comma 1 aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e non coinvolgono imprese partecipate o comunque collegate ad imprese stabilmente ed in modo rilevante fruitrici di servizi di trasporto cose».

4.101

GUBERT

Al comma 2, lettera c), sostituire la parola: «analoghi» con l'altra: «i medesimi».

4.102

GUBERT

Al comma 3, dopo le parole: «aggiornamento professionale», aggiungere le seguenti: «anche secondo gli obblighi previsti dal decreto legislativo n. 626 del 1994».

4.1

CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 3, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «I medesimi contributi possono essere assegnati anche per la frequenza di corsi di formazione di imprenditori che aderiscano ai programmi di esodo volontario di cui all'articolo 3».

4.103

GUBERT

Il Senato,

impegna il Governo

affinchè i contributi di cui all'articolo 4, comma 3, siano finalizzati anche ai corsi di formazione secondo gli obblighi previsti dal decreto legislativo n. 626 del 1994.

9.2942.2

LA COMMISSIONE

«Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2942, recante “Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità”,

impegna il Governo

a operare in sede di attuazione della legge ed in particolare attraverso il decreto previsto all'articolo 4, comma 1, in modo che abbiano effettivamente priorità rispetto agli incentivi le aggregazioni di imprese dedicate al potenziamento del trasporto combinato e dei servizi intermodali e in modo che siano previste verifiche a che tali finalizzazioni siano effettivamente attuate dai beneficiari;

a adottare il piano degli interporti e il quadro programmatico necessario a fissare le priorità della rete interportuale;

a operare immediatamente per la razionalizzazione ed il potenziamento del trasporto merci per ferrovia, e utilizzare il documento di indirizzo previsto all'articolo 9, comma 4, per un effettivo spostamento e riequilibrio dalla gomma al ferro del trasporto merci, e infine a collegare al Piano generale dei trasporti tale indirizzo, in modo da definire a livello nazionale e nel nuovo quadro europeo le scelte prioritarie per il riequilibrio modale del trasporto e della mobilità».

9.2942.3

LA COMMISSIONE

Poichè il Governo ha dichiarato di accogliere gli ordini del giorno nn. 2 e 3, gli stessi non saranno posti in votazione.

L'emendamento 4.1 si intende illustrato. Invito il senatore Gubert ad illustrare i restanti emendamenti.

GUBERT. Signora Presidente...

BERTONI. Un'altra volta?

GUBERT. ...prendo atto che per la seconda o la terza volta la Commissione bilancio non ottempera ai suoi doveri per favorire il percorso legislativo dei provvedimenti che interessano alla maggioranza.

Comunque, l'emendamento 4.100 tende a salvaguardare sempre il principio che i benefici per aggregazioni non abbiano effetti negativi sulla diffusione dei servizi.

L'emendamento 4.101 tende ad escludere condizioni di agevolazione per consorzi tra imprese collegate con grandi utilizzatori del servizio di trasporto. Esistono casi nei quali grandi utilizzatori di servizi di trasporto costituiscono delle società di trasporto e poi costringono tutti gli altri trasportatori ad adeguarsi alle condizioni stabilite da questa impresa costituita *ad hoc*. È un caso che ho già segnalato con una interrogazione in Parlamento a cui non è mai stata data risposta. Io credo che agevolare operazioni di tipo iugulatorio per i trasportatori sia quanto meno fortemente negativo e mi dispiace che il Governo possa prestarsi a queste operazioni dichiarandosi ancora una volta contrario a questo tipo di emendamento.

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

CARPINELLI, *relatore*. Signora Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti all'articolo 4.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Anche il parere del Governo è contrario su tutti gli emendamenti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.100, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.101, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.102, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.1, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 4.103.

GUBERT. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUBERT. Signora Presidente, prendo ancora atto che il Governo è contrario a che ci siano dei corsi di riconversione agevolati per chi lascia la professione. Non capisco perchè chi rimane nella professione possa avere dei corsi agevolati di riqualificazione professionale e chi invece se ne va per favorire, si presume, l'efficienza nei trasporti e lascia il settore non possa ottenere delle agevolazioni per riconvertirsi professionalmente. Ancora una volta credo che il Governo e la maggioranza dimostrino una scarsa apertura a queste esigenze evidenti delle famiglie e di chi lavora. In conclusione, dichiaro il mio voto favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.103, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 4.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 5:

Art. 5.

(Interventi e agevolazioni per il trasporto combinato ferroviario, marittimo e per vie navigabili interne)

1. A favore delle iniziative previste all'articolo 1, comma 3, lettera d), possono essere concessi mutui quinquennali fino al 60 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 1,5 miliardi. Ai suddetti mutui è riservato il 70 per cento delle risorse previste dal medesimo articolo 1, comma 3, lettera d).

2. Per il periodo 1997-1999 sono concesse riduzioni sulle tariffe dovute dalle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi e da loro cooperative o consorzi iscritti all'albo degli autotrasportatori e da imprese appartenenti a Paesi dell'Unione europea in possesso della licenza comunitaria di cui al regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio del 26 marzo 1992 che utilizzano il trasporto combinato per ferrovia, per mare

o per via navigabile; tali riduzioni sono calcolate in misura forfettaria correlata alla lunghezza della tratta ferroviaria o marittima ed all'incremento dei volumi di traffico in cabotaggio ed in combinato. Alle suddette iniziative è riservato il 30 per cento delle risorse previste all'articolo 1, comma 3, lettera *d*). Il Ministro dei trasporti e della navigazione definisce con proprio decreto, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le norme attuative del presente comma, compresa l'istituzione di una apposita lettera di vettura per il trasporto combinato.

3. Il tragitto stradale iniziale o terminale effettuato nel quadro di un trasporto combinato è esentato dal sistema di tariffa a forcella previsto dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, fatti salvi gli accordi di cui all'articolo 13-*bis* delle disposizioni approvate con decreto del Ministro dei trasporti 18 novembre 1982, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 342 del 14 dicembre 1982, e successive modificazioni.

4. I minori introiti derivanti dalla riduzione di cui al comma 2 sono rimborsati alle società di navigazione e alle società ferroviarie, sulla base delle domande corredate da apposita rendicontazione annuale.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 6:

Art. 6.

(Ammissibilità delle domande, controlli e sanzioni)

1. La domanda di ammissione ai benefici di cui alla presente legge deve essere presentata ai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, e per conoscenza al Comitato di cui all'articolo 8, e deve contenere gli elementi, le notizie e la documentazione necessari ed ogni altro elemento utile ai fini dell'istruttoria per il raggiungimento degli obiettivi di legge. Alla domanda finalizzata agli interventi di cui agli articoli 2 e 4 deve essere allegata una relazione contenente la descrizione dell'impresa o del raggruppamento e della sua situazione economica e di mercato che consenta di valutare la validità tecnico-economico-finanziaria dell'investimento.

2. Non sono ammissibili le domande presentate da imprese che non abbiano applicato il contratto nazionale e da imprese che siano state oggetto di sanzioni disciplinari o amministrative comminate dall'albo degli autotrasportatori o dalla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per violazione della normativa sulle tariffe obbligatorie, di cui al titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, con esclusione di quelle relative alla mancata o irregolare compilazione della

lettera di vettura, per violazioni al regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio del 20 dicembre 1985, per trasporti abusivi.

3. L'utilizzo dei finanziamenti di cui all'articolo 2 e dei contributi di cui all'articolo 4 per operazioni diverse da quelle previste e deliberate o comunque contrarie a norme legislative o regolamentari vigenti comporta la revoca del finanziamento e l'obbligo della restituzione delle somme percepite e degli interessi calcolati al tasso legale, da riversare ai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, nonchè la radiazione dall'albo degli autotrasportatori.

4. Chiunque, avendo usufruito del contributo di cui all'articolo 3, svolge direttamente o indirettamente attività di autotrasporto di merci per conto di terzi o partecipa in qualità di socio ad una impresa avente per oggetto l'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi nei dieci anni successivi all'erogazione del contributo, è soggetto alla revoca con effetto immediato del beneficio. Alla revoca del beneficio consegue l'obbligo della restituzione del contributo percepito, maggiorato degli interessi calcolati al tasso legale, da riversare ai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1.

5. Le imprese di cui all'articolo 4 sono tenute al rimborso del contributo nel caso, rispettivamente, di scissione o di recesso dal conferimento ovvero di scioglimento del raggruppamento entro il terzo anno dall'erogazione del contributo medesimo. I raggruppamenti che siano direttamente beneficiari dei contributi di cui all'articolo 4 sono tenuti alla restituzione del contributo in caso di scioglimento del raggruppamento stesso entro il terzo anno dall'erogazione del contributo. Le somme restituite dai soggetti beneficiari, ai sensi del presente comma, nonchè dei commi 3 e 4, sono nuovamente destinate ad interventi previsti dalla presente legge nel triennio 1997-1999. Qualora, al termine del predetto triennio, le somme non siano state ulteriormente attribuite per le finalità previste dalla presente legge, i soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, le riversano al bilancio dello Stato.

6. Il Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione provvede alla vigilanza sulla corretta applicazione delle norme di cui alla presente legge e all'emanazione dei conseguenti provvedimenti amministrativi.

Su quest'articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 4, primo periodo, dopo le parole: «per conto di terzi» inserire le seguenti: «in modo non occasionale ed a titolo oneroso».

6.100

GUBERT

Al comma 5, sostituire la parola: «terzo» ovunque ricorra, con la parola: «quinto» la parola: «triennio» con la parola: «quinquennio» e le parole: «triennio 1997-1999» con le parole: «quinquennio 1998-2002».

6.18

GUBERT

Invito i presentatori ad illustrarli.

GUBERT. Signora Presidente, per quanto riguarda l'emendamento 6.100, anche in questo caso immagino che ci sia chi lo ritenga valido, perchè non approvando la mia proposta, chi per caso pratica un trasporto per conto terzi in maniera gratuita, oppure in maniera occasionale e gratuita, è punito secondo la legge con la perdita del beneficio concesso per l'esodo dalla professione oppure degli altri benefici previsti da questa legge. Io credo che queste sviste – sperando che si tratti di sviste – andrebbero corrette; non capisco perchè il Governo non ritenga di correggerle, nè perchè la maggioranza non ritenga di farlo qui in Aula. Mi auguro quindi che questo testo venga corretto in qualche modo approvando l'emendamento.

Con il successivo emendamento 6.18 si intende prendere atto che siamo alla fine del 1997 e non ha senso prevedere degli interventi per il 1997 a fine dicembre; quindi propone, come si propone anche successivamente, di aggiornare le date dell'intervento. In questo caso si prevede anche che si allunghi il periodo di vincolo per le imprese che ottengono dei benefici nel rimanere consorziate portandolo da tre anni, che sono effettivamente pochi, a cinque anni.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

CARPINELLI, *relatore*. Il parere del relatore è contrario su entrambi gli emendamenti.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Il Governo si conforma al parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 6.100, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 6.18, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 6.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 7:

Art. 7.

(Disposizioni diverse)

1. Il Governo è delegato ad emanare, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il

riordino della disciplina per l'accesso alla professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi, sulla base dei seguenti princìpi e criteri direttivi:

a) adeguare la disciplina nazionale alla normativa comunitaria vigente in materia di accesso alla professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi;

b) definire un sistema di controlli con previsione di sanzioni per i casi di abuso e di inosservanza della disciplina;

c) definire un sistema di formazione e aggiornamento professionale degli operatori.

2. Il Governo è delegato ad emanare, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il riordino della disciplina concernente il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, sulla base dei seguenti princìpi e criteri direttivi:

a) introdurre un nuovo sistema di autorizzazioni al trasporto di cose basato su autorizzazioni alle imprese, anche tenendo conto della normativa vigente in materia nei Paesi dell'Unione europea;

b) definire una disciplina transitoria che, nel periodo di tre anni dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al presente comma, armonizzi il vigente sistema autorizzatorio con il nuovo regime;

c) definire un sistema di controlli con previsione di sanzioni per i casi di abuso e di inosservanza della disciplina.

3. Prima dell'emanazione dei decreti legislativi di cui ai commi 1 e 2, lo schema di decreto legislativo è trasmesso al Parlamento per l'acquisizione del parere delle Commissioni competenti, che si esprimono nei successivi trenta giorni. Trascorso tale termine senza che il parere sia stato reso, il Governo procede all'emanazione del decreto legislativo. Il Governo riferisce annualmente al Parlamento, entro il 30 settembre, in merito all'andamento del trasporto su strada, relativamente agli incidenti, ai consumi energetici, alla congestione e agli effetti della liberalizzazione.

4. Entro il termine di cui al comma 1, per il riordino del sistema tariffario in un mercato aperto e concorrenziale e per il graduale superamento del sistema di tariffe a forcilla di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, il Ministro dei trasporti e della navigazione invia al Parlamento, ai fini dell'espressione del parere delle competenti Commissioni, un apposito progetto che preveda una fase transitoria per armonizzare il vigente sistema tariffario con il nuovo regime. Le Commissioni parlamentari esprimono il proprio parere entro trenta giorni dall'assegnazione del progetto.

5. Per le finalità di cui ai commi 1, 2 e 4, con apposito provvedimento è definito un nuovo sistema di controlli per la verifica della sussistenza e della permanenza dei requisiti per l'accesso alla

professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi, per il rilascio delle autorizzazioni e per il rispetto della disciplina tariffaria.

6. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, tenuto conto della necessità di ristrutturare il settore e ridurre complessivamente l'offerta di trasporto nazionale, può assegnare nuove autorizzazioni alle imprese sulla base degli effetti prodotti dall'attuazione degli articoli 3 e 4. Il Ministro adotta i provvedimenti necessari affinché l'offerta di trasporto merci su strada sia adeguata alla domanda, sentito il comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori, che deve esprimere il relativo parere nel termine di trenta giorni. Con tali provvedimenti il Ministro fissa i criteri di priorità per l'assegnazione di nuove autorizzazioni.

7. Entro il termine di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti e della navigazione predispone un progetto per la riforma organica dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 2, sopprimere la lettera a).

7.1 CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 2, lettera a), sopprimere la parola: «anche».

7.2 CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 2, lettera b), sostituire la parola: «tre» con la seguente: «due».

7.4 CASTELLI, PERUZZOTTI

Sopprimere il comma 5.

7.3 CASTELLI, PERUZZOTTI

Sopprimere il comma 7.

7.100 GUBERT

Invito i presentatori ad illustrarli.

GUBERT. Do per illustrato l'emendamento 7.100.

PRESIDENTE Gli altri emendamenti si intendono illustrati. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

CARPINELLI, *relatore*. Il relatore esprime parere contrario su tutti gli emendamenti.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Il Governo si conforma al parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE Metto ai voti l'emendamento 7.1, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.2, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.4, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.3, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 7.100.

GUBERT. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUBERT. Signora Presidente, vedo che il Governo fa una legge per impegnarsi a predisporre un progetto di riforma; non capisco perchè serva una legge per impegnare il Governo a presentare il progetto di riforma. E una cosa così ridicola che pensavo che il Governo se ne fosse accorto, quindi spero che si voti a favore di questo emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 7.100, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 7.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 8:

Art. 8.

*(Comitato per l'autotrasporto
e l'intermodalità)*

1. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti e della navigazione istituisce, con proprio decreto, emanato di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro dell'ambiente, il Comitato per l'autotrasporto e l'intermodalità composto da quattordici componenti, oltre al Ministro dei trasporti e della navigazione, che lo presiede, anche mediante suo delegato. I componenti del Comitato sono:

a) il presidente del comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori, con la qualifica di vicepresidente;

b) un componente designato dal Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato ed un supplente con qualifica non inferiore a dirigente;

c) un componente designato dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

d) un componente designato dal Ministro dell'ambiente;

e) un componente designato dal Ministro dei lavori pubblici;

f) due componenti scelti dal Ministro dei trasporti e della navigazione;

g) cinque componenti, indicati dalle cinque associazioni più rappresentative della categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, di cui all'articolo 4 delle norme approvate con decreto del Presidente della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 32;

h) due componenti indicati congiuntamente dalle associazioni nazionali di rappresentanza e tutela del movimento cooperativo, riconosciute dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, ratificato, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 1951, n. 302, e successive modificazioni, presenti nel comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori.

2. Il Comitato dura in carica tre anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, ha sede presso il Ministero dei trasporti e della navigazione, delibera l'ammissione delle imprese agli interventi finanziari previsti dalla presente legge, secondo il piano di ripartizione e comunque nei limiti della spesa autorizzata.

3. Le spese di funzionamento del Comitato, ivi comprese quelle destinate all'acquisto delle necessarie attrezzature, nonchè l'importo delle indennità e dei compensi che devono essere corrisposti ai componenti del Comitato sono stabiliti con il decreto di cui al comma 1. Al relativo onere, valutato in lire 500 milioni annui a decorrere dal 1997, si provvede, quanto a lire 500 milioni per l'anno 1997, mediante corrispondente

riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione, e quanto a lire 500 milioni per ciascuno degli anni 1998 e 1999, parzialmente utilizzando le corrispondenti proiezioni di tale accantonamento per gli anni medesimi.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«h-bis. due componenti designati dalla conferenza "Stato-regioni" tra i rappresentanti delle regioni».

8.100

GUBERT

Al comma 3, sostituire la parola: «1997», ovunque ricorra, con la parola: «1998», la parola: «1998» con la parola: «1999» e la parola: «1999» con la parola: «2000».

8.101

GUBERT

Invito i presentatori ad illustrarli.

GUBERT. Mi soffermerò, signora Presidente esclusivamente sull'emendamento 8.100, perchè degli altri è stata già illustrata la *ratio*. Esso riguarda la composizione del Comitato che deve amministrare i fondi, le agevolazioni e quant'altro. In tale Comitato c'è di tutto: ogni Ministero interessato vi trova la sua rappresentanza, altrettanto fanno le varie organizzazioni di categoria ma non le regioni come se il problema dei trasporti non fosse di interesse regionale.

Credo sia questa una grave mancanza che denota ancora una volta come la cosiddetta attenzione della maggioranza verso il federalismo sia alquanto tenue e pertanto nell'emendamento chiedo che nel Comitato siano inseriti almeno due rappresentanti delle regioni designati tra i rappresentanti di queste dalla conferenza Stato-Regioni.

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

CARPINELLI, *relatore*. Esprimo parere contrario su entrambi.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 8.100, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 8.101, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 8.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 9:

Art. 9.

(Interporti)

1. Al fine di consentire il completamento delle procedure previste dall'articolo 6 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, per l'ammissione ai contributi di cui all'articolo 6 della legge 4 agosto 1990, n. 240, il Ministro dei trasporti e della navigazione avanza proposte al CIPE a valere sui finanziamenti per le aree depresse, con riferimento agli interporti da realizzare nelle aree stesse. Le proposte al CIPE sono trasmesse dal Ministro dei trasporti e della navigazione al Parlamento per l'espressione del parere delle competenti Commissioni.

2. In attesa dell'adozione del piano quinquennale degli interporti di cui all'articolo 2 della legge 4 agosto 1990, n. 240, il Ministro dei trasporti e della navigazione ammette a contributo la realizzazione di interporti finalizzati al potenziamento della rete interportuale nazionale, dando priorità agli interventi nei nodi intermodali più congestionati e per l'incremento del trasporto combinato, tenuto conto della prossimità alle linee ferroviarie di primaria importanza nazionale e dei piani quadro o di altri strumenti di pianificazione regionali approvati, sulla base di un piano di interventi proposto dallo stesso Ministro. Prima della sua adozione lo schema di piano è trasmesso entro il 28 febbraio 1998 al Parlamento per l'espressione del parere delle Commissioni competenti. Per la realizzazione degli interventi di cui al presente comma è autorizzato un contributo quindicennale di lire 10 miliardi annui a decorrere dal 1997.

3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 10 miliardi annui per ciascuno degli anni 1997, 1998 e 1999, si provvede, quanto a lire 10 miliardi per il 1997, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 10 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario

1998, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo.

4. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, presenta al Parlamento un documento di indirizzo inerente i programmi delle Ferrovie dello Stato Spa per il trasporto delle merci in Italia, da sottoporre al previo parere delle competenti Commissioni.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 2, sostituire la parola: «1997» con l'altra: «1998».

9.100

GUBERT

Al comma 3, sostituire, ovunque ricorrano, la parola: «1997», con la parola: «1998», la parola: «1998» con la parola: «1999» e la parola: «1999» con la parola: «2000».

9.101

GUBERT

Invito il presentatore ad illustrarli.

GUBERT. Li do per illustrati.

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

CARPINELLI, *relatore*, esprimo parere contrario.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 9.100 presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.101, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 10:

Art. 10.

(Disposizioni finanziarie)

1. Per le finalità di cui agli articoli da 1 a 5, sono autorizzati i limiti di impegno quindicennali di lire 50 miliardi per ciascuno degli anni 1997, 1998 e 1999 da assegnare, sulla base del piano di cui all'articolo 1, ai soggetti di cui all'articolo 2, comma 100, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, quali contributi pari alla rata di ammortamento per capitale e interessi a fronte di mutui o altre operazioni finanziarie attivate dai soggetti stessi con separata evidenza contabile. A tal fine, i soggetti di cui all'articolo 2, comma 100, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, stipulano un'apposita convenzione con il Ministero dei trasporti e della navigazione. Si intendono applicabili le disposizioni di cui al citato comma 100.

2. L'erogazione dei mutui agevolati alle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, di cui alla presente legge, può essere effettuata, oltre che dai soggetti di cui al comma 1, anche dalle banche di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, previa stipula di apposita convenzione con il Ministero dei trasporti e della navigazione.

3. Per consentire l'effettiva attuazione del piano di cui al comma 1, il Ministero dei trasporti e della navigazione è autorizzato ad impegnare nell'anno 1997 anche i limiti di impegno afferenti agli anni 1998 e 1999, con pagamento delle relative annualità a decorrere dall'esercizio finanziario cui si riferisce ciascun limite di impegno.

4. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, pari a lire 50 miliardi per l'anno 1997, lire 100 miliardi per l'anno 1998 e lire 150 miliardi per l'anno 1999, si provvede, quanto a lire 50 miliardi per il 1997, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 100 miliardi per il 1998 e lire 150 miliardi per il 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1998, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

5. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

Su questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Al comma 1, sostituire, la parola: «1997», con la parola: «1998», la parola: «1998» con la parola: «1999» e la parola: «1999» con la parola: «2000».

Invito il presentatore ad illustrarlo.

GUBERT. L'emendamento non richiede illustrazioni.

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

CARPINELLI, *relatore*. Esprimo parere contrario.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Ugualmente il Governo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 10.100, presentato dal senatore Gubert.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 10.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo aggiuntivo proposto con il seguente emendamento:

Dopo l'articolo 10, aggiungere il seguente:

«Art. 10-bis.

1. Le somme stanziare, nell'anno 1997, per il settore dell'autotrasporto e non utilizzate alla data del 31 dicembre 1997, sono destinate alle finalità di cui alla presente legge».

10.0.1

CASTELLI, PERUZZOTTI

Tale emendamento deve intendersi come illustrato.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

CARPINELLI, *relatore*. Esprimo parere contrario.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Il Governo concorda con il relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 10.0.1, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 11:

Art. 11.

(*Modifiche al codice della strada*)

1. All'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) il trasporto di blocchi di pietra naturali o di manufatti, prefabbricati, prodotti siderurgici e industriali, compresi i *coils* ed i laminati grezzi, eseguito con veicoli eccezionali, anche se in uno o più pezzi fino alla concorrenza della massa complessiva riportata nelle rispettive carte di circolazione e comunque non superiore a 38 tonnellate se isolati a tre assi, a 48 tonnellate se isolati a quattro assi, a 86 tonnellate se complessi a sei assi e a 108 tonnellate se complessi ad otto assi»;

b) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-bis. Ove i veicoli di cui al comma 2, lettera b), per l'effettuazione delle attività ivi previste, compiano percorsi ripetitivi con sagome di carico sempre simili, l'autorizzazione alla circolazione si intende concessa con il pagamento di un indennizzo forfettario in aggiunta alla tassa di circolazione pari a 1,5, 2 e 3 volte gli importi dovuti dai mezzi d'opera isolati, rispettivamente per i veicoli a tre o quattro assi e le combinazioni da sei a otto assi».

2. Tra i materiali assimilati indicati all'articolo 54, comma 1, lettera n), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono compresi:

a) quelli impiegati nel ciclo produttivo delle imprese forestali e quelli derivanti dalla raccolta e compattazione di rifiuti solidi urbani e dallo spurgo di pozzi neri effettuati mediante idonee apparecchiature installate sui mezzi d'opera;

b) quelli dell'industria siderurgica compresi i *coils* e i laminati grezzi, trasportati mediante idonee selle di contenimento installate sui mezzi d'opera.

3. L'articolo 202 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, cessa di avere applicazione dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Su questo articolo sono stati presentati l'emendamento e gli ordini del giorno che seguono:

Sopprimere l'articolo.

«Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2942, recante “Interventi per la ristrutturazione dell’autotrasporto e lo sviluppo dell’intermodalità”,

impegna il Governo

affinchè in sede di attuazione dell’articolo 11 della presente legge siano assunte idonee iniziative per la rigorosa tutela della sicurezza della circolazione stradale, nonchè dei profili ambientali connessi all’inquinamento atmosferico ed acustico derivante dai trasporti disciplinati da tale articolo;

affinchè in base all’effettiva attuazione della disciplina dell’articolo 11, trascorsi sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, provveda al riordino organico della normativa su trasporti eccezionali, nell’ambito di una revisione complessiva del codice della strada».

9.2942.4

LA COMMISSIONE

«Il Senato,

premesso che,

il comma 1, lettera *b*) capoverso *2-bis* dell’articolo 11 del disegno di legge “Interventi per la ristrutturazione dell’autotrasporto e sviluppo dell’intermodalità” reca modifiche al codice della strada volte a snellire le procedure per il rilascio delle autorizzazioni al trasporto su strada di blocchi di pietra, manufatti, prefabbricati, prodotti siderurgici ed industriali compresi i *coils*, e laminati grezzi effettuato con veicoli eccezionali;

nello stesso articolo manca un esplicito richiamo ad un preciso obbligo di rispettare comunque le sagome massime degli autoveicoli previste dall’articolo 61 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e ciò potrebbe ingenerare equivoci con pregiudizio della sicurezza stradale,

impegna il Governo

a definire i limiti massimi di eccedenza rispetto all’articolo 61 oltre i quali si rende in ogni caso necessaria una specifica autorizzazione al trasporto, ovvero, in alternativa, dare la facoltà ai proprietari delle strade di subordinare l’uso delle strade stesse da parte degli automezzi con sagome eccedenti i limiti dell’articolo 61, ad una propria autorizzazione».

9.2942.5

LA COMMISSIONE

Poichè il Governo ha dichiarato di accogliere gli ordini del giorno nn. 4 e 5, gli stessi non saranno posti in votazione.

L’emendamento 11.1 si intende illustrato.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

CARPINELLI, *relatore*, esprimo parere contrario.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Il Governo pure esprime parere contrario.

PRESIDENTE. Non essendo stati presentati sull'articolo 11 altri emendamenti oltre quello soppressivo 11.1, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti, metto ai voti il mantenimento dell'articolo stesso.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

CASTELLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* CASTELLI. Non vorrei fare l'uccello del malaugurio ma mi sento di dare un consiglio al ministro Burlando, quello cioè di prendere immediatamente contatti con il Ministero dell'interno per fronteggiare le prevedibili agitazioni che da domani mattina il settore dei trasporti metterà in atto.

Non abbiamo potuto dire nulla su questo provvedimento e approfittando allora del minuto e mezzo che ho a disposizione e della presenza del ministro Burlando e del sottosegretario Soriero per informarmi sulle dichiarazioni del Ministro apparse sui giornali di questa mattina.

Con tutto il rispetto, signor Ministro, non si può dire che le Ferrovie sono allo sfascio, che perdono migliaia di miliardi all'anno, e poi far approvare dal Parlamento un *addendum* al contratto di programma che impone ulteriori perdite per migliaia di miliardi alle Ferrovie *ope legis*. Questo è quanto sta facendo l'attuale Governo. Avete fatto attuare un contratto di programma che caricherà le Ferrovie di migliaia di miliardi di *deficit* per i prossimi anni e poi vi rivolgete ai giornali per dire che le Ferrovie perdono. Per favore, un minimo di coerenza! Come un minimo di coerenza si vorrebbe in questo provvedimento che purtroppo non è nè carne nè pesce. Vi si attuano alcuni tentativi di liberalizzazione che sono anche condivisibili, non si è avuto però il coraggio di andare fino in fondo. In questo modo si è creato un provvedimento che non accontenta nessuno: scontenta chi voleva liberalizzare il settore (cioè una parte dei suoi addetti); scontenta chi il settore non lo voleva liberalizzare (quindi l'altra parte degli addetti impegna ulteriori 2.000 miliardi per un settore che, anche con questo sforzo, non vedrà risolti i suoi problemi. Spero che questo Governo per i prossimi 6 mesi si impegni, come dicevo prima, a ridurre i costi, a combattere la burocrazia del Ministero che blocca di fatto tantissime operazioni degli autotrasportatori e a facilitare il compito che queste persone affrontano giornalmente sulle strade.

Credo sia questa la strada da seguire. Purtroppo ciò non è avvenuto e noi voteremo contro il provvedimento.

GUBERT. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUBERT. Dichiaro il mio voto contrario al provvedimento in esame anche per la scarsissima sensibilità nei riguardi dei lavori del Senato.

FUMAGALLI CARULLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FUMAGALLI CARULLI. Dichiaro il voto favorevole del Gruppo Rinnovamento Italiano con l'auspicio che il Governo proceda con ulteriori provvedimenti al fine di riorganizzare il settore dell'autotrasporto in modo tale da renderlo competitivo nel contesto della mondializzazione dei processi dell'economia. In questo senso, abbiamo condiviso l'ordine del giorno firmato dalla Commissione, e tenendo soprattutto conto di questo, voteremo a favore del provvedimento.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge, nel suo complesso.

È approvato.

Votazione finale e approvazione della mozione n. 117 sulla situazione economica nell'area di Latina

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione finale della mozione 1-00117, il cui nuovo testo è il seguente:

PEDRIZZI, MACERATINI, PACE, BONATESTA, MAGLIOCCHETTI, PALOMBO, VALENTINO, BATTAGLIA. – Il Senato, premesso:

che la provincia di Latina, collocata geograficamente in una posizione di cerniera tra il Nord e il Sud del paese, rappresenta oggi un'area atipica, non potendosi identificare con i livelli di sviluppo economico del Settentrione nè con i territori meridionali in forte ritardo di crescita;

che nel 1995 e nel corso del 1996 l'economia della provincia pontina ha registrato risultati non in linea con l'andamento generale del paese: nel comparto industriale, in particolare, la produzione è cresciuta attorno al 3 per cento, ben al di sotto del 4,8 per cento del dato nazionale, mentre l'occupazione ha accusato, per il terzo anno consecutivo, un'ulteriore flessione del 2 per cento circa,

a fronte della riduzione dello 1,2 per cento complessivamente registrata in Italia;

che le imprese situate nel territorio pontino hanno perso improvvisamente, senza alcun ammortizzatore, oltre 6 punti percentuali di fiscalizzazione, grazie alla incomprensibile esclusione della provincia di Latina dai benefici disposti per il passato;

considerato:

che, per contro, i soli settori produttivi che evidenziano maggiori incrementi di produzione e fatturato sono l'alimentare, il chimico-farmaceutico, quello della gomma e delle materie plastiche ed il metalmeccanico mentre restano appunto stazionari o in flessione gli altri comparti;

che l'apparato produttivo pontino, scarsamente strutturato ad esportare, soprattutto nella componente delle piccole e medie imprese, non è stato in grado di cogliere, in buona misura, sui mercati esteri, i vantaggi competitivi derivanti dal deprezzamento della lira, come invece è avvenuto nelle regioni settentrionali ed in altre del Centro;

che rispetto al dato nazionale i livelli degli investimenti produttivi in macchinari ed attrezzature nella provincia pontina sono aumentati solo del 7,5 per cento a fronte di un tasso di crescita del 12,7 per cento a livello nazionale;

che il permanere di molteplici situazioni di difficoltà aziendale non ha consentito il ricorso agli incentivi della legge Tremonti, largamente utilizzata in altre province;

che anche i dati provenienti dal sistema bancario, cui peraltro continuano ad essere rivolte accuse di scarso sostegno e collaborazione dai settori economico-produttivi provinciali, testimoniano una situazione preoccupante: sofferenze stimate tra il 25,5 per cento e il 26,5 per cento contro una media nazionale dell'11 per cento e regionale del 9 per cento;

che gravissima si presenta la situazione occupazionale: sono 86.000 gli iscritti al collocamento (tasso di disoccupazione superiore al 22 per cento), di cui 46.000 in cerca di prima occupazione, 5.400 i lavoratori in mobilità e 1.800 in cassa integrazione guadagni; si è poi registrato un calo vistoso negli avviamenti al lavoro, soprattutto in industrie e agricoltura e nei contratti di formazione lavoro (-18 per cento);

constatato:

che le difficoltà economiche del territorio sono state riconosciute dell'Unione europea con l'inserimento di 3 comuni nelle aree a declino industriale e di 23 comuni in quelle a declino agricolo, che il Ministero del lavoro ha riconosciuto l'intera provincia quale zona a rischio per l'alto tasso di squilibrio registrato tra domanda e offerta di lavoro e la regione Lazio ha approvato per Latina un provvedimento straordinario con la legge n. 21 del 1996 a sostegno dello sviluppo e dell'occupazione;

che il patto territoriale, disciplinato dall'articolo 8 della legge n. 341 del 1995 e dalla delibera CIPE del 10 maggio 1995, costituisce un validissimo strumento di programmazione strategica, prevedendo

una serie di interventi di tipo infrastrutturale, produttivi e promozionali finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di ripresa economica;

che tra gli interventi necessari si evidenziano i seguenti:

adeguamento viario e dei collegamenti stradali funzionali;

valorizzazione dei centri portuali;

verifica delle possibilità di utilizzo e di adeguamento dell'aeroporto di Latina «Comani»;

coinvolgimento nel piano di sviluppo provinciale del sistema creditizio;

che il patto territoriale prevede, altresì, la realizzazione di 61 progetti per complessivi 900 miliardi di investimento per più del 70 per cento a carico dei privati e con previsione di occupazione di circa 6.500-7.000 persone;

che la legge n. 236 del 1993 aveva individuato Latina tra le 40 aree di crisi riconosciute, anche se, a tutt'oggi, questa non risulta ancora compresa nei cosiddetti contratti d'area - riservati a dieci zone d'Italia - che le consentirebbero di beneficiare della possibilità di superare l'ostacolo dell'istruttoria per ottenere i finanziamenti della Cassa depositi e prestiti nonché dell'opportunità di attivare conferenze di servizi per particolari realizzazioni;

che, inoltre, l'eventuale esclusione della provincia di Latina dagli ultimi interventi governativi finalizzati all'occupazione giovanile (pacchetto Treu) come l'accesso al «prestito d'onore» ed alle altre possibilità di accesso incentivato al mercato del lavoro costituirebbe un colpo gravissimo per le aspirazioni di tantissimi giovani;

che al quadro «poco felice» della provincia pontina innanzi delineato si aggiunge la preoccupazione di un vertiginoso incremento (come si evince dall'ultimo rapporto di indagine redatto dalle forze dell'ordine e dalla magistratura, oltre che dalla realtà quotidiana) del tasso di criminalità organizzata, la quale è momentaneamente impegnata a creare nuove strutture di inserimento ed espansione in un territorio (comunque alle porte della capitale) al momento «debole», che, quindi, meglio di qualsiasi altro, si presta a fonte di produzione di «facili» guadagni;

che, come reso noto, il prefetto di Latina, Giuseppe Procaccini, ha presentato un *dossier* di dieci pagine - intitolato «Il caso Latina» - in cui viene svolta un'accurata analisi sulla difficile soluzione economico-occupazionale, evidenziando scelte mai effettuate e tutti i rischi legati alla mancata ripresa, a partire appunto dalle possibili infiltrazioni della malavita organizzata;

che è la prima volta che la più alta carica istituzionale del territorio si mobilita personalmente, con un'iniziativa dai toni decisi, come quelli assunti dal prefetto, per segnalare alle autorità provinciali, regionali e del Governo, alla camera di commercio, alla GEPI e alla Società di promozione e sviluppo le difficoltà di una provincia trascurata,

impegna il Governo ad attivarsi per interventi che consentano di rivitalizzare il tessuto economico e produttivo e determinino le condizioni per una nuova fase di sviluppo che, attraverso adeguati investimenti, incentivi l'allocazione di nuove imprese nell'area di Latina e consolidi quelle esistenti, utilizzando al meglio le risorse e gli strumenti derivanti

dalle leggi di cui in premessa e dalle nuove opportunità che potranno derivare dai patti territoriali e dalla sperimentazione dei contratti d'area.

(Nuovo testo) (1-00117)

Ricordo che nella seduta dell'11 dicembre si sono concluse le dichiarazioni di voto. Dobbiamo, quindi, soltanto procedere alla votazione.

Metto ai voti la mozione 1-00117, presentata dal senatore Pedrizzi e da altri senatori.

È approvata.

Votazione finale e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge:

(2288/R) Modifiche alla legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni ed integrazioni (legge-quadro in materia di lavori pubblici) (Relazione orale)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione finale del disegno di legge: «Modifiche alla legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni ed integrazioni (legge quadro in materia di lavori pubblici)».

Questo disegno di legge è stato già esaminato ed approvato, articolo per articolo, dalla 8^a Commissione permanente in sede redigente.

Ricordo che ai sensi dell'articolo 42, comma 5, del Regolamento in sede di votazione finale dei disegni di legge approvati in sede redigente dalle Commissioni di merito hanno facoltà di parlare soltanto il relatore ed il rappresentante del Governo. Il disegno di legge sarà quindi posto ai voti per l'approvazione finale. Sono ammesse, naturalmente, le dichiarazioni di voto.

Il relatore, senatore Petruccioli, ha chiesto di essere autorizzato a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni, il senatore Petruccioli ha facoltà di parlare.

PETRUCCIOLI, *relatore*. Colleghi, è con particolare soddisfazione che posso svolgere oggi la relazione sul disegno di legge in esame che modifica alcune norme della legge-quadro sugli appalti, la n. 109 del 1994, la cosiddetta legge «Merloni». Motivo rapidamente il perchè della mia soddisfazione. Il disegno di legge è stato affidato all'8^a Commissione permanente in un primo momento in sede redigente; siamo successivamente passati alla sede referente; tuttavia, dopo il lavoro di aggiornamento e di messa a punto che abbiamo svolto si è creata la condizione per tornare nuovamente all'esame del provvedimento in sede redigente ed oggi è stato approvato in tale sede dalla 8^a in Commissione permanente. Evidentemente, se questo è avvenuto, lo si deve a un buon lavoro che ha visto la convergenza, da parte dei diversi Gruppi, che hanno poi

apprezzato il risultato conclusivo; ed anche perchè – devo pur dirlo – si è determinata una pressione da parte delle molte e varie categorie interessate, oltre che delle amministrazioni pubbliche, da tempo in attesa di quel regolamento che deve derivare dalla legge sugli appalti e che da tempo attende un aggiornamento per poter essere varato definitivamente. Di qui, la soddisfazione che si tradurrà da parte mia in una breve relazione perchè mi rendo conto che dopo questo *tour de force* fatto dalla Commissione è giusto mettere l'Assemblea nelle condizioni di procedere rapidamente alla fase conclusiva, cioè alla votazione finale di un provvedimento approvato in sede redigente in Commissione.

Il provvedimento è stato largamente confermato nelle linee proposte dal Governo ma sono state anche introdotte dal lavoro della Commissione alcune innovazioni che ricordo in forma essenziale. L'articolo 1 del provvedimento introduce alcune modificazioni per quanto riguarda la disciplina dei cosiddetti settori esclusi per recepire la normativa europea. Inoltre, si delinea con più precisione il concetto di lavori pubblici anche relativamente ai contratti misti; nell'articolo 2 del disegno di legge si sostituisce totalmente l'articolo 8 della legge n. 109 che disciplina la qualificazione delle imprese. In questo ambito sono state introdotte dalla Commissione alcune precisazioni ed aggiustamenti; in particolare si è stabilito che gli obblighi relativi alla richiesta di certificazione di qualità da parte delle stazioni appaltanti saranno esercitati per lavori di importo superiore ai cinquecentomila ECU.

Il testo originario dell'articolo 3 del disegno di legge prevede, tra le altre modifiche alla legge quadro, la reintroduzione della figura del supplente. La Commissione ha emendato in maniera sostanziale il testo su questo punto. Infatti, ha introdotto in primo luogo il divieto di partecipare alla medesima gara per le imprese che si trovino fra di loro in una delle situazioni di controllo previste dall'articolo 2359 del codice civile. In secondo luogo, e questo è l'aspetto più rilevante, è stata messa a punto una procedura più snella, in quanto si è stabilito per l'amministrazione che procede alla aggiudicazione la possibilità, in casi di morte, fallimento o risoluzione del contratto per grave inadempimento dell'originario appaltatore, di prevedere nel bando la facoltà di interpellare il secondo classificato al fine della stipula di un nuovo contratto per il completamento dei lavori alle medesime condizioni economiche avanzate in sede di offerta. In questa maniera, come gli onorevoli senatori capiranno, si risolve un problema che si presenta continuamente nell'attuazione delle opere pubbliche.

Con l'articolo 4 si modifica in modo consistente l'articolo 14 della legge quadro. La Commissione ha accolto nella sostanza il testo proposto dal Governo.

L'articolo 5 è stato introdotto *ex novo* dalla Commissione e prevede, sostituendo il testo precedente dell'articolo 7 della legge n. 109, un aggiornamento delle misure per l'adeguamento della funzionalità della pubblica amministrazione.

Con l'articolo 6 si modifica uno degli articoli di più difficile applicazione della legge n. 109, articolo relativo alla redazione dei progetti. Senza entrare nei dettagli, desidero richiamare l'attenzione dei colleghi

sul fatto che per la redazione dei progetti si deve prevedere un equilibrio tra una quantità di soggetti interessati alla redazione dei progetti, che sono della più diversa natura. Si tratta quindi di comporre degli interessi senza eccedere in dirigismo e naturalmente senza provocare squilibri che sacrificino troppo alcuni interessi a vantaggio di altri. Crediamo di aver trovato un punto di equilibrio, anche se permangono da parte di alcuni senatori delle riserve che sono state oggetto di emendamenti. Penso che la lettura da parte della Camera dei deputati potrà consentire un'utile rimediazione. Desidero comunque sottolineare in particolare il fatto che si concede per la prima volta ai professionisti iscritti agli albi la possibilità di costituire società di progettazione nella forma di società di persone, secondo le regole dettate dai capi II, III e IV del titolo V del libro quinto del codice civile ovvero nella forma di società cooperative.

L'articolo 7 proposto dalla Commissione interviene a modificare i criteri di aggiudicazione disciplinati dall'articolo 21 della legge n. 109. In questo caso la Commissione ha modificato la proposta governativa relativa alle cosiddette offerte anomale definendola sulla base di un meccanismo di calcolo parzialmente diverso.

Con l'articolo 8 nel testo proposto dalla Commissione si modifica l'articolo 23 della legge quadro e si introduce una procedura semplificata per la licitazione privata, alla quale i soggetti aggiudicatari hanno facoltà di ricorrere qualora l'importo dei lavori sia inferiore a 750.000 ECU.

Il testo dell'articolo 9 proposto dalla Commissione prevede ulteriori modifiche variamente riferite alla legge n. 109. Tra queste desidero in particolare segnalare la previsione di forme di pubblicità per le opere che comportino rilevanti aumenti nell'importo finale o notevoli ritardi di ultimazione.

Infine gli ultimi due articoli del provvedimento in esame sono stati introdotti *ex novo* dalla Commissione nel disegno di legge presentato dal Governo. L'articolo 10 riguarda la nuova disciplina degli arbitrati; l'articolo 11 introduce una disciplina nuova per l'ordinamento giuridico italiano, vale a dire quella della realizzazione di opere pubbliche senza oneri finanziari per la pubblica amministrazione, che si definisce comunemente finanza di progetto. In entrambi i casi si tratta di istituti fortemente innovativi, a cui varrebbe la pena di dedicare maggiore attenzione. Io sottolineo soltanto l'importanza di essi; penso che debba essere messo agli atti del Senato, nel momento in cui procediamo all'approvazione finale di questo disegno di legge esaminato in sede redigente dalla Commissione, che si tratta di una prima importante innovazione alla quale dovranno seguire ulteriori interventi di precisazione e integrazione legislativa. Questo non vale solo per il *project financing*, ma anche per la disciplina dell'attività del promotore; per la prima volta entra nel nostro ordinamento una figura che può svolgere un importante ruolo di stimolo nel settore delle opere pubbliche.

In conclusione, l'approvazione di questo disegno di legge rappresenta il necessario completamento di un processo di produzione legislativa iniziato quasi quattro anni fa e che ha riscontrato margini di diffi-

coltà applicativa che vanno eliminati. Questa approvazione è necessaria per l'emanazione di quel regolamento che i soggetti variamente interessati all'attuazione dei lavori pubblici (si tratti di amministrazioni pubbliche o di figure che progettano o realizzano) attendono da molto tempo.

Per questo, alla soddisfazione che ho espresso all'inizio aggiungo in conclusione l'auspicio che sulla base del lavoro intenso e rapido svolto in Senato, anche l'altro ramo del Parlamento proceda in tempi stretti all'esame e all'approvazione di questo testo, in modo che il conseguente regolamento possa essere emanato e possa avere applicazione.

Il sottosegretario Bargone ne parlerà tra breve, ma so che il Governo ha già predisposto il testo del regolamento: l'adempimento degli obblighi da parte del Parlamento darà via libera a questo atto così atteso e necessario. (*Applausi dal Gruppo Sinistra Democratica-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signora Presidente, voglio innanzi tutto ringraziare tutti i Gruppi del Senato, di maggioranza e di opposizione, per la disponibilità dimostrata nel trattare questo provvedimento. Una disponibilità che è anche sensibilità nei confronti di esigenze poste da tutti gli operatori del settore e dai pubblici amministratori per vedere definita questa legislazione in materia di lavori pubblici.

La disponibilità, peraltro, è stata tesa soprattutto a migliorare il testo e non a stravolgerlo, in accoglimento dell'impostazione del Governo. Penso che esso rappresenti un passo importante per lo snellimento delle procedure. Basti pensare alle modifiche relative agli articoli sulla programmazione, alla progettazione, ma anche alla norma che prevede l'affidamento al secondo classificato nel caso in cui l'aggiudicatario dell'appalto venga meno e novità importanti come quella del promotore, che introduce per la prima volta nella nostra legislazione una disciplina tesa a regolare l'utilizzazione del capitale privato per la realizzazione di opere pubbliche.

Si tratta, quindi, di un passo importante per concludere un processo riformatore che è stato molto lungo e che in questo momento ha una legislazione non ancora del tutto applicata (perchè molte delle norme della legge 11 febbraio 1994, n. 109, fanno riferimento al regolamento): c'è bisogno di arrivare rapidamente a definire, dal punto di vista normativo e regolamentare, la legislazione in materia.

Devo anche dire, assumendomi un impegno nei confronti dei Gruppi, che alcune delle questioni su cui si è raggiunto un accordo qui al Senato, potranno forse trovare una migliore formulazione alla Camera, sulla base di un approfondimento che è stato da essi sollecitato, per riuscire anche a determinare un maggiore equilibrio rispetto alle soluzioni qui prospettate. Auspicio, naturalmente, che poi alla Camera si definisca questo processo il più rapidamente possibile.

Termino il mio intervento rilevando che il Governo può assumere al Senato, in questa occasione, l'impegno che, nel momento in cui sarà approvato questo disegno di legge di modifica della legge n. 109 del 1994, si possa varare subito dopo (non dico contestualmente, perchè è tecnicamente impossibile) il regolamento previsto dall'articolo 3 della citata legge, per poter poi pubblicare sulla *Gazzetta Ufficiale* sostanzialmente un testo unico che preveda sia la normativa approvata nel testo modificato, sia il regolamento che, come sapete, è attuativo ma anche delegificante e quindi in tale contesto saranno indicate tutte le norme da abrogare. In una materia come questa, in una legislazione che disciplina i lavori pubblici, potete immaginare quanto sia importante disporre di un unico riferimento normativo e regolamentare per tanti operatori del settore e della pubblica amministrazione.

È per questo che vi è tanto impegno e anche ansia per l'approvazione del disegno di legge in esame ed è per questo che ringrazio ancora una volta il Senato. (*Applausi dai Gruppi Sinistra Democratica-L'Ulivo e Partito Popolare Italiano*).

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale del disegno di legge il cui testo, approvato articolo per articolo dalla 8^a Commissione permanente, è il seguente:

Art. 1.

(Ambito oggettivo e soggettivo di applicazione della legge)

1. All'articolo 2 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni ed integrazioni, di seguito denominata «legge n. 109», il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Ai sensi e per gli effetti della presente legge e del regolamento di cui all'articolo 3, comma 2, si intendono per lavori pubblici, se affidati dai soggetti di cui al comma 2 del presente articolo, le attività di costruzione, demolizione, recupero, ristrutturazione, restauro e manutenzione di opere ed impianti, anche di presidio e difesa ambientale. Nei contratti misti di lavoro, forniture e servizi, anche quando comprendano lavori accessori, si applicano le norme della presente legge qualora i lavori assumano rilievo economico prevalente».

2. All'articolo 2 della legge n. 109, la lettera *b*) del comma 2 è sostituita dalla seguente:

«*b*) ai concessionari di lavori pubblici, ai concessionari di esercizio di infrastrutture destinate al pubblico servizio, alle società con capitale pubblico, in misura anche non prevalente, che abbiano ad oggetto della propria attività la produzione di beni o servizi non destinati ad essere collocati sul mercato in regime di libera concorrenza nonchè ai concessionari di servizi pubblici e ai soggetti di cui al decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158, qualora operino in virtù di diritti speciali o esclusivi, per lo svolgimento di attività che riguardino i lavori, di qualsiasi importo, individuati con il decreto del Presidente del Consiglio dei

ministri di cui all'articolo 8, comma 6, del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158, e comunque i lavori di cui alle categorie dalla 1^a alla 6^a, 10^a, lettere *a*) e *b*), 14^a, 15^a e 17^a della tabella allegata alla legge 10 febbraio 1962, n. 57, e successive modificazioni;».

3. All'articolo 2 della legge n. 109, i commi 3, 4, 5 e 5-*bis* sono sostituiti dai seguenti:

«3. Ai soggetti di cui al comma 2, lettera *b*), fatta eccezione per i concessionari di lavori pubblici, si applicano le disposizioni della presente legge ad esclusione degli articoli 7, 14, 19, commi 2 e 2-*bis*, 27, comma 2, e 33. Ai concessionari di lavori pubblici ed ai soggetti di cui al comma 2, lettera *c*), si applicano le disposizioni della presente legge ad esclusione degli articoli 7, 14, 19, commi 2 e 2-*bis*, 27, 32 e 33.

4. I concessionari di lavori pubblici di cui al comma 2, lettera *b*), sono obbligati ad appaltare a terzi attraverso pubblico incanto o licitazione privata i lavori pubblici non realizzati direttamente o tramite imprese controllate che devono essere espressamente indicate in sede di candidatura, con la specificazione anche delle rispettive quote dei lavori da eseguire; l'elenco delle imprese controllate viene successivamente aggiornato secondo le modifiche che intervengono nei rapporti tra le imprese. I requisiti di qualificazione previsti dalla presente legge per gli esecutori sono richiesti al concessionario ed alle imprese controllate, nei limiti dei lavori oggetto della concessione eseguiti direttamente. Le amministrazioni aggiudicatrici devono prevedere nel bando l'obbligo per il concessionario di appaltare a terzi una percentuale minima del 50 per cento dei lavori oggetto della concessione. Le imprese controllate devono eseguire direttamente i lavori. Ai fini del presente comma si intendono per soggetti terzi anche le imprese collegate; le situazioni di controllo e di collegamento si determinano secondo quanto previsto dall'articolo 2359 del codice civile.

5. I lavori di competenza dei soggetti di cui al decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158, di importo pari o superiore a 200.000 ECU e inferiore a 5 milioni di ECU, diversi da quelli individuati nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'articolo 8, comma 6, del decreto legislativo del 17 marzo 1995, n. 158, sono soggetti alle disposizioni di cui allo stesso decreto legislativo, ad eccezione degli articoli 11, commi 2 e 4, 16, 19, 22, commi 4 e 5, 25, commi 2, 26, 28, 29 e 30. I lavori di importo inferiore a 200.000 ECU sono sottoposti ai regimi propri dei predetti soggetti.

5-*bis*. I soggetti di cui al comma 2 provvedono all'esecuzione dei lavori di cui alla presente legge, esclusivamente mediante contratti di appalto o di concessione ovvero in economia nei limiti di cui all'articolo 24. Le medesime disposizioni si applicano anche ai soggetti di cui al decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158, per l'esecuzione di lavori, di qualsiasi importo, non rientranti tra quelli individuati ai sensi dell'articolo 8, comma 6, del medesimo decreto legislativo ovvero comunque non rientranti tra quelli la cui categoria o categorie prevalenti ricadano nelle categorie dalla 1^a alla 6^a, 10^a, lettere *a*)

e b), 14^a, 15^a e 17^a della tabella allegata alla legge 10 febbraio 1962, n. 57, e successive modificazioni».

4. All'articolo 2, comma 6, lettera a), della legge n. 109, dopo le parole: «di interesse generale», la virgola è soppressa.

Art. 2.

(Qualificazione)

1. All'articolo 8 della legge n. 109, i commi 1, 2, 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Al fine di assicurare il conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 1, comma 1, i soggetti esecutori di lavori pubblici devono essere qualificati ed improntare la loro attività ai principi della qualità, della professionalità e della correttezza. Allo stesso fine i prodotti, i processi, i servizi e i sistemi di qualità aziendali impiegati dai medesimi soggetti sono sottoposti a certificazione, ai sensi della normativa vigente.

2. Con apposito regolamento, da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con il Ministro della difesa e con il Ministro per i beni culturali ed ambientali, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, è istituito, tenendo conto della normativa vigente in materia, un sistema di qualificazione, unico per tutti gli esecutori di lavori pubblici di cui all'articolo 2, comma 1, di importo superiore a 150.000 ECU, articolato in rapporto alle tipologie ed all'importo dei lavori stessi.

3. Il sistema di qualificazione è attuato da organismi di diritto privato di attestazione, appositamente autorizzati dall'Autorità di cui all'articolo 4, sentita apposita commissione consultiva istituita presso l'Autorità medesima. Agli organismi di attestazione è demandato il compito di attestare l'esistenza nei soggetti qualificati di:

a) certificazione di sistema di qualità conforme alle norme europee della serie UNI EN ISO 9000 e alla vigente normativa nazionale, rilasciata da soggetti accreditati ai sensi delle norme europee della serie UNI CEI EN 45000;

b) dichiarazione della presenza di elementi del sistema di qualità rilasciata dai soggetti di cui alla lettera a);

c) requisiti di ordine generale nonchè tecnico-organizzativi ed economico-finanziari.

4. Il regolamento di cui al comma 2 definisce in particolare:

a) il numero e le modalità di nomina dei componenti la commissione consultiva di cui al comma 3, che deve essere composta da rappresentanti delle amministrazioni interessate dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, della Conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome, delle organizzazioni imprenditoriali firmatarie di

contratti collettivi nazionali di lavoro di settore e degli organismi di rappresentanza dei lavoratori interessati;

b) le modalità e i criteri di autorizzazione e di eventuale revoca nei confronti degli organismi di attestazione, nonché i requisiti soggettivi, organizzativi, finanziari e tecnici che i predetti organismi devono possedere, fermo restando che essi devono rispondere al requisito dell'indipendenza e sono soggetti alla sorveglianza dell'Autorità; i soggetti accreditati, ai sensi delle norme europee della serie UNI CEI EN 45000 e delle norme nazionali in materia, al rilascio della certificazione dei sistemi di qualità, su loro richiesta sono autorizzati dall'Autorità anche allo svolgimento dei compiti di attestazione di cui al comma 3;

c) le modalità di attestazione dell'esistenza nei soggetti qualificati della certificazione del sistema di qualità, o della dichiarazione della presenza di elementi del sistema di qualità, di cui al comma 3, lettere a) e b), e dei requisiti di cui al comma 3, lettera c), nonché le modalità per l'eventuale verifica annuale dei predetti requisiti relativamente ai dati di bilancio;

d) i requisiti di ordine generale ed i requisiti tecnico-organizzativi ed economico-finanziari di cui al comma 3, lettera c), con le relative misure in rapporto all'entità e alla tipologia dei lavori, tenuto conto di quanto disposto in attuazione dell'articolo 9, commi 2 e 3;

e) la facoltà per le stazioni appaltanti, graduata nel tempo ed in rapporto alla tipologia dei lavori nonché agli oggetti dei contratti, di richiedere il possesso della certificazione del sistema di qualità o della dichiarazione della presenza di elementi del sistema di qualità di cui al comma 3, lettere a) e b), ed il successivo obbligo, graduato nel tempo, unicamente per lavori di particolare tipologia. La facoltà ed il successivo obbligo per le stazioni appaltanti di richiedere la certificazione di qualità non potranno comunque essere esercitati per lavori di importo inferiore a 500.000 ECU;

f) i criteri per la determinazione delle tariffe applicabili all'attività di qualificazione;

g) la durata dell'efficacia della qualificazione non inferiore a due anni e non superiore a tre anni;

h) la formazione di elenchi, su base regionale, dei soggetti che hanno conseguito la qualificazione di cui al comma 3; tali elenchi sono redatti e conservati presso l'Autorità, che ne assicura la pubblicità per il tramite dell'Osservatorio dei lavori pubblici di cui all'articolo 4».

2. Il regolamento di cui all'articolo 8, comma 2, della legge n. 109, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, è emanato entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. All'articolo 8 della legge n. 109, il comma 5 è abrogato.

4. All'articolo 8, comma 9, della legge n. 109, le parole: «dei requisiti di cui alla lettera b) del comma 3» sono sostituite dalle seguenti: «dei requisiti di cui alla lettera c) del comma 3».

5. All'articolo 8 della legge n. 109, dopo il comma 11 sono aggiunti i seguenti:

«11-bis. Le imprese dei paesi appartenenti all'Unione europea partecipano alle procedure per l'affidamento di appalti di lavori pubblici in base alla documentazione, prodotta secondo le normative vigenti nei rispettivi paesi, del possesso di tutti i requisiti prescritti per la partecipazione delle imprese italiane alle gare.

11-ter. Il regolamento di cui all'articolo 3, comma 2, stabilisce gli specifici requisiti economico-finanziari e tecnico-organizzativi che devono possedere i candidati ad una concessione di lavori pubblici che non intendano eseguire i lavori con la propria organizzazione di impresa. Fino alla data di entrata in vigore del suddetto regolamento i requisiti e le relative misure sono stabiliti dalle amministrazioni aggiudicatrici».

Art. 3.

(Soggetti ammessi alle gare e sistemi di realizzazione dei lavori pubblici)

1. All'articolo 10 della legge n. 109, sono aggiunti i seguenti commi:

«1-bis. Non possono partecipare alla medesima gara imprese che si trovino fra di loro in una delle situazioni di controllo di cui all'articolo 2359 del codice civile.

1-ter. L'amministrazione aggiudicatrice può prevedere nel bando la facoltà, in caso di morte, fallimento o risoluzione del contratto per grave inadempimento dell'originario appaltatore, di interpellare il secondo classificato al fine di stipulare un nuovo contratto per il completamento dei lavori alle medesime condizioni economiche già proposte in sede di offerta.

1-quater. I soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, richiedono entro 10 giorni dalla gara, all'aggiudicatario, al concorrente che segue nella graduatoria, nonché agli offerenti sorteggiati in sede di gara in numero non inferiore al 10 per cento delle offerte presentate, di comprovare, entro 10 giorni dalla data della richiesta medesima, il possesso dei requisiti di capacità economico-finanziaria e tecnico-organizzativa, eventualmente richiesti nel bando di gara, presentando la documentazione indicata in detto bando o nella lettera di invito. Quando tale prova non sia fornita ovvero non sia ritenuta conforme alle dichiarazioni contenute nella domanda di partecipazione, i soggetti aggiudicatori procedono all'escussione della relativa cauzione provvisoria, alla segnalazione al Comitato centrale dell'albo nazionale dei costruttori per l'applicazione delle sanzioni nelle misure e con le modalità di cui all'articolo 8, comma 7, nonché, in caso di false dichiarazioni, alla segnalazione all'autorità giudiziaria per l'adozione dei provvedimenti di competenza e, se il fatto concerne l'aggiudicatario, anche all'annullamento dell'aggiudicazione con atto motivato e all'aggiudicazione dei lavori al concorrente che segue nella graduatoria».

2. All'articolo 19 della legge n. 109, al comma 1 è premesso il seguente:

«01. I lavori pubblici di cui alla presente legge possono essere realizzati esclusivamente mediante contratti di appalto o di concessione di lavori pubblici, salvo quanto previsto all'articolo 24, comma 6».

3. All'articolo 19, comma 1, lettera b), della legge n. 109, il numero 1) è sostituito dal seguente:

«1) la componente impiantistica o tecnologica incida più del 50 per cento sul valore dell'opera. In tal caso è consentito indire la gara sulla base di un progetto definitivo;».

4. All'articolo 19 della legge n. 109, il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Le concessioni di lavori pubblici sono contratti conclusi in forma scritta fra un imprenditore ed una amministrazione aggiudicatrice, aventi ad oggetto la progettazione definitiva, la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori pubblici, o di pubblica utilità, e di lavori ad essi strutturalmente e direttamente collegati, nonchè la loro gestione funzionale ed economica. La controprestazione a favore del concessionario consiste unicamente nel diritto di gestire funzionalmente e di sfruttare economicamente tutti i lavori realizzati. Qualora nella gestione siano previsti prezzi o tariffe amministrati, controllati o predeterminati, il soggetto concedente assicura al concessionario il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della connessa gestione in relazione alla qualità del servizio da prestare, anche mediante un prezzo che comunque non può superare il 50 per cento dell'importo totale dei lavori ed il cui pagamento avviene a collaudo effettuato».

5. All'articolo 19 della legge n. 109, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-bis. La durata della concessione non può essere superiore a trenta anni. I presupposti e le condizioni di base che determinano l'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della connessa gestione, da richiamare nelle premesse del contratto, ne costituiscono parte integrante. Le variazioni apportate dall'amministrazione aggiudicatrice a detti presupposti o condizioni di base, qualora determinino una modifica dell'equilibrio del piano, comportano la sua necessaria revisione da attuare mediante rideterminazione delle nuove condizioni di equilibrio. Il contratto deve contenere il piano economico-finanziario di copertura degli investimenti e deve prevedere la specificazione del valore residuo al netto degli ammortamenti annuali, nonchè l'eventuale valore residuo dell'investimento non ammortizzato al termine della concessione».

6. All'articolo 19 della legge n. 109, dopo il comma 5-bis sono aggiunti i seguenti:

«5-ter. In sostituzione totale o parziale delle somme di denaro costituenti il corrispettivo dell'appalto, il bando di gara può prevedere il trasferimento all'appaltatore della proprietà di beni immobili appartenen-

ti all'amministrazione aggiudicatrice già indicati nel programma di cui all'articolo 14 in quanto non assolvono più a funzioni di interesse pubblico; fermo restando che detto trasferimento avviene non appena approvato il certificato di collaudo dei lavori, il bando di gara può prevedere un momento antecedente per l'immissione nel possesso dell'immobile.

5-*quater*. La stima del valore degli immobili di cui al comma 5-*ter* è effettuata dall'Ufficio tecnico erariale».

Art. 4.

(Programmazione dei lavori pubblici)

1. L'articolo 14 della legge n. 109 è sostituito dal seguente:

«Art. 14. - *(Programmazione dei lavori pubblici)* - 1. L'attività di realizzazione dei lavori di cui alla presente legge si svolge sulla base di un programma triennale e di suoi aggiornamenti annuali che i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), predispongono ed approvano, nel rispetto dei documenti programmatori già previsti dalla normativa vigente, e della normativa urbanistica, unitamente all'elenco dei lavori da realizzare nell'anno stesso.

2. Il programma triennale costituisce momento attuativo di studi di fattibilità e di identificazione e quantificazione dei propri bisogni che i soggetti di cui al comma 1 predispongono nell'esercizio delle loro autonome competenze e, quando esplicitamente previsto, di concerto con altri soggetti, in conformità agli obiettivi assunti come prioritari. Gli studi individuano i lavori strumentali al soddisfacimento dei predetti bisogni, indicano le caratteristiche funzionali, tecniche, gestionali ed economico-finanziarie degli stessi e contengono l'analisi dello stato di fatto di ogni intervento nelle sue eventuali componenti storico-artistiche, architettoniche, paesaggistiche, ambientali e nelle sue componenti socio-economiche, amministrative e tecniche. In particolare le amministrazioni aggiudicatrici individuano con priorità i bisogni che possono essere soddisfatti tramite la realizzazione di lavori finanziabili con capitali privati, in quanto suscettibili di gestione economica.

3. Il programma triennale deve prevedere un ordine di priorità tra le categorie di lavori, nonché un ulteriore ordine di priorità all'interno di ogni categoria. In ogni categoria sono comunque prioritari i lavori di manutenzione, di recupero del patrimonio esistente, di completamento dei lavori già iniziati, nonché gli interventi per i quali ricorra la possibilità di finanziamento con capitale privato maggioritario.

4. Nel programma triennale sono altresì indicati i beni immobili pubblici che, al fine di quanto previsto all'articolo 19, comma 5-*ter*, possono essere oggetto di diretta alienazione anche del solo diritto di superficie, previo esperimento di una gara; tali beni sono classificati e valutati anche rispetto ad eventuali caratteri di rilevanza storico-artistica, architettonica, paesaggistica e ambientale e ne viene acquisita la documentazione catastale e ipotecaria.

5. I soggetti di cui al comma 1 nel dare attuazione ai lavori previsti dal programma triennale devono rispettare le priorità ivi indicate. Sono fatti salvi gli interventi imposti da eventi imprevedibili o calamitosi, nonchè le modifiche dipendenti da sopravvenute disposizioni di legge o regolamentari ovvero da altri atti amministrativi adottati a livello statale o regionale.

6. L'inclusione di un lavoro nell'elenco annuale di cui al comma 1 è subordinata alla previa approvazione della progettazione preliminare, redatta ai sensi dell'articolo 16, salvo che per i lavori di manutenzione, per i quali è sufficiente l'indicazione degli interventi accompagnata dalla stima sommaria dei costi.

7. Un lavoro o un tronco di lavoro a rete può essere inserito nell'elenco annuale, limitatamente ad uno o più lotti, purchè con riferimento all'intero lavoro sia stata elaborata la progettazione almeno preliminare e siano state quantificate le complessive risorse finanziarie necessarie per la realizzazione dell'intero lavoro. In ogni caso l'amministrazione è tenuta a certificare la funzionalità, fruibilità e fattibilità di ciascun lotto.

8. I progetti dei lavori degli enti locali ricompresi nell'elenco annuale devono essere conformi agli strumenti urbanistici vigenti o adottati. Ove gli enti locali siano sprovvisti di tali strumenti urbanistici, decorso inutilmente un anno dal termine ultimo previsto dalla normativa vigente per la loro adozione, e fino all'adozione medesima, gli enti stessi sono esclusi da qualsiasi contributo o agevolazione dello Stato in materia di lavori pubblici. Per motivate ragioni di pubblico interesse si applicano le disposizioni dell'articolo 1, commi quarto e quinto, della legge 3 gennaio 1978, n. 1, e successive modificazioni, e dell'articolo 27, comma 5, della legge 8 giugno 1990, n. 142.

9. L'elenco annuale predisposto dalle amministrazioni aggiudicatrici deve essere approvato unitamente al bilancio preventivo, di cui costituisce parte integrante, e deve contenere l'indicazione dei mezzi finanziari stanziati sullo stato di previsione o sul proprio bilancio, ovvero disponibili in base a contributi o risorse dello Stato, delle regioni a statuto ordinario o di altri enti pubblici, già stanziati nei rispettivi stati di previsione o bilanci, nonchè acquisibili ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge 31 ottobre 1990, n. 310, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1990, n. 403, e successive modificazioni. Un lavoro non inserito nell'elenco annuale può essere realizzato solo sulla base di un autonomo piano finanziario che non utilizzi risorse già previste tra i mezzi finanziari dell'amministrazione al momento della formazione dell'elenco, fatta eccezione per le risorse rese disponibili a seguito di ribassi d'asta o di economie. Agli enti locali territoriali si applicano le disposizioni previste dal decreto legislativo 25 febbraio 1995, n. 77, e successive modificazioni ed integrazioni.

10. I lavori non ricompresi nell'elenco annuale o non ricadenti nelle ipotesi di cui al comma 5, secondo periodo, non possono ricevere alcuna forma di finanziamento da parte di pubbliche amministrazioni.

11. I soggetti di cui al comma 1 sono tenuti ad adottare il programma triennale e gli elenchi annuali dei lavori sulla base degli schemi tipo,

che sono definiti con decreto del Ministro dei lavori pubblici. I programmi e gli elenchi sono trasmessi all'Osservatorio dei lavori pubblici che ne dà pubblicità, ad eccezione di quelli provenienti dal Ministero della difesa. I programmi triennali e gli aggiornamenti annuali, fatta eccezione per quelli predisposti dagli enti e da amministrazioni locali e loro associazioni e consorzi, sono altresì trasmessi al CIPE, per la verifica della loro compatibilità con i documenti programmatici vigenti.

12. Le disposizioni di cui ai commi 1, 5 e 10 si applicano a far data dal primo esercizio finanziario successivo alla pubblicazione del decreto di cui al comma 11, ovvero dal secondo qualora il decreto sia emanato nel secondo semestre dell'anno.

13. L'approvazione del progetto definitivo da parte di una amministrazione aggiudicatrice equivale a dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza dei lavori».

2. All'articolo 32, comma 2, della legge 8 giugno 1990, n.142, e successive modificazioni, la lettera *b*) è sostituita dalla seguente:

«*b*) i programmi, le relazioni previsionali e programmatiche, i piani finanziari, i programmi triennali e l'elenco annuale dei lavori pubblici, i bilanci annuali e pluriennali e relative variazioni, i conti consuntivi, i piani territoriali ed urbanistici, i programmi annuali e pluriennali per la loro attuazione, le eventuali deroghe ad essi, i pareri da rendere nelle dette materie;».

3. All'articolo 1 della legge 3 gennaio 1978, n. 1, e successive modificazioni, i commi quarto e quinto sono sostituiti dai seguenti:

«Nei casi in cui lo strumento urbanistico vigente contenga destinazioni specifiche di aree per la realizzazione di servizi pubblici, l'approvazione dei progetti preliminari di lavori pubblici da parte del consiglio comunale, e dei progetti definitivi ed esecutivi di lavori pubblici da parte della giunta comunale, anche se non conformi alle specifiche destinazioni di piano, non comporta necessità di varianti allo strumento urbanistico medesimo.

Nel caso in cui le opere ricadano su aree che negli strumenti urbanistici approvati non sono destinate a pubblici servizi, la deliberazione del consiglio comunale di approvazione del progetto preliminare e la deliberazione della giunta comunale di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo costituiscono adozione di variante degli strumenti stessi, non necessitano di autorizzazione regionale preventiva e vengono approvate con le modalità previste dagli articoli 6 e seguenti della legge 18 aprile 1962, n. 167, e successive modificazioni».

Art. 5.

(Misure per l'adeguamento della funzionalità della pubblica amministrazione)

1. L'articolo 7 della legge n. 109 è sostituito dal seguente:

«Art. 7. - *(Misure per l'adeguamento della funzionalità della pubblica amministrazione)*. - 1. I soggetti di cui all'articolo 2, comma 2,

lettera *a*), nominano, ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, un responsabile unico del procedimento di attuazione di ogni singolo intervento previsto dal programma triennale dei lavori pubblici, per le fasi della progettazione, dell'affidamento e dell'esecuzione.

2. Il regolamento determina l'importo massimo e la tipologia dei lavori per i quali il responsabile del procedimento può coincidere con il progettista o con il direttore dei lavori. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento tale facoltà può essere esercitata per lavori di qualsiasi importo o tipologia. L'Amministrazione della difesa, in considerazione della struttura gerarchica dei propri organi tecnici, in luogo di un unico responsabile del procedimento può nominare un responsabile del procedimento per ogni singola fase di svolgimento del processo attuativo: progettazione, affidamento ed esecuzione.

3. Il responsabile del procedimento formula proposte e fornisce dati e informazioni ai fini della predisposizione del programma triennale dei lavori pubblici; assicura, in ciascuna fase di attuazione degli interventi, il controllo sui livelli di prestazione, di qualità e di prezzo determinati in coerenza alla copertura finanziaria ed ai tempi di realizzazione del programma oltretutto al corretto e razionale svolgimento delle procedure; segnala altresì eventuali disfunzioni, impedimenti o ritardi nell'attuazione degli interventi e accerta la libera disponibilità delle aree e degli immobili necessari, fornisce all'Amministrazione i dati e le informazioni relativi alle principali fasi di svolgimento del processo attuativo necessari per l'attività di coordinamento, di indirizzo e di controllo di sua competenza.

4. Il regolamento disciplina le ulteriori funzioni del responsabile del procedimento, coordinando con esse i compiti, le funzioni e le responsabilità del direttore dei lavori e dei coordinatori in materia di salute e di sicurezza durante la progettazione e durante l'esecuzione dei lavori, previsti dal decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 494, e successive modificazioni. Restano ferme, fino alla data di entrata in vigore del predetto regolamento, le responsabilità dell'ingegnere capo e del direttore dei lavori come definite dalla normativa vigente.

5. Il responsabile del procedimento deve essere un tecnico. Qualora l'organico dei soggetti di cui al comma 1 presenti carenze accertate o non consenta il reperimento delle adeguate competenze professionali in relazione alle caratteristiche dell'intervento secondo quanto attestato dal dirigente competente alla formazione e allo svolgimento del programma, i compiti di supporto all'attività del responsabile del procedimento possono essere affidati con le procedure e le modalità previste dal decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 157, a professionisti o a società di servizi aventi le necessarie competenze specifiche di carattere tecnico, economico-finanziario, amministrativo, organizzativo e legale e che abbiano stipulato a proprio carico adeguata polizza assicurativa a copertura dei rischi di natura professionale.

6. Qualora si renda necessaria l'azione integrata e coordinata di diverse amministrazioni statali, regionali o locali, l'amministrazione aggiudicatrice, su proposta del responsabile unico del procedimento, può

promuovere la conclusione di un accordo di programma ai sensi dell'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142, e successive modificazioni.

7. Per l'acquisizione di intese, pareri, concessioni, autorizzazioni, licenze, nulla osta e assensi, comunque denominati, al fine dell'esecuzione di lavori pubblici, l'amministrazione aggiudicatrice, su proposta del responsabile unico del procedimento, convoca una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, come modificato dall'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n. 127. Alle amministrazioni interessate deve essere comunicato, a cura del responsabile unico del procedimento, il progetto di cui al comma 8 del presente articolo almeno trenta giorni prima della data di convocazione della conferenza o dell'accordo di programma.

8. In sede di conferenza di servizi le amministrazioni si esprimono sul progetto definitivo, successivamente alla pronuncia da parte dell'amministrazione competente in ordine alla valutazione d'impatto ambientale, ove richiesta dalla normativa vigente, da rendere nel termine di novanta giorni dalla richiesta, o nel più breve termine idoneo a consentire l'utilizzazione degli eventuali cofinanziamenti comunitari entro la scadenza per essi prevista. Trascorsi i termini di cui al primo periodo del presente comma, la stessa amministrazione è tenuta ad esprimersi in sede di conferenza di servizi. La conferenza di servizi può esprimersi anche sul progetto preliminare al fine di concordare quali siano le condizioni per ottenere, in sede di presentazione del progetto definitivo, le intese, i pareri, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e gli assensi di cui alle vigenti norme.

9. Il regolamento e le leggi regionali prevedono le forme di pubblicità dei lavori della conferenza di servizi, nonché degli atti da cui risultano le determinazioni assunte da ciascuna amministrazione interessata.

10. In sede di conferenza di servizi possono essere richiesti ai progettisti, se necessario, chiarimenti e documentazione.

11. Le amministrazioni interessate si esprimono nella conferenza di servizi nel rispetto delle norme ordinamentali sulla formazione della loro volontà e sono rappresentate da soggetti che dispongono, per delega ricevuta dall'organo istituzionalmente competente, dei poteri spettanti alla sfera dell'amministrazione rappresentata in relazione all'oggetto del procedimento.

12. Qualora alla conferenza di servizi il rappresentante di un'amministrazione invitata sia risultato assente o comunque non dotato di adeguato potere di rappresentanza, la conferenza è riconvocata per una sola volta, tra il decimo ed il quindicesimo giorno dalla prima convocazione, e decide prescindendo dalla presenza della totalità delle amministrazioni invitate e dalla adeguatezza dei poteri di rappresentanza dei soggetti intervenuti.

13. Il dissenso manifestato in sede di conferenza di servizi deve essere motivato e recare, a pena di inammissibilità, le specifiche indicazioni delle modifiche progettuali necessarie ai fini dell'assenso.

14. Le regioni a statuto ordinario provvedono a disciplinare la conferenza di servizi, in armonia con i principi di cui al presente articolo, per gli interventi di competenza regionale e locale.

15. Il termine per il controllo di legittimità sugli atti da parte delle Ragionerie centrali dello Stato è fissato in trenta giorni e può essere interrotto per non più di due volte, per un massimo di dieci giorni, per la richiesta di chiarimenti all'amministrazione. Resta fermo il disposto di cui al comma 6 dell'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 367».

Art. 6.

(Redazione dei progetti)

1. All'articolo 17 della legge n. 109, i commi da 1 a 8 sono sostituiti dai seguenti:

«1. I progetti preliminari, definitivi ed esecutivi sono redatti:

a) dagli uffici tecnici delle stazioni appaltanti;

b) dagli uffici consortili di progettazione e di direzione dei lavori che i comuni, i rispettivi consorzi e unioni, le comunità montane, le aziende unità sanitarie locali, i consorzi, gli enti di industrializzazione e gli enti di bonifica possono costituire con le modalità di cui agli articoli 24, 25 e 26 della legge 8 giugno 1990, n. 142, e successive modificazioni;

c) dagli organismi di altre pubbliche amministrazioni di cui le singole amministrazioni aggiudicatrici possono avvalersi per legge o per convenzione;

d) da liberi professionisti singoli od associati nelle forme di cui alla legge 23 novembre 1939, n. 1815, e successive modificazioni;

e) dalle società di progettazione di cui al comma 6, lettera a);

f) dalle società di ingegneria di cui al comma 6, lettera b);

g) da raggruppamenti temporanei costituiti dai soggetti di cui alle lettere d), e) ed f), ai quali si applicano le disposizioni di cui all'articolo 13 in quanto compatibili.

2. I progetti redatti dai soggetti di cui al comma 1, lettere a), b) e c), sono firmati da dipendenti delle amministrazioni abilitati all'esercizio della professione. I tecnici diplomati, in assenza dell'abilitazione, possono firmare i progetti qualora siano in servizio presso l'amministrazione aggiudicatrice da almeno cinque anni e risultino inquadrati in un profilo professionale tecnico che preveda anche l'attività di progettazione. Il regolamento dei lavori per l'attività del Genio militare di cui all'articolo 3, comma 7-bis, indicherà i soggetti abilitati alla firma dei progetti.

3. Il regolamento definisce i limiti e le modalità per la stipulazione, a carico delle amministrazioni aggiudicatrici, di polizze assicurative per la copertura dei rischi di natura professionale a favore dei dipendenti incaricati della progettazione, utilizzando i fondi di cui

all'articolo 18, comma 1. Nel caso di affidamento della progettazione a soggetti esterni, la stipulazione è a carico dei soggetti stessi.

4. La redazione del progetto preliminare, definitivo ed esecutivo, nonchè lo svolgimento di attività tecnico-amministrative connesse alla progettazione, in caso di carenza in organico di personale tecnico nelle stazioni appaltanti, ovvero di difficoltà di rispettare i tempi della programmazione dei lavori o di svolgere le funzioni di istituto, ovvero in caso di lavori di particolare complessità o in caso di necessità di predisporre progetti integrali che richiedono l'apporto di una pluralità di competenze, accertati e certificati dal responsabile del procedimento, possono essere affidati ai soggetti di cui al comma 1, lettere *d)*, *e)*, *f)* e *g)*. Le società di cui al comma 1, lettera *f)*, possono essere affidatarie di incarichi di progettazione soltanto nel caso in cui i corrispettivi siano stimati di importo pari o superiore a 200.000 ECU, salvo che l'incarico riguardi la redazione di progetti integrali e coordinati.

5. Ad università ed enti pubblici di ricerca può essere affidata, nell'ambito di apposite convenzioni, la sola realizzazione di studi e di ricerche necessari ai soggetti di cui al comma 1 per la predisposizione esclusivamente del programma triennale dei lavori pubblici.

6. Ai fini della presente legge:

a) sono società di progettazione le società costituite esclusivamente tra professionisti iscritti negli appositi albi previsti dai vigenti ordinamenti professionali, nelle forme delle società di persone di cui ai capi II, III e IV del titolo V del libro quinto del codice civile ovvero nella forma di società cooperativa di cui al capo I del titolo VI del libro quinto del codice civile, che eseguono studi di fattibilità, ricerche, consulenze, progettazioni o direzioni dei lavori, valutazioni di congruità tecnico-economica o studi di impatto ambientale. I soci delle società agli effetti previdenziali sono assimilati ai professionisti che svolgono l'attività in forma associata ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1815. Ai corrispettivi delle società si applica il contributo integrativo di cui all'articolo 10 della legge 3 gennaio 1981, n. 6, e successive modificazioni;

b) sono società di ingegneria le società di capitali di cui ai capi V, VI e VII del titolo V del libro quinto del codice civile, che eseguono studi di fattibilità, ricerche, consulenze, progettazioni o direzioni dei lavori, valutazioni di congruità tecnico-economica o studi di impatto ambientale.

7. Il regolamento stabilisce i requisiti organizzativi e tecnici che devono possedere le società di cui al comma 6 del presente articolo anche ai sensi dell'articolo 24, comma 2, della legge 7 agosto 1997, n. 266. Fino all'entrata in vigore del regolamento, le società di cui al predetto comma 6, lettera *b)*, devono disporre di uno o più direttori tecnici, aventi titolo professionale di ingegnere o di architetto o laureato in una disciplina tecnica attinente alla attività prevalente svolta dalla società, iscritti al relativo albo da almeno dieci anni con funzioni di collaborazione alla definizione degli indirizzi strategici della società, di collaborazione e controllo

sulle prestazioni svolte dai tecnici incaricati della progettazione, in relazione alle quali controfirmano gli elaborati.

8. Indipendentemente dalla natura giuridica del soggetto affidatario dell'incarico di progettazione, lo stesso deve essere espletato da professionisti iscritti negli appositi albi previsti dai vigenti ordinamenti professionali, personalmente responsabili e nominativamente indicati già in sede di presentazione dell'offerta, con la specificazione delle rispettive qualificazioni professionali. Deve inoltre essere indicata, sempre nell'offerta, la persona fisica incaricata dell'integrazione tra le varie prestazioni specialistiche. Il regolamento definisce le modalità per promuovere la presenza anche di giovani professionisti nei gruppi concorrenti ai bandi per l'aggiudicazione».

2. All'articolo 17 della legge n. 109, i commi da 11 a 14 sono sostituiti dai seguenti:

«11. Per l'affidamento di incarichi di progettazione il cui importo stimato sia compreso tra 20.000 e 200.000 ECU, il regolamento disciplina le modalità di aggiudicazione che le stazioni appaltanti devono rispettare contemperando i principi generali della trasparenza e del buon andamento con l'esigenza di garantire la proporzionalità tra le modalità procedurali ed il corrispettivo dell'incarico.

12. Per l'affidamento di incarichi di progettazione il cui importo stimato sia compreso tra 40.000 e 200.000 ECU, le stazioni appaltanti devono procedere in ogni caso a dare adeguata pubblicità agli stessi. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento l'affidamento degli incarichi di progettazione avviene sulla base dei *curricula* presentati dai progettisti. Per gli incarichi di progettazione il cui importo stimato sia inferiore a 40.000 ECU, le stazioni appaltanti possono procedere all'affidamento ai soggetti di cui al comma 1, lettere *d*) ed *e*), di loro fiducia.

13. Quando la prestazione riguardi la progettazione di lavori di particolare rilevanza sotto il profilo architettonico, ambientale, storico-artistico e conservativo, nonché tecnologico, le stazioni appaltanti applicano la procedura del concorso di progettazione o del concorso di idee. Nei casi in cui necessitano requisiti specifici, si può far ricorso, motivatamente, ad altre procedure. A tali concorsi si applicano le disposizioni in materia di pubblicità previste dai commi 10 e 12.

14. Nel caso di affidamento di incarichi di progettazione ai sensi del comma 4, l'attività di direzione dei lavori è affidata, con priorità rispetto ad altri professionisti esterni, al progettista incaricato».

3. All'articolo 17 della legge n. 109, dopo il comma 14 sono aggiunti i seguenti:

«14-bis. I corrispettivi delle attività di progettazione sono calcolati, ai fini della determinazione dell'importo da porre a base dell'affidamento, applicando le aliquote che il Ministro di grazia e giustizia, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, determina, con proprio decreto, ripartendo in tre aliquote percentuali la somma delle aliquote attualmente fissate, per i livelli di progettazione, dalle tariffe in vigore per i medesi-

mi livelli. Con lo stesso decreto sono rideterminate le tabelle dei corrispettivi a percentuale relativi alle diverse categorie di lavori, anche in relazione ai nuovi oneri finanziari assicurativi, e la percentuale per il pagamento dei corrispettivi per le attività di supporto di cui all'articolo 7, comma 5, nonché le attività del responsabile di progetto e le attività dei coordinatori in materia di sicurezza introdotti dal decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 494.

14-ter. Fino all'emanazione del decreto di cui al comma 14-*bis*, continuano ad applicarsi le tariffe professionali in vigore. Per la progettazione preliminare si applica l'aliquota fissata per il progetto di massima e per il preventivo sommario; per la progettazione definitiva si applica l'aliquota fissata per il progetto esecutivo; per la progettazione esecutiva si applicano le aliquote fissate per il preventivo particolareggiato, per i particolari costruttivi e per i capitolati e i contratti.

14-quater. I corrispettivi determinati dal decreto di cui al comma 14-*bis* del presente articolo sono minimi inderogabili ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo unico della legge 4 marzo 1958, n. 143, introdotto dall'articolo unico della legge 5 maggio 1976, n. 340. Ogni patto contrario è nullo.

14-quinques. In tutti gli affidamenti di cui al presente articolo l'affidatario non può avvalersi del subappalto, fatta eccezione per le attività relative alle indagini geologiche, geotecniche e sismiche, a sondaggi, a rilievi, a misurazioni e picchettazioni, alla predisposizione di elaborati specialistici e di dettaglio, con l'esclusione delle relazioni geologiche, nonché per la sola redazione grafica degli elaborati progettuali. Resta comunque impregiudicata la responsabilità del progettista.

14-sexies. Le progettazioni definitiva ed esecutiva sono di norma affidate al medesimo soggetto, pubblico o privato, salvo che in senso contrario sussistano particolari ragioni, accertate dal responsabile del procedimento. In tal caso occorre l'accettazione, da parte del nuovo progettista, dell'attività progettuale precedentemente svolta. L'affidamento può ricomprendere entrambi i livelli di progettazione, fermo restando che l'avvio di quello esecutivo resta sospensivamente condizionato alla determinazione delle stazioni appaltanti sulla progettazione definitiva».

4. Il decreto di cui all'articolo 17, comma 14-*bis*, della legge n. 109, introdotto dal comma 3 del presente articolo, è emanato entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

5. Ai fini della partecipazione alla gara per gli affidamenti di cui all'articolo 17 della legge n. 109, come modificato dal presente articolo, le società costituite dopo la data di entrata in vigore della presente legge, per un periodo di tre anni dalla loro costituzione, possono documentare il possesso dei requisiti economico-finanziari e tecnico-organizzativi richiesti dal bando di gara anche con riferimento ai requisiti dei soci delle società, qualora costituite nella forma di società di persone o di società cooperativa, e dei direttori tecnici o dei professionisti dipendenti della società con rapporto a tempo indeterminato e con qualifica di dirigente o con funzioni di collaborazione coordinata e continuativa, qualora costituite nella forma di società di capitali; per le società costituite fi-

no a tre anni prima della data di entrata in vigore della presente legge detta facoltà è esercitabile per un periodo massimo di tre anni da tale data.

Art. 7.

(Criteri di aggiudicazione - Commissioni aggiudicatrici)

1. All'articolo 21 della legge n. 109, i commi 1, 1-*bis* e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1. L'aggiudicazione degli appalti mediante pubblico incanto o licitazione privata è effettuata con il criterio del prezzo più basso, inferiore a quello posto a base di gara, determinato:

a) per i contratti da stipulare a misura, mediante ribasso sull'elenco prezzi posto a base di gara ovvero mediante offerta a prezzi unitari, anche riferiti a sistemi o subsistemi di impianti tecnologici, ai sensi dell'articolo 5 della legge 2 febbraio 1973, n. 14, per quanto compatibile;

b) per i contratti da stipulare a corpo, mediante ribasso sull'importo dei lavori posto a base di gara ovvero mediante la predetta offerta a prezzi unitari;

c) per i contratti da stipulare a corpo e a misura, mediante la predetta offerta a prezzi unitari.

1-bis. Nei casi di aggiudicazione di lavori di importo pari o superiore a 5 milioni di ECU con il criterio del prezzo più basso di cui al comma 1, l'amministrazione interessata deve valutare l'anomalia delle offerte di cui all'articolo 30 della direttiva 93/37/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativamente a tutte le offerte che presentino un ribasso pari o superiore alla media aritmetica dei ribassi percentuali di tutte le offerte ammesse incrementata dello scarto medio aritmetico dei ribassi percentuali che superano la predetta media. A tal fine la pubblica amministrazione prende in considerazione esclusivamente giustificazioni fondate sull'economicità del procedimento di costruzione o delle soluzioni tecniche adottate o sulle condizioni particolarmente favorevoli di cui gode l'offerente, con esclusione, comunque, di giustificazioni relativamente a tutti quegli elementi i cui valori minimi sono stabiliti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative, ovvero i cui valori sono rilevabili da dati ufficiali. Le offerte debbono essere corredate, fin dalla loro presentazione, da giustificazioni relativamente alle voci di prezzo più significative, indicate nel bando di gara o nella lettera d'invito, che concorrono a formare un importo non inferiore al 75 per cento di quello posto a base d'asta. Relativamente ai soli appalti di lavori pubblici di importo inferiore alla soglia comunitaria, l'amministrazione interessata procede all'esclusione automatica dalla gara delle offerte che presentino una percentuale di ribasso pari o superiore a quanto stabilito ai sensi del primo periodo del presente comma. La procedura di esclusione non è esercitabile qualora il numero delle offerte valide risulti inferiore a cinque. Nel caso in cui l'offerta dell'aggiudicatario per lavori

di qualsiasi importo risulti maggiore di una percentuale di ribasso stabilita nel bando di gara fra dieci e trenta, la garanzia di cui all'articolo 30, comma 1, è incrementata di tanti punti percentuali quanti sono quelli eccedenti la predetta percentuale.

2. L'aggiudicazione degli appalti mediante appalto-concorso nonché l'affidamento di concessioni mediante licitazione privata avvengono con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, prendendo in considerazione i seguenti elementi variabili in relazione all'opera da realizzare:

a) nei casi di appalto-concorso:

- 1) il prezzo;
- 2) il valore tecnico ed estetico delle opere progettate;
- 3) il tempo di esecuzione dei lavori;
- 4) il costo di utilizzazione e di manutenzione;
- 5) ulteriori elementi individuati in base al tipo di lavoro da realizzare;

realizzare;

b) in caso di licitazione privata relativamente alle concessioni:

- 1) il prezzo di cui all'articolo 19, comma 2;
- 2) il valore tecnico ed estetico dell'opera progettata;
- 3) il tempo di esecuzione dei lavori;
- 4) il rendimento;
- 5) la durata della concessione;
- 6) le modalità di gestione, il livello e i criteri di aggiornamento delle tariffe da praticare all'utenza;
- 7) ulteriori elementi individuati in base al tipo di lavoro da realizzare».

Art. 8.

(Licitazione privata)

1. La rubrica dell'articolo 23 della legge n. 109 è sostituita dalla seguente: «Licitazione privata e licitazione privata semplificata».

2. All'articolo 23 della legge n. 109, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«1-bis. Per i lavori di importo inferiore a 750.000 ECU, IVA esclusa, i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere a) e b), hanno la facoltà di invitare a presentare almeno trenta concorrenti scelti a rotazione fra quelli di cui al comma 1-ter del presente articolo se sussistono in tale numero soggetti che siano qualificati in rapporto ai lavori oggetto dell'appalto.

1-ter. I soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, interessati ad essere invitati alle gare di cui al comma 1-bis del presente articolo, presentano apposita domanda. La domanda non può essere presentata a più di venti soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere a) e b). Ogni domanda deve indicare gli eventuali altri soggetti a cui sono state inviate le domande e deve essere corredata dal certificato di iscrizione all'Albo

nazionale dei costruttori e da una autocertificazione, ai sensi della legge 4 gennaio 1968, n. 15, con la quale il richiedente attesta di non trovarsi in nessuna delle cause di esclusione dalle gare di appalto e di non aver presentato domanda a più di venti soggetti. La domanda presentata nel mese di dicembre ha validità per i due anni successivi a quello della domanda. La domanda presentata negli altri mesi ha validità per l'anno finanziario corrispondente a quello della domanda stessa e per quello successivo. In caso di false dichiarazioni si applicano le sanzioni di cui all'articolo 8, comma 7».

Art 9.

(Ulteriori modifiche alla legge n. 109)

1. All'articolo 1, comma 2, della legge n. 109, le parole: «le disposizioni» sono sostituite dalle seguenti: «i princìpi desumibili dalle disposizioni».

2. Il regolamento di cui all'articolo 3, comma 2, della legge n. 109 è adottato entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. All'articolo 3, comma 5, della legge n. 109, le parole: «per i lavori di restauro e manutenzione di dipinti su tela, su tavola e su muro, nonché di superfici decorate di monumenti architettonici e di materiali di scavo» sono sostituite dalle seguenti: «per lavori aventi ad oggetto beni sottoposti alle disposizioni della legge 1° giugno 1939, n. 1089».

4. All'articolo 3, comma 7-bis, della legge n. 109, la parola: «strettamente» è soppressa.

5. All'articolo 4, comma 5, della legge n. 109, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «e del Consiglio nazionale per i beni culturali e ambientali, relativamente agli interventi aventi ad oggetto i beni sottoposti alle disposizioni della legge 1° giugno 1939, n. 1089».

6. All'articolo 4, comma 6, della legge n. 109, dopo le parole: «anche su richiesta» è inserita la seguente: «motivata».

7. All'articolo 4 della legge n. 109, dopo il comma 16 è inserito il seguente:

«16-bis. In relazione alle attività, agli aspetti e alle componenti peculiari dei lavori concernenti i beni sottoposti alle disposizioni della legge 1° giugno 1939, n. 1089, i compiti di cui alle lettere a) e b) del comma 16 sono svolti dalla sezione centrale dell'Osservatorio dei lavori pubblici, su comunicazione del soprintendente per i beni ambientali e architettonici avente sede nel capoluogo di regione, da effettuarsi per il tramite della sezione regionale dell'Osservatorio».

8. All'articolo 9, comma 1, della legge n. 109, le parole: «regolata dalle» sono sostituite dalle seguenti: «ammessa in base alle».

9. All'articolo 9, comma 2, della legge n. 109, dopo le parole: «per quanto attiene» sono inserite le seguenti: «al periodo di riferimento nonchè».

10. All'articolo 11, comma 1, della legge n. 109, le parole: «riferiti ai consorzi e non alle singole imprese consorziate» sono sostituite dalle seguenti: «posseduti e comprovati dagli stessi secondo quanto previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 gennaio 1991, n. 55, o dal regolamento di cui all'articolo 8, comma 2, della presente legge, salvo che per i requisiti relativi alla disponibilità delle attrezzature e dei mezzi d'opera, nonché all'organico medio annuo, che sono computati cumulativamente in capo al consorzio ancorchè posseduti dalle singole imprese consorziate».

11. All'articolo 12, comma 1, della legge n. 109, è soppressa la parola: «esclusivamente».

12. All'articolo 13, comma 2, della legge n. 109, sono soppresse le parole da: «nonchè nei» fino a: «fornitori».

13. All'articolo 13, comma 4, della legge n. 109, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «I consorzi di cui all'articolo 10, comma 1, lettere *b*) e *c*), sono tenuti ad indicare, in sede di offerta, per quali consorziati il consorzio concorre; a questi ultimi è fatto divieto di partecipare, in qualsiasi altra forma, alla medesima gara».

14. All'articolo 13, comma 5, della legge n. 109, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «La loro costituzione deve essere realizzata prima della partecipazione alla gara e la loro composizione non può subire alcuna modificazione durante l'espletamento della stessa».

15. All'articolo 16, comma 2, della legge n. 109, al secondo periodo, dopo le parole: «di cui ai commi» è inserita la seguente: «3,».

16. All'articolo 16, comma 3, della legge n. 109, la parola: «speciali» è sostituita dalla seguente: «spaziali».

17. All'articolo 19, comma 3, della legge n. 109, dopo le parole: «le amministrazioni aggiudicatrici», sono aggiunte le seguenti: «ed i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *b*)».

18. All'articolo 19, comma 3, della legge n. 109, è aggiunto il seguente periodo: «Sulla base di apposito disciplinare le amministrazioni aggiudicatrici possono tuttavia affidare le funzioni di stazione appaltante ai Provveditorati alle opere pubbliche o alle amministrazioni provinciali».

19. All'articolo 20, comma 2, della legge n. 109, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, ponendo a base di gara un progetto preliminare corredato, comunque, anche degli elaborati relativi alle preliminari essenziali indagini geologiche, geotecniche, idrologiche e sismiche; l'offerta ha ad oggetto gli elementi di cui all'articolo 21, comma 2, lettera *b*), nonché le eventuali proposte di varianti al progetto posto a base della gara; i lavori potranno avere inizio soltanto dopo l'approvazione del progetto esecutivo da parte dell'amministrazione aggiudicatrice».

20. All'articolo 20, comma 4, della legge n. 109, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «L'offerta ha ad oggetto il progetto esecutivo ed il prezzo».

21. All'articolo 24, comma 1, lettere *a*) e *b*), della legge n. 109, le parole: «superiore a 150.000» sono sostituite dalle seguenti: «superiore a 300.000».

22. All'articolo 24, comma 1, lettera *b*), della legge n. 109, dopo le parole: «imperiosa urgenza» sono inserite le seguenti: «attestati dal dirigente o dal funzionario responsabile del procedimento».

23. All'articolo 24, comma 6, della legge n. 109, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, fatti salvi i lavori del Ministero della difesa che vengono eseguiti in economia a mezzo delle truppe e dei reparti del Genio militare, disciplinati dal regolamento per l'attività del Genio militare di cui all'articolo 3, comma 7-bis».

24. All'articolo 24 della legge n. 109, il comma 8 è abrogato.

25. All'articolo 25, comma 1, della legge n. 109, dopo la lettera *b*) è inserita la seguente:

«*b*-bis) per la presenza di eventi inerenti la natura e specificità dei beni sui quali si interviene verificatisi in corso d'opera, o di rinvenimenti imprevisi o non prevedibili nella fase progettuale;».

26. All'articolo 25, comma 3, della legge n. 109, dopo le parole: «aumento della spesa prevista» sono inserite le seguenti: «, da riferirsi all'importo di contratto.».

27. All'articolo 25 della legge n. 109, dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

«5-bis. Ai fini del presente articolo si considerano errore o omissione di progettazione l'inadeguata valutazione dello stato di fatto, la mancata od erronea identificazione della normativa tecnica vincolante per la progettazione, il mancato rispetto dei requisiti funzionali ed economici prestabiliti e risultanti da prova scritta, la violazione delle norme di diligenza nella predisposizione degli elaborati progettuali».

28. All'articolo 28 della legge n. 109, alla fine del comma 1 sono aggiunte le seguenti parole: «e di redazione del certificato di collaudo ovvero, nei casi previsti, del certificato di regolare esecuzione».

29. All'articolo 28 della legge n. 109, al comma 3, sono aggiunti i seguenti periodi: «Nel caso di lavori di importo sino a 200.000 ECU il certificato di collaudo è sostituito da quello di regolare esecuzione; per i lavori di importo superiore, ma non eccedente il milione di ECU, è in facoltà del soggetto appaltante di sostituire il certificato di collaudo con quello di regolare esecuzione. Il certificato di regolare esecuzione è comunque emesso non oltre tre mesi dalla data di ultimazione dei lavori».

30. All'articolo 29, comma 1, lettera *f*), della legge n. 109, le parole: «nonchè del nominativo del direttore dei lavori designato» sono sostituite dalle seguenti: «del nominativo del direttore dei lavori designato, nonché, entro trenta giorni dal loro compimento ed effettuazione, dell'ultimazione dei lavori, dell'effettuazione del collaudo, dell'importo finale del lavoro».

31. All'articolo 29, comma 1, della legge n. 109, dopo la lettera *f*), sono aggiunte le seguenti:

«*f*-bis) nei casi in cui l'importo finale dei lavori superi di più del 20 per cento l'importo di aggiudicazione o di affidamento e/o l'ultimazione dei lavori sia avvenuta con un ritardo superiore ai sei mesi rispet-

to al tempo di realizzazione dell'opera fissato all'atto dell'aggiudicazione o dell'affidamento, prevedere forme di pubblicità, con le stesse modalità di cui alle lettere *b)* e *c)* del presente comma ed a carico dell'aggiudicatario o dell'affidatario, diretta a rendere note le ragioni del maggior importo e/o del ritardo nell'effettuazione dei lavori;

f-ter) nei casi di contenzioso, di cui agli articoli 31-*bis*, commi 2 e 3, e 32, gli organi giudicanti devono trasmettere i dispositivi delle sentenze e delle pronunce emesse dall'Osservatorio e, qualora le sentenze o le pronunce dispongano variazioni rispetto agli importi di aggiudicazione o di affidamento dei lavori, disporre forme di pubblicità, a carico della parte soccombente, con le stesse modalità di cui alle lettere *b)* e *c)* del presente comma».

32. All'articolo 30 della legge n. 109, il secondo periodo del comma 2 è soppresso.

33. All'articolo 30 della legge n. 109, il comma 6 è sostituito dal seguente:

«6. Prima di iniziare le procedure per l'affidamento dei lavori, le stazioni appaltanti devono verificare, nei termini e con le modalità stabiliti dal regolamento, la rispondenza degli elaborati progettuali ai documenti di cui all'articolo 16, commi 1 e 2, e la loro conformità alla normativa vigente. Tale verifica può essere effettuata da organismi di controllo accreditati ai sensi delle norme europee della serie UNI CEI EN 45000 o dagli uffici tecnici delle predette stazioni appaltanti».

34. Gli schemi di polizza-tipo concernenti le coperture assicurative e le garanzie fideiussorie previste dall'articolo 30 della legge n. 109 sono approvati con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

35. All'articolo 31 della legge n. 109, dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

«1-*bis*. Entro 30 giorni dall'aggiudicazione, e comunque prima della consegna dei lavori, l'appaltatore od il concessionario redige e consegna all'amministrazione aggiudicatrice:

a) eventuali proposte integrative del piano di sicurezza e di coordinamento e del piano generale di sicurezza quando questi ultimi siano previsti ai sensi del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 494;

b) un piano di sicurezza sostitutivo del piano di sicurezza e di coordinamento e del piano generale di sicurezza, quando questi ultimi non siano previsti ai sensi del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 494;

c) un piano operativo di sicurezza per quanto attiene alle proprie scelte autonome e relative responsabilità nell'organizzazione del cantiere e nell'esecuzione dei lavori, da considerare come piano complementare di dettaglio del piano di sicurezza e di coordinamento e dell'eventuale piano generale di sicurezza, quando questi ultimi siano previsti ai sensi del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 494, ovvero del piano di sicurezza sostitutivo di cui alla lettera *b)*.

1-ter. Fino all'entrata in vigore del regolamento di cui al comma 1, il piano di sicurezza sostitutivo ed il piano operativo di sicurezza di cui al comma 1-bis vengono redatti ai sensi del comma 8 dell'articolo 18 della legge 19 marzo 1990, n. 55.

36. All'articolo 31 della legge n. 109, i commi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«2. Il piano di sicurezza e di coordinamento ed il piano generale di sicurezza, quando previsti ai sensi del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 494, ovvero il piano di sicurezza sostitutivo di cui alla lettera b) del comma 1-bis, nonchè il piano operativo di sicurezza di cui alla lettera c) del comma 1-bis formano parte integrante del contratto di appalto o di concessione; i relativi oneri non sono soggetti a ribasso d'asta. Le gravi o ripetute violazioni dei piani stessi da parte dell'appaltatore o del concessionario, previa formale costituzione in mora dell'interessato, costituiscono causa di risoluzione del contratto. Il direttore di cantiere vigila sull'osservanza dei vari piani di sicurezza.

2-bis. Le imprese esecutrici, prima dell'inizio dei lavori ovvero in corso d'opera, possono presentare al coordinatore per l'esecuzione dei lavori di cui al decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 494, proposte di modificazioni o integrazioni al piano di sicurezza e di coordinamento loro trasmesso dalla stazione appaltante, sia per adeguarne i contenuti alle tecnologie proprie dell'impresa, sia per garantire il rispetto delle norme per la prevenzione degli infortuni e la tutela della salute dei lavoratori eventualmente disattese nel piano stesso; in tale ultima ipotesi le imprese esecutrici hanno diritto al riconoscimento di eventuali maggiori costi.

3. I contratti di appalto o di concessione stipulati dopo la data di entrata in vigore del regolamento di cui al comma 1, se privi dei piani di sicurezza di cui al comma 1-bis, sono nulli. I contratti in corso alla medesima data, se privi del piano operativo di sicurezza di cui alla lettera c) del comma 1-bis, sono annullabili qualora non integrati con i piani medesimi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui al comma 1».

37. All'articolo 31 della legge n. 109, dopo il comma 4 è aggiunto il seguente:

«4-bis. Ai fini del presente articolo il concessionario che esegue i lavori con la propria organizzazione di impresa è equiparato all'appaltatore».

38. All'articolo 18, comma 3, della legge 19 marzo 1990, n. 55, come sostituito da ultimo dall'articolo 34, comma 1, della legge n. 109, i numeri 2) e 3) sono sostituiti dai seguenti:

«2) che l'appaltatore provveda al deposito del contratto di subappalto presso la stazione appaltante almeno venti giorni prima della data di effettivo inizio dell'esecuzione delle relative lavorazioni;

3) che al momento del deposito del contratto di subappalto presso la stazione appaltante l'appaltatore trasmetta altresì la cer-

tificazione attestante il possesso da parte del subappaltatore dei requisiti di cui al numero 4) del presente comma;».

39. All'articolo 18, comma 3-ter, della legge 19 marzo 1990, n. 55, introdotto dall'articolo 34, comma 2, della legge n. 109, dopo le parole: «sui lavori pubblici» sono aggiunte le seguenti: «o della stazione appaltante, fino all'istituzione della stessa Autorità».

40. All'articolo 18 della legge 19 marzo 1990, n. 55, il comma 5 è abrogato.

41. All'articolo 18, comma 9, della legge 19 marzo 1990, n. 55, come sostituito dall'articolo 34 del decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406, le parole da: «, da trasmettere» a: «n. 3) e» sono soppresse.

42. All'articolo 18, comma 11, della legge 19 marzo 1990, n. 55, come modificato dall'articolo 34 del decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo la parola: «3-bis,» è inserita la seguente: «3-ter,»;

b) la parola: «5,» è soppressa;

c) le parole da: «20» fino a: «n. 584, e successive modificazioni e integrazioni» sono sostituite dalle seguenti: «22 e 26 del decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406».

43. Il comma 12 dell'articolo 18 della legge 19 marzo 1990, n. 55, come sostituito dall'articolo 34 del decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406, è sostituito dal seguente:

«12. Ai fini del presente articolo è considerato subappalto qualsiasi contratto avente ad oggetto attività che richiedono l'impiego di manodopera, quali le forniture con posa in opera e i noli a caldo, se singolarmente di importo superiore al 5 per cento dell'importo dei lavori affidati e qualora l'incidenza del costo della mano d'opera e del personale sia superiore al 50 per cento dell'importo del contratto da affidare. Il subappaltatore non può subappaltare a sua volta i lavori salvo che per la fornitura con posa in opera d'impianti e di strutture speciali da individuare con il regolamento; in tali casi il fornitore o subappaltatore, per la posa in opera o il montaggio, può avvalersi di imprese di propria fiducia per le quali non sussista alcuno dei divieti di cui al comma 3, numero 5)».

44. All'articolo 18, comma 13, della legge 19 marzo 1990, n. 55, come modificato dall'articolo 34 del decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406, dopo la parola: «3-bis,» è inserita la seguente: «3-ter,» e la parola: «5,» è soppressa.

45. Al comma 3 dell'articolo 18 della legge 19 marzo 1990, n. 55, come sostituito da ultimo dall'articolo 34, comma 1, della legge n. 109, il numero 1) è sostituito dal seguente:

1) che i concorrenti all'atto dell'offerta o l'affidatario, nel caso di varianti in corso d'opera, all'atto dell'affidamento, abbiano indicato i lavori o le parti di opere che intendono subappaltare o concedere in cottimo;».

46. All'articolo 34 della legge n. 109, il comma 4 è abrogato.

47. All'articolo 3, comma 3, del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 157, dopo le parole: «rispetto ai servizi» sono aggiunte le seguenti: «, siano complessivamente di importo inferiore al 20 per cento del totale».

48. All'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 3 aprile 1995, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 giugno 1995, n. 216, le parole: «agli articoli 4, commi da 1 a 9, e 14» sono sostituite dalle seguenti: «all'articolo 14».

Art. 10.

(Definizione delle controversie)

1. L'articolo 32 della legge n. 109 è sostituito dal seguente:

«Art. 32. *(Definizione delle controversie)*. – 1. Tutte le controversie derivanti dall'esecuzione del contratto, comprese quelle conseguenti al mancato raggiungimento dell'accordo bonario previsto dal comma 1 dell'articolo 31-bis, possono essere deferite ad arbitri.

2. Qualora sussista la competenza arbitrale, il giudizio è demandato ad un collegio arbitrale costituito presso la camera arbitrale per i lavori pubblici, istituita presso l'Autorità di cui all'articolo 4 della presente legge. Con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro di grazia e giustizia, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del regolamento, sono fissate le norme di procedura del giudizio arbitrale nel rispetto dei principi del codice di procedura civile, e sono fissate le tariffe per la determinazione del corrispettivo dovuto dalle parti per la decisione della controversia.

3. Il regolamento definisce altresì, ai sensi e con gli effetti di cui all'articolo 3 della presente legge, la composizione e le modalità di funzionamento della camera arbitrale per i lavori pubblici; disciplina i criteri cui la camera arbitrale dovrà attenersi nel fissare i requisiti soggettivi e di professionalità per assumere l'incarico di arbitro, nonché la durata dell'incarico stesso, secondo principi di trasparenza, imparzialità e correttezza.

4. Dalla data di entrata in vigore del regolamento sono abrogati gli articoli 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 e 51 del capitolato generale d'appalto approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 16 luglio 1962, n. 1063. Dalla medesima data il richiamo ai collegi arbitrali da costituire ai sensi della normativa abrogata, contenuto nelle clausole dei contratti di appalto già stipulati, deve intendersi riferito ai collegi da nominare con la procedura camerale secondo le modalità previste dai commi precedenti, ed i relativi giudizi si svolgono secondo la disciplina da essi fissata».

Art. 11.

(Realizzazione di opere pubbliche senza oneri finanziari per la pubblica amministrazione)

1. Dopo l'articolo 37 della legge n. 109, sono aggiunti i seguenti:

«Art. 37-bis. – (Promotore). – 1. Entro il 30 giugno di ogni anno i soggetti promotori possono presentare alle amministrazioni aggiudicatrici offerte relative ai lavori inseriti negli strumenti di programmazione triennale previsti dall'articolo 14, da realizzare in regime di concessione ai sensi dell'articolo 19, comma 2, con risorse totalmente o parzialmente a carico dei promotori stessi. Le offerte sono costituite da uno studio di inquadramento territoriale ed ambientale, da un progetto preliminare, da una bozza di convenzione nonchè da un piano economico-finanziario asseverato da istituti di credito con la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione, nonchè degli altri elementi di cui all'articolo 21, comma 2, lettera b), e con l'indicazione dei soggetti finanziatori e delle garanzie offerte dal promotore all'amministrazione aggiudicatrice.

2. Possono presentare le offerte ai sensi del comma 1 i soggetti dotati di idonei requisiti tecnici, organizzativi, finanziari e gestionali, specificati dal regolamento nonchè i soggetti di cui agli articoli 10 e 17, comma 1, lettera f), eventualmente associati o consorziati con enti finanziatori e con gestori di servizi.

Art. 37-ter. – (Valutazione delle offerte). – 1. Entro il 31 ottobre di ogni anno, le amministrazioni aggiudicatrici valutano le offerte presentate, utilizzando il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, di cui all'articolo 21, comma 2, lettera b), anche tenendo conto, sotto il profilo della fattibilità costruttiva, urbanistica ed ambientale, della qualità progettuale, della funzionalità, della fruibilità dell'opera, dell'accessibilità al pubblico, del rendimento, del costo di gestione e di manutenzione, dei tempi di ultimazione dei lavori della concessione, delle eventuali tariffe da applicare e del valore economico e finanziario del piano e aggiudicano la concessione anche nel caso di una sola offerta valida ed affidabile, precisando eventuali modifiche della bozza di convenzione, del progetto e delle garanzie.

2. L'aggiudicatario redige nei termini indicati nell'offerta il progetto esecutivo senza che comunque possa determinarsi la modifica del piano finanziario e attiva conseguentemente tutte le procedure per consentire all'atto dell'approvazione del progetto esecutivo l'immediata realizzazione dell'opera.

3. Al fine di agevolare il finanziamento privato, l'impresa o le imprese associate aggiudicatarie della concessione per la realizzazione e/o gestione di una infrastruttura o di un servizio di pubblica utilità possono costituire una società di progetto in forma di società per azioni o a responsabilità limitata. La società di progetto così costituita diventa la concessionaria della infrastruttura o del servizio, subentrando nel rapporto alle imprese associate senza necessità di approvazione

o autorizzazione. Si applicano le disposizioni dell'articolo 29 del decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406.

4. Le società di cui al comma 3 possono emettere, previa autorizzazione degli organi di vigilanza, obbligazioni, anche in deroga ai limiti di cui all'articolo 2410 del codice civile, purchè garantite *pro quota* mediante ipoteca. Dette obbligazioni sono nominative o al portatore.

5. I titoli e la relativa documentazione di offerta devono riportare chiarimenti ed evidenziare distintamente un avvertimento dell'elevato grado di rischio del debito.

6. La conferenza di servizi di cui all'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, è convocata dal concedente anche nell'interesse del concessionario e si esprime sul progetto definitivo. Si applicano le disposizioni dell'articolo 7 della presente legge.

Art. 37-*quater*. - (*Risoluzione*). - 1. Qualora il rapporto di concessione sia risolto per inadempimento del soggetto concedente ovvero quest'ultimo revochi la concessione per motivi di pubblico interesse, sono rimborsati al concessionario:

a) il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti ovvero, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal concessionario;

b) le penali e gli altri costi sostenuti o da sostenere in conseguenza della risoluzione;

c) un indennizzo, a titolo di risarcimento del mancato guadagno, pari al 10 per cento del valore delle opere ancora da eseguire.

2. Le somme di cui al comma 1 sono destinate prioritariamente al soddisfacimento dei crediti dei finanziatori del concessionario e sono indisponibili da parte di quest'ultimo fino al completo soddisfacimento di detti crediti.

3. La efficacia della revoca della concessione è sottoposta alla condizione del pagamento da parte del concedente di tutte le somme previste dai commi precedenti.

Art. 37-*quinquies*. - (*Privilegio sui crediti derivanti dalla finanza di progetto*). - 1. I crediti dei soggetti che finanziano la realizzazione di lavori pubblici, di opere di interesse pubblico o la gestione di pubblici servizi hanno privilegio generale sui beni mobili del concessionario ai sensi degli articoli 2745 e seguenti del codice civile.

2. Il privilegio, a pena di nullità, deve risultare da atto scritto. Nell'atto devono essere esattamente descritti i finanziatori originari creditori, il debitore, l'ammontare in linea capitale del finanziamento o della linea di credito, nonché gli elementi che costituiscono il finanziamento.

3. L'opponibilità a terzi del privilegio sui beni è subordinata alla trascrizione, nel registro indicato dall'articolo 1524, secondo comma, del codice civile, dell'atto dal quale il privilegio risulta. Della costituzione del privilegio è dato avviso mediante pubblicazione nel foglio annunzi legali; dall'avviso devono risultare gli estremi della avvenuta trascrizio-

ne. La trascrizione e la pubblicazione devono effettuarsi presso i competenti uffici del luogo ove ha sede l'impresa finanziata.

4. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 1153 del codice civile, il privilegio può essere esercitato anche nei confronti dei terzi che abbiano acquistato diritti sui beni che sono oggetto dello stesso dopo la trascrizione prevista dal comma 3. Nell'ipotesi in cui non sia possibile far valere il privilegio nei confronti del terzo acquirente, il privilegio si trasferisce sul corrispettivo».

2. Dopo l'articolo 19 della legge n. 109 è inserito il seguente:

«Art. 19-bis. - (*Recesso del concessionario*). - 1. Qualora nel corso del rapporto di concessione intervenissero modifiche anche normative o regolamentari, tali da incidere sul livello del meccanismo tariffario, ovvero sulle condizioni di concessione, e che alterino sostanzialmente l'equilibrio economico-finanziario del rapporto stesso, il soggetto concedente può offrire condizioni che ripristinino detto equilibrio. In mancanza il concessionario può recedere dalla concessione.

2. Si applicano le disposizioni dell'articolo 37-*quater*, comma 1, lettere a) e b), e comma».

Art. 12.

(*Efficacia di disposizioni della legge n. 109*)

1. Al comma 9 dell'articolo 1 del decreto-legge 3 aprile 1995, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 giugno 1995, n. 216, le parole «agli articoli 4, commi da 1 a 9, e 14» sono sostituite dalle seguenti: «all'articolo 14».

LAURO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO. Signor Presidente, una opposizione che si prepara ad essere Governo non può essere un cartello di no, deve avere sue proposte, soprattutto per portare questo paese in Europa, per elevare il livello culturale dello scontro e per far capire al Governo che la navigazione a vista non è politica e comunque oggi sta per finire sugli scogli della sacrosanta reazione degli italiani.

Prima dell'esame della «Merloni-*ter*» il Governo ha fatto approvare il decreto-legge n. 67 del 1997 che recava disposizioni urgenti per favorire l'occupazione, il cosiddetto decreto sbloccacantieri. Noi ci chiediamo oggi quanti cantieri siano stati di fatto sbloccati e perchè il ritmo lavorativo delle opere pubbliche sia ancora insoddisfacente. Se dunque la situazione dei lavori continua a mostrare fenomeni che la maggiore cura nella redazione dei progetti e una severa disciplina delle varianti avrebbero dovuto eliminare, vuol dire che esistono altre cause che dalle carte non riescono ad emergere. Un contributo a questo chiarimento poteva

essere offerto dalla audizione dei commissari previsti dal decreto «sbloccacantieri», ma purtroppo la mancanza di tempo in un'Aula che attende l'arrivo della finanziaria ci ha impedito di farlo. Visto che al Senato questo non è stato possibile, spero che la Camera ritenga di audire i commissari per capire i motivi che continuano a rallentare l'esecuzione dei lavori e poter dare indicazioni per un miglioramento del provvedimento attualmente in esame.

In ogni caso, qualunque sia la causa di questo stato di cose, occorre acquisire cognizione delle ragioni del ritardo con cui procedono i programmi di opere pubbliche. In realtà, questa funzione di controllo dell'andamento dei lavori dovrebbe essere già svolta dall'Autorità prevista dalla legge Merloni e di cui abbiamo ottenuto l'immediata costituzione, anche se non ci illudiamo che questo organismo sia qualcosa di diverso da un apparato burocratico destinato a compiti statistici che nell'ordinamento sono già assegnati ad altre istituzioni.

Avevamo insistito soprattutto sugli appalti nel settore edilizio, chiedendo un quadro giuridico chiaro e procedure più semplici per gli operatori. Le pubbliche amministrazioni, dal canto loro, devono avere la certezza del completamento dell'opera nei tempi prefissati e al prezzo stabilito; meglio sarebbe stato chiedere alle aziende appaltatrici garanzie di carattere tecnico-organizzativo, del genere *performance bond*, che non sono solo una generica copertura patrimoniale eventualmente utile per le amministrazioni appaltanti al fine di ricevere un tardivo rimborso per un danno subito.

Eppure, mentre una norma di questo genere viene approvata dal Ministero delle telecomunicazioni, nell'ambito della «Merloni-ter» non se ne è potuto parlare.

Noi non eravamo d'accordo a concedere una corsia preferenziale al provvedimento in esame perchè nello stesso erano confluiti istituti che riguardavano i più svariati argomenti, talchè esso risulta privo di un filo conduttore logico.

Successivamente la posizione di apertura del nostro Gruppo e degli altri Gruppi del Polo ci ha permesso di ottenere, oltre all'immediata costituzione dell'Autorità, l'integrazione della disciplina del promotore allo scopo di aumentare la possibilità di effettivo utilizzo del finanziamento privato. Tuttavia, non siamo affatto soddisfatti di come è stato impostato il *project financing*, anche in considerazione della scarsità delle risorse di cui ancora dispone lo Stato italiano.

Ancora oggi siamo convinti che la materia dovrebbe essere ripresa e disciplinata in base ad una legge *ad hoc*, anzichè essere assorbita all'interno della legge quadro sui lavori pubblici.

Concludendo, signora Presidente, onorevoli senatori, questo provvedimento vedrà le imprese e i lavoratori del settore delle opere pubbliche con un assetto normativo profondamente cambiato nelle forme, ma sostanzialmente ancorato a meccanismi che non favoriscono la professionalità; che non mette le nostre imprese in parità di condizioni con gli operatori comunitari; che non si adegua agli obiettivi della politica comunitaria in materia di appalti pubblici; che non recepisce l'ordine del giorno approvato in Aula il 7 maggio 1997; che non tiene conto delle

norme discendenti dal nuovo livello di regolamentazione (principio di sussidiarietà); che non tiene conto delle indicazioni inviate dalla Corte dei conti sulla normativa e sull'andamento degli appalti dei lavori pubblici; che non attua la trasparenza dei procedimenti di scelta del privato contraente e di certezza delle regole per gli operatori in funzione di un deciso rilancio del settore delle opere pubbliche.

Il Gruppo Forza Italia si asterrà, quindi, sul provvedimento in esame, ma continuerà ad assumere e ad animare il dibattito intorno a queste tesi che riteniamo di progresso e di chiarezza per un futuro migliore del nostro paese (*Applausi del senatore Gubert*).

PERUZZOTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* PERUZZOTTI. Signora Presidente, il Gruppo della Lega Nord – va ben sottolineato – ha contribuito in maniera ragguardevole sia alla stesura del testo originario della legge n. 109 del 1994, sia alla stesura del testo di riforma varato nella scorsa legislatura e in gran parte ripreso da questo nuovo provvedimento.

C'è però da sottolineare che non ci soddisfano pienamente alcune disposizioni presenti nel testo, che abbiamo cercato di modificare con i nostri emendamenti presentati in Commissione che, per la maggior parte, non hanno però trovato il consenso degli altri Gruppi parlamentari.

Ci riferiamo soprattutto alla definizione degli obblighi dei concessionari di esercizi di infrastrutture; alle società con capitale pubblico che non operano in regime di concorrenza; ai concessionari di servizi pubblici e agli operatori dei settori esclusi per quanto concerne l'affidamento a terzi dei lavori pubblici non realizzati direttamente o tramite imprese controllate; all'inserimento di rappresentanti delle organizzazioni imprenditoriali di settore nella Commissione consultiva istituita presso l'Autorità; alla carenza di chiarezza riguardo alla figura del soggetto concessionario, che può partecipare ad una gara per la concessione di lavori pubblici anche se non intende eseguire i lavori con la propria organizzazione di impresa, concetto questo che trasforma la concessione di lavori in un appalto di servizi, all'estensione della concessione di lavori pubblici anche ai lavori di pubblica utilità e di lavori ad essa strutturalmente e direttamente collegati, che lascia via libera alla variante automatica dello strumento urbanistico anche per tali lavori, alla sovrapposizione creatasi tra la figura del promotore e la concessione dei lavori pubblici per la costruzione e la successiva gestione; alla carenza di chiarezza riguardo ai soggetti indicati per la redazione dei progetti.

Tutte le questioni indicate le riteniamo importanti per garantire la trasparenza e la concorrenza di un libero mercato e per assicurare la chiarezza legislativa in materia di lavori pubblici. Facciamo presente che in tema di trasparenze e al fine di combattere il fenomeno della corruzione nel settore degli appalti, proprio nell'altro ramo del Parlamento, il Gruppo Lega Nord – Per la Padania indipendente si è fatto promotore di un disegno di legge sull'istituzione di un apposito bollettino della *Gaz-*

zetta Ufficiale, in cui dovrebbero essere pubblicati tutti gli avvisi di gare indette dalle pubbliche amministrazioni.

Concludo, signora Presidente, il mio breve intervento annunciando il voto di astensione da parte del Gruppo Lega Nord-Per la Padania indipendente e facendo una considerazione. Ci apprestiamo a votare un provvedimento che dovrebbe regolare gli appalti pubblici; ebbene, in quest'Aula, proprio quando si sta votando un simile provvedimento, guarda caso è assente l'ex ministro dei lavori pubblici Di Pietro, nè mi risulta che egli abbia dato il suo fattivo contributo in Commissione per la stesura del testo. Questo è un dato di fatto, al di là delle fandonie che si vanno raccontando sull'operato degli altri parlamentari. Ritengo che questa constatazione sia doverosa e con ciò ribadisco il voto di astensione della Lega.

BOSI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOSI. Signora Presidente, colleghi, intervengo molto brevemente per dire che certamente questo disegno di legge rappresenta uno sforzo notevole e un grande apporto che viene dato al settore dei lavori pubblici, laddove da molto tempo si attendeva una nuova definizione legislativa che consentisse un andamento più celere nell'assegnazione delle opere e nella conduzione dei lavori.

Vi sono, quindi, delle risposte importanti che arrivano attraverso questa nuova definizione legislativa e ciò per noi vale molto, perchè da tempo sollecitavamo uno sforzo legislativo nuovo per l'importanza economica e sociale che il settore dei lavori pubblici riveste nella vita del nostro paese. Debbo anche dire che forse, trattandosi di materia tecnica, nella quale le opinioni talvolta sono molto differenziate, anche noi in Commissione, attraverso la presentazione degli emendamenti, avevamo suggerito soluzioni diverse da quelle che poi sono diventate maggioritarie. Crediamo che con una maggiore attenzione rispetto alle proposte che abbiamo avanzato si sarebbe potuto migliorare ancora questo provvedimento. Mi riferisco in modo particolare, ad esempio, all'inserimento nel disegno di legge del cosiddetto *project financing*, al quale si guarda con grande attenzione. Il fatto che sia stata inserita la regolamentazione di questo nuovo modo di eseguire opere pubbliche nel paese, più rispondere allo spirito comunitario, rappresenta sicuramente un dato importante.

Anche in questa occasione, però, forse si è voluto procedere con eccessiva prudenza e senza una sufficiente organicità. Meglio sarebbe stato affrontare tale questione con un disegno di legge *ad hoc*, così come peraltro il Governo aveva fatto, rinunciandovi successivamente.

Pertanto accanto ad una impalcatura complessivamente positiva, vi sono da parte nostra anche alcune riserve, che abbiamo sottolineato e che vogliamo ribadire. Tutto ciò non ci consente di esprimere un voto favorevole e di conseguenza il voto che daremo al provvedimento in discussione sarà di astensione. (*Applausi del senatore Lauro*).

BESSO CORDERO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BESSO CORDERO. Signora Presidente, membri del Governo, colleghi, il provvedimento in esame ha richiesto un lungo lavoro di analisi e di mediazione per giungere al testo oggi all'esame dell'Aula. Sicuramente l'obiettivo di portare ordine in un settore delicato come quello dei lavori pubblici, con un disegno di legge di razionalizzazione della precedente legge n. 109 del 1994, è ambizioso e difficile da perseguire *in toto*. Molti sono gli interessi in gioco, complicata è la materia trattata, tanti gli attori, non adeguati per molti aspetti; il mercato, le strutture di impresa e l'ambiente – direi – che sottende alle imprese di costruzione, che sono molto differenti l'una dall'altra per dimensione, capacità operativa, serietà e professionalità.

Presidenza del vice presidente CONTESTABILE

(Segue BESSO CORDERO). Ebbene, su questa strada il provvedimento coglie alcuni obiettivi, scioglie alcuni nodi, altri ahimè li lascia irrisolti. Noi avevamo pensato, attraverso una serie di emendamenti presentati, di portare un contributo costruttivo su alcune questioni, in parte essi sono stati accolti, in parte abbiamo verificato una specie di sordità a motivazioni che pure ci parevano razionali e degne di attenzione.

Si è messo un parziale ordine riequilibrando – alcuni colleghi lo hanno già ricordato – un'anomalia tutta italiana che riguarda i concessionari di lavori pubblici, che nella vecchia stesura avevano l'obbligo di appaltare a terzi una percentuale del 30 per cento dei lavori. Detta così, sembra che tutto debba funzionare; si pensi che la realtà era ed è ancora che ben il 70 per cento veniva, per così dire, gestito in casa, direttamente dai grandi concessionari: altro che liberalizzazione, trasparenza, libero mercato o concorrenza! Ora il nuovo testo riporta in binari più adeguati la percentuale: 50 per cento sul libero mercato e 50 per cento alle imprese collegate o controllate. Avremmo voluto qualcosa di più (il vecchio testo della Commissione parlava del 60 per cento sul libero mercato), ma certo abbiamo ritenuto più costruttivo ed utile che si creassero i presupposti per licenziare il provvedimento piuttosto che incaponirci su un 10 per cento. Il problema però c'è, esiste, è reale, e voglio sperare davvero che si trovi quella soluzione tecnica di cui anche il Sottosegretario ha parlato qui, in replica rispetto alla relazione del relatore, senatore Petruccioli.

Altro argomento sul quale abbiamo puntato la nostra attenzione era la questione della redazione dei progetti. Gli emendamenti erano ispirati da alcuni concetti di fondo: liberalizzare realmente il mercato dei pro-

fessionisti creando diversificate opportunità di lavoro; inserimenti di giovani laureati; distinzione netta fra ruolo del progettista e dell'esecutore dell'opera. In questa direzione il nucleo vitale era quello di togliere alle società di ingegneria la possibilità di produrre beni e servizi, elemento che fa purtroppo coincidere chi progetta e chi esegue. Noi ritenevamo e riteniamo ancora, nonostante le motivazioni ascoltate, che questa scelta condizioni il mercato, limiti il campo di azione dei progettisti e non liberi risorse nuove, soprattutto con riferimento ai giovani laureati; ma tant'è, la Commissione non ha ritenuto opportuno accogliere i nostri suggerimenti.

Questi alcuni dei limiti più palesi; altri invece sono elementi di qualificazione del provvedimento che ci fanno comunque esprimere un giudizio sostanzialmente positivo. Innanzitutto la soluzione del problema del supplente, che pur nelle nobili intenzioni avrebbe di fatto complicato le procedure di esecuzione; più saggiamente il nuovo testo del provvedimento prevede il ricorso al secondo classificato per la stipula di nuovo contratto in caso di inadempienza da parte dell'appaltatore originale. Altro elemento positivo è il maggior controllo da parte dell'amministrazione nei confronti delle imprese partecipanti agli appalti, con verifica a campione della sussistenza dei requisiti; ci auguriamo che possa essere un richiamo alla correttezza e alla serietà di chi partecipa alle gare d'appalto.

Ultima osservazione: il nuovo testo prevede l'inserimento del *project financing*, disegno di legge a suo tempo presentato cui non si era dato corso. La novità è positiva, la strada è sicuramente giusta, l'esigenza però di meglio strutturare la materia si impone: così com'è, ci pare ancora non sufficientemente definita in considerazione soprattutto delle grandi potenzialità che lo strumento possiede coinvolgendo gli operatori privati e liberando l'amministrazione pubblica da obblighi che per troppo tempo si è pensato dovessero essere solamente suoi.

In estrema sintesi, avremmo voluto di più; forse si sarebbe potuto fare di più, però non si può sottacere che alcuni obiettivi vengono raggiunti, che il provvedimento è atteso da gran tempo sia dagli operatori del settore sia dagli amministratori pubblici, e non va neppure sottaciuta l'attesa, che dovrebbe essere finalmente soddisfatta, di vedere alla fine pubblicato il regolamento da troppo tempo promesso e mai effettivamente pubblicato.

Per questi motivi, seppur con soddisfazione moderata, voteremo a favore del provvedimento, dimostrando, ancora una volta, la nostra serietà e la nostra lealtà. (*Applausi dai Gruppi Misto e Rinnovamento Italiano e Indipendenti. Congratulazioni*).

BORNACIN. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORNACIN. Signor Presidente, colleghi senatori, se il provvedimento sui trasporti che abbiamo discusso fino a poc'anzi è rimasto per lungo tempo alla Camera e per poco tempo presso il Senato, non si può

dire certo altrettanto del provvedimento in esame che ha iniziato il suo *iter* in Commissione 8^a, lavori pubblici, nella primavera di quest'anno per approdare solo oggi in Aula. È un disegno di legge sul quale abbiamo ascoltato le posizioni di tutti i soggetti interessati, dagli ordini professionali all'associazione dei costruttori, che tutti i Gruppi presenti in questa Aula hanno in qualche maniera recepito. Il lavoro per questo disegno di legge ha visto l'impegno di tutti i Gruppi con la presentazione di diversi emendamenti.

Certo, come ricordava prima il collega Bosi, le posizioni erano in molti casi differenziate; avremmo voluto forse delle soluzioni diverse, ma alla fine è prevalso in tutti l'interesse comune.

Abbiamo ricevuto tutti da parte delle categorie interessate la sollecitazione ad approvare il più presto possibile questo disegno di legge, che viene chiamato Merloni *ter*, facendo presupporre che vi siano state prima di esso due leggi che in qualche maniera avevano cercato di normare la materia e risulta del tutto evidente che, se si presenta la necessità di un terzo intervento, gli altri due non avevano raggiunto lo scopo.

Bene, l'auspicio che noi facciamo è che questo provvedimento riesca finalmente a liberare il mercato dell'edilizia pubblica, a fare in modo che essa riparta perchè siamo tutti convinti che l'economia funziona quando altrettanto fa l'edilizia pubblica.

Sono tante le attese rispetto a questo disegno di legge da parte delle imprese e dei lavoratori; esse si rifanno alla possibilità di creare nuovi posti di lavoro proprio grazie al fatto che in qualche modo l'edilizia pubblica sia messa in grado di ripartire, senza ricorrere un'altra volta a quei famosi decreti «sbloccacantieri» che non hanno garantito assolutamente niente e che, a quanto risulta, hanno solo fatto ripartire delle opere che forse si sarebbero sbloccate da sole senza neppure l'intervento governativo. Riteniamo di aver fatto un buon lavoro, un lavoro che va incontro agli interessi del paese.

Alleanza nazionale è lieta di essere riuscita a far approvare un emendamento che oltre che ai provveditorati ai lavori pubblici concede anche alle amministrazioni provinciali la possibilità di disporre di poteri suppletivi nei confronti delle stazioni appaltanti che infrapponessero troppi ritardi. In Italia ci sono migliaia di stazioni appaltanti, secondo noi, si avverte la necessità che esse siano messe nella condizione di rispettare i tempi e le procedure e, nel caso in cui non lo facessero, che un organo superiore provveda in tal senso. È un fatto importante, riteniamo che si sia trattato di una modifica qualificante.

Altrettanto qualificante, lo ricordava poco fa il collega Lauro, credo sia stata l'introduzione di elementi di *project financing* all'interno di questo disegno di legge. È pur vero che un argomento come quello del *project financing* avrebbe avuto bisogno di maggiore dignità, di un provvedimento di legge *ad hoc*, ma è altrettanto importante che all'interno di questo disegno di legge sia stato inserito un concetto di tal genere che, se già funziona negli altri paesi d'Europa, per l'Italia è una novità.

In conclusione, riteniamo che il provvedimento che ci accingiamo a votare contenga delle luci ma anche delle ombre. Come il senatore Bosi, penso che si sarebbe potuto fare meglio, che si sarebbe potuto andare più vicini alle esigenze delle categorie e in qualche maniera recepire emendamenti che avrebbero consentito di snellire le procedure in maniera più chiara e precisa. Per questi motivi, il Gruppo di Alleanza nazionale si asterrà dal voto. *(Applausi dal Gruppo Alleanza Nazionale e del senatore Lauro).*

CÒ. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CÒ. Signor Presidente, il nostro Gruppo ha avuto la piena consapevolezza dell'urgenza dell'approvazione del provvedimento in esame. Per questa ragione abbiamo accettato la trasformazione della procedura di approvazione dalla sede referente a quella redigente. Molti sono i soggetti pubblici e privati interessati al provvedimento. Abbiamo, pertanto, inteso operare una accelerazione dei lavori di approvazione del provvedimento senza, tuttavia, mai rinunciare ad una battaglia emendativa, che si è sviluppata all'interno della Commissione a volte anche in modo aspro ma comunque assai costruttivo, come correttamente ha ricordato il relatore. È stato giustamente ricordato che su molti punti sono state apportate delle modifiche sostanziali al testo originario presentato dal Governo.

Vorrei ricordare le più importanti, introdotte anche su nostra sollecitazione: la figura del supplente, ad esempio, è stata completamente modificata, alla luce di una considerazione riferibile alla necessità di semplificare le procedure di conferimento e di assegnazione degli appalti; la questione della composizione dei soggetti preposti alla progettazione. A tale proposito, debbo dire che permane in noi un elemento di critica, soprattutto laddove si assegna alle società di ingegneria, che hanno anche la possibilità di produrre beni, il compito della progettazione. Tuttavia, è stata anche riconosciuta ufficialmente per la prima volta la società di progettazione di persone, cioè quella forma associativa di soggetti che dedicano esclusivamente la propria attività alla progettazione, con un sensibile – a nostro avviso – miglioramento della qualità della progettazione stessa.

Vi sono stati poi alcuni elementi di contrasto assai significativi. Vorrei, a tale proposito, ricordare il punto di mediazione al quale siamo giunti dopo un'ampia discussione ancora oggi in sede redigente, riguardante la questione delle concessionarie di servizio pubblico, le quali potevano appaltare, secondo il progetto originario presentato dal Governo, il 70 per cento dei lavori alle proprie società controllate collegate.

Dopo una discussione estremamente impegnativa, abbiamo infine ottenuto che i lavori da poter assegnare alle società collegate e controllate siano ridotti al 50 per cento; il restante 50 per cento potrà essere assegnato in appalto con procedure di trasparenza alle società, soprattutto piccole imprese, che stanno sul mercato.

La seconda questione riguardava appunto le società di ingegneria che producono anche beni e servizi, rendendoci noi perfettamente conto che queste rappresentano in realtà i grandi gruppi che operano sul mercato delle costruzioni, i quali creano al proprio interno società di ingegneria e riescono così, con questo metodo di aggregazione, ad accaparrarsi sia la progettazione sia l'esecuzione dei lavori.

Questo potrà avvenire perchè il nostro emendamento non è stato accolto; confidiamo comunque di poter modificare ulteriormente in questa direzione il provvedimento nel corso del dibattito che avrà luogo presso la Camera dei deputati.

Non è stato accolto questo suggerimento che riteniamo estremamente importante, soprattutto laddove nella legge si riconosce la figura del promotore nell'ambito della finanza di progetto.

È del tutto evidente che questi soggetti, cioè le società di ingegneria e di capitali, saranno privilegiate nell'accoglimento dei propri progetti ed avranno lo stimolo ad elaborare progetti nella misura in cui saranno in grado anche di realizzarli. Ciò può indurre una modificazione del meccanismo di funzionamento della figura del promotore, che noi riteniamo abbastanza negativa. Tuttavia, alla figura del promotore, che sicuramente non raccoglie la nostra entusiastica approvazione, abbiamo ricondotto anche l'apporto di capitali privati alla realizzazione di opere pubbliche nell'ambito della programmazione delle amministrazioni, cioè nell'ambito del programma triennale che ogni amministrazione è tenuta a realizzare. In sostanza, abbiamo ricondotto nell'alveo di uno sviluppo deciso e programmato dagli enti locali e dai soggetti pubblici anche l'apporto dei capitali privati.

Con queste considerazioni, riteniamo che complessivamente il provvedimento possa ricevere un giudizio positivo e pertanto dichiaro che voteremo a favore di esso. (*Applausi dai Gruppi Rifondazione Comunista-Progressisti e Sinistra Democratica-L'Ulivo. Congratulazioni.*)

ERROI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ERROI. Signor Presidente, l'obiettivo fondamentale anche in materia di appalti pubblici è l'efficienza. Nell'Unione europea i pubblici poteri destinano ogni anno all'acquisto di beni e servizi circa l'11 per cento del prodotto interno lordo.

L'ingresso della normativa comunitaria in materia di appalti pubblici ha obbligato questo Parlamento ad intraprendere una riflessione operativa sul modo migliore di utilizzare appieno tutte le potenzialità e le risorse poste a disposizione delle amministrazioni e delle imprese. Oggi abbiamo di fronte un quadro legislativo ormai sostanzialmente liberalizzato: è chiara la necessità che esso venga recepito puntualmente dai singoli Stati membri. È comunque un obbligo del legislatore italiano quello di aprirsi alla concorrenza e di mettere in opera finalmente nuove regole, nella contestuale evoluzione del mercato e del lavoro tradizionale.

Il provvedimento che oggi ci accingiamo ad approvare, già dal punto di vista soggettivo, coordina la legge quadro con le sopravvenute disposizioni nazionali di recepimento delle direttive comunitarie.

È da salutare con favore la nuova disciplina sulla qualificazione delle imprese, in considerazione dell'importanza data alla certificazione di qualità. Importante, pur se non completamente soddisfacente delle esigenze di modernizzazione della normativa in materia di *project financing*, è la ridefinizione dell'istituto della concessione, che invero non introduce il concetto di garanzia del progetto sulla base dell'idea progettuale e del flusso di cassa. Pertanto, sul *project financing* appare opportuno approfondire la riflessione per avvicinare sempre di più il nostro paese a meccanismi economici e normativi ormai consolidati a livello internazionale.

Per questi motivi, il Partito popolare saluta con favore questo provvedimento e dichiara il suo voto favorevole. (*Applausi dai Gruppi Partito Popolare Italiano e Sinistra Democratica-L'Ulivo*).

VEDOVATO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* VEDOVATO. Signor Presidente, nel lungo lavoro in Commissione abbiamo avuto modo di argomentare le nostre posizioni. Mi limito pertanto a dichiarare il voto favorevole del Gruppo Sinistra Democratica-L'Ulivo, ricordando che questo provvedimento si pone a conclusione di un lungo *iter* che si concluderà con la definizione di un quadro normativo a lungo atteso in questo settore tanto importante per l'economia del nostro paese. (*Applausi dai Gruppi Sinistra Democratica-L'Ulivo, Rinnovamento Italiano e Indipendenti, Partito Popolare Italiano, Verdi-L'Ulivo e Rifondazione Comunista-Progressisti*).

PRESIDENTE. Senatore Vedovato, la ringrazio per l'analisi approfondita del disegno di legge.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

Discussione del disegno di legge:

(2933) GUALTIERI ed altri. – Proroga di termini di cui alla legge 23 dicembre 1996, n. 662, in materia di difesa (Relazione orale)

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: Proroga di termini in materia di difesa

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Proroga di termini di cui alla legge 23 dicembre 1996, n. 662, in materia di difesa», d'iniziativa dei senatori Gualtieri, Loreto,

Manca, De Guidi, Petrucci, Uccielli, Contestabile, Fumagalli Carulli, Agostini, Palombo e Russo Spena.

Il relatore, senatore Gualtieri, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni, la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

GUALTIERI, *relatore*. Signor Presidente, il Parlamento, in parallelo alla legge finanziaria per il 1997, approvò la legge 23 dicembre 1996, n. 662, con la quale, fra l'altro, furono conferite molteplici deleghe al Governo in materia di difesa. (*Brusio in Aula. Richiami del Presidente*).

PRESIDENTE. Onorevoli senatori, vi prego di prendere posto.

GUALTIERI, *relatore*. Il termine per l'esercizio di tali deleghe era stato fissato ad un anno dall'entrata in vigore della legge che portava la scadenza della delega al 31 dicembre di quest'anno.

Tuttavia, in sede di presentazione dei relativi schemi di decreto, il Governo ha fatto trascorrere molti mesi e li ha presentati tutti insieme alla scadenza dell'anno di delega. Pertanto in Commissione difesa ci siamo trovati a dover assumere, in pochissimi giorni, decisioni su cinque diversi provvedimenti di delega che scadenze molto ristrette (il 2, il 3 e il 4 gennaio di quest'anno): si tratta di provvedimenti complessi, basti dire che quello che abbiamo approvato questa mattina, che è forse uno dei più semplici, ha comportato quattro sedute della Commissione.

Attualmente pendono presso la Commissione difesa del Senato (e non molto difforme è la situazione presso l'omologa Commissione della Camera dei deputati) almeno altri tre provvedimenti: il primo concerne lo schema di decreto legislativo recante «armonizzazione del trattamento giuridico dei volontari in ferma breve al terzo anno di ferma a quello dei volontari in servizio permanente»; il secondo riguarda lo schema di decreto legislativo concernente il «riordino del reclutamento, dello stato giuridico e dell'avanzamento degli ufficiali» (un provvedimento estremamente complesso); il terzo attiene allo schema di decreto legislativo recante «modifiche alla normativa relativa alla posizione di ausiliario del personale militare». Tutti questi provvedimenti si connotano per la delicatezza dei contenuti ed alcuni per la loro complessità.

Abbiamo, pertanto, ritenuto opportuno chiedere la proroga del termine *ad quem* in modo da scandire con la dovuta attenzione tutti i passaggi della procedura di emanazione degli atti scaturenti dalla delicata interferenza funzionale e quindi abbiamo chiesto all'unanimità al Senato, come congiuntamente viene fatto anche alla Camera, che il termine per l'esercizio delle deleghe sia prorogato al 28 febbraio 1998. Questa richiesta – ripeto – viene avanzata all'unanimità dalla Commissione difesa. (*Applausi dai Gruppi Sinistra Democratica-L'Ulivo, Partito Popolare Italiano e del senatore D'Urso*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.
È iscritto a parlare il senatore Manca. Ne ha facoltà.

MANCA. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, con il provvedimento che è oggi al nostro esame si intende porre rimedio ad una situazione di forte disagio in cui versa il nostro Parlamento e, nello specifico, i membri della Commissione difesa.

Un solo articolo, quello al nostro vaglio, per chiedere che venga prorogato di due mesi il termine per l'esercizio di una delle deleghe governative, termine fissato dalla legge n. 662 del 23 dicembre 1996 ad un anno dall'entrata in vigore della stessa.

Da una prima e non approfondita lettura del testo, ad alcuni potrebbe sembrare un provvedimento di poco conto e non meritevole di particolare attenzione. In realtà esso rappresenta, a nostro avviso, l'ennesima prova di un profondo disinteresse e di una sensibile noncuranza che il Governo mostra nei riguardi della istituzione parlamentare e di tutti coloro che in essa e per essa lavorano. Non è la prima volta, infatti, che provvedimenti di primaria importanza, soprattutto in materia di difesa, e che sono oggetto di deleghe governative, vengano inseriti all'ultimo momento nell'ordine del giorno dei lavori della competente Commissione, senza concedere ai parlamentari il tempo necessario per esaminarli, costringendo di fatto i parlamentari stessi e i funzionari ad accelerare i tempi poichè i provvedimenti sono presentati nell'imminenza della scadenza dell'esercizio della delega. Molti degli schemi di questi decreti sono stati presentati solo nel corso dell'ultimo mese a disposizione, mentre il Governo ha avuto ben un anno per prepararli. Documento questa affermazione citando i dati pertinenti a quattro dei più importanti decreti legislativi, e precisamente: quello che attiene al trattamento giuridico dei volontari è stato assegnato il 2 dicembre, quello che riguarda l'avanzamento il 3 dicembre; quello che concerne la posizione degli ausiliari del personale militare il 9 dicembre; infine, il decreto in materia di rinvii e di dispense dal servizio militare di leva, pur essendo stato assegnato il 5 novembre scorso, ha richiesto più settimane di discussione.

Onorevoli colleghi, questa è una prassi che non fa certo onore nè al Governo nè al Parlamento; purtroppo a subire le conseguenze non siamo solo noi parlamentari, ma soprattutto sono i cittadini che si vedono così sottoposti a nuove leggi – spesso significativamente innovative – senza che i loro rappresentanti abbiano avuto il tempo di poterle approfondire, di poterle serenamente esaminare e poter dare quindi un motivato contributo.

Non si discute oggi il contenuto del provvedimento al nostro esame, verso il quale esprimiamo peraltro un giudizio complessivamente positivo, quanto sulle ragioni che lo hanno motivato. Si ritiene pertanto doveroso da parte di Forza Italia denunciare questa ingiusta e grave consuetudine, qualificandola nel contempo come assoluta mancanza di rispetto nei confronti del Parlamento. Vorremmo quindi non solo che fosse approvata la proroga dei termini contenuta nel disegno di legge in

esame, ma anche e soprattutto che fosse l'ultima volta che dei parlamentari vengano chiamati ad elemosinare tempo per esaminare provvedimenti di tale spessore e di tale rilevanza.

Ricordo che si tratta di approfondire modifiche in materia di difesa che interessano e delineano la configurazione del Nuovo modello, un progetto che si può dire rivoluzionario, del quale si parla ormai da tanti anni e che darà un volto del tutto nuovo alla politica di sicurezza del nostro Paese. Si tratta di norme che necessitano uno studio attento e approfondito, di un confronto diretto sul piano delle esperienze e delle conoscenze di ciascun parlamentare membro delle Commissioni competenti, il quale solo al termine di un'articolata disamina potrà esprimere un giudizio compiuto ed una valutazione serena del provvedimento.

Per concludere, nel chiarire ancora che il senso del mio intervento non vuole essere critico verso il contenuto del provvedimento al nostro esame, tengo ad auspicare che le lamentele e i disappunti prospettati non abbiano più a verificarsi se non si vuole screditare in modo irresponsabile l'istituzione parlamentare e quella governativa. (*Applausi dal Gruppo Forza Italia*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Agostini. Ne ha facoltà.

AGOSTINI. Signor Presidente, il Gruppo Partito Popolare Italiano concorda con la proposta testè illustrata dal Presidente della Commissione. Del resto, egli ha già comunicato che la Commissione fu unanime nell'approvare questa proroga, ritenendola assolutamente opportuna e necessaria.

Anch'io dubito che il termine proposto sia sufficiente, ma questo lo vedremo alla scadenza. Se vi fosse ancora necessità, chiediamo fin d'ora la comprensione dell'Aula per consentire un'ulteriore proroga, qualora fosse necessaria. Su questo provvedimento il nostro Gruppo è d'accordo.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Palombo. Ne ha facoltà.

PALOMBO. Signor Presidente, è divenuta ormai consuetudine di questo Governo inserire provvedimenti di primaria importanza, soprattutto in materia di difesa, all'ultimo momento nell'ordine del giorno della Commissione competente, togliendo di fatto ai commissari il tempo occorrente per un esame approfondito e in grado di dare risultati concreti e costruttivi. I tempi a disposizione per l'esame di provvedimenti delicati e importanti, quali quelli che attengono al trattamento giuridico dei volontari di leva o ai rinvii e alle dispense dal servizio di leva sono pervenuti alla Commissione difesa solo verso la metà di novembre. I tempi per l'esame sono sovente estremamente contratti perchè i provvedimenti, come detto, sono quasi sempre presentati nell'imminenza della fine dell'esercizio della delega; e questo dopo che il Governo come ha puntualizzato il senatore Manca - ha avuto quasi un anno di tempo per prepararli.

Questa superficialità e, – perchè no? – questa arroganza da parte del Governo, a mio avviso, non sono più tollerabili e consentite. Do atto al Presidente della Commissione difesa di essere intervenuto in più occasioni per esortare il Governo ad essere più sollecito, ma di risultati non se ne sono visti.

Nel caso specifico si tratta di approvare modifiche al comparto Difesa che andranno ad incidere sulla configurazione del Nuovo modello di difesa del quale si parla da più di dieci anni ma che ancora non vede la luce. Nel trattare questa delicata materia occorrono riflessione, tempo, equilibrio e ponderatezza, e non fretta e approssimazione come vorrebbe il Governo.

Mi auguro che venga approvata la proroga dei termini contenuta nel presente disegno di legge ed anche che per il futuro la situazione migliori e che il nostro Governo non continui a trattare con distacco e superficialità un delicato settore come quello della difesa della nostra patria e il riordino delle nostre Forze armate. (*Applausi dal Gruppo Alleanza Nazionale*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore.

GUALTIERI, *relatore*. Non ho nulla da aggiungere alla relazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

RIVERA, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Mi associo a quanto detto dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1, nel testo proposto dalla Commissione.

Art. 1.

1. Il termine per l'esercizio delle deleghe di cui all'articolo 1, commi 97, 99 e 106, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, è prorogato al 28 febbraio 1998.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Limitatamente all'Amministrazione della difesa, il termine di cui all'articolo 9, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1996, n. 437, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 ottobre 1996, n. 556 è prorogato al 1° gennaio 1999».

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Limitatamente all'Amministrazione della difesa, il termine di cui all'articolo 9, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1996, n. 437, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 ottobre 1996, n. 556 è prorogato al 1° gennaio 1999.

1.2

ROBOL

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Limitatamente all'Amministrazione della Difesa il termine di cui all'articolo 9, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1996, n. 437, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 ottobre 1996, n. 556 è prorogato al 1° gennaio 1999».

1.3 (Nuovo testo)

PALOMBO, MANCA

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Limitatamente all'Amministrazione della difesa, il termine di cui all'articolo 9, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1996, n. 437, convertito, con modificazioni dalla legge 24 ottobre 1996, n. 556 è prorogato al 1° gennaio 1999».

1.4

LORETO

Invito i presentatori ad illustrarli.

FORCIERI. Do per illustrato l'emendamento 1.1.

PRESIDENTE. S'intende che gli altri presentatori rinuncino all'illustrazione.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

GUALTIERI, *relatore*. Esprimo parere favorevole.

RIVERA, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Anche il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dai senatori Forcieri e Fumagalli Carulli, identico agli emendamenti 1.2, presentato dal senatore Robol, 1.3, (Nuovo testo), presentato dai senatori Palombo e Manca e 1.4, presentato dal senatore Loreto.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge, composto del solo articolo 1, nel testo emendato, con il seguente nuovo titolo: «Proroga di termini in materia di difesa».

È approvato.

Interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio della interpellanza e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

DIANA Lino, *segretario, dà annunzio della interpellanza e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza, che sono pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.*

Ordine del giorno per la seduta di lunedì 22 dicembre 1997

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica lunedì 22 dicembre, alle ore 15, con il seguente ordine del giorno:

Discussione congiunta dei disegni di legge:

1. Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica (2793-B) (*Collegato alla manovra finanziaria*) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (*Voto finale con la presenza del numero legale*).

2. Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1998 e bilancio pluriennale per il triennio 1998-2000 (2739-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (*Voto finale con la presenza del numero legale*).

3. Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1998) (2792-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (*Voto finale con la presenza del numero legale*).

La seduta è tolta (*ore 19,05*).

Allegato alla seduta n. 294

Integrazione all'intervento del senatore Meduri nella discussione generale congiunta sui disegni di legge nn. 2910 e 2893 e sulle mozioni nn. 167, 171, 172 e 173

È in atto una gravissima crisi che il mercato olivicolo-oleario sta vivendo in questi giorni, nei quali i prezzi delle olive e dell'olio, sui mercati più importanti, stanno registrando un crollo verticale senza eguali, per nulla remunerativi dell'attività dei produttori con pesanti conseguenze sull'andamento dell'economia del settore oleario.

È avvertita la mancanza, da tempo, di una presenza forte e qualificata nelle sedi comunitarie ed internazionali alla vigilia di importanti decisioni per il futuro del nostro settore, come la riforma dell'Organizzazione comune di mercato (O.C.M.) e la disputa in seno al consiglio oleicolo internazionale (C.O.I.) in merito alla indicazione del luogo di origine della produzione oleicola.

Non è più procrastinabile pertanto la necessità di azioni per la tutela ed il rilancio del settore olivicolo-oleario, parte consistente dell'economia meridionale e calabrese, a partire da:

Blocco delle importazioni extracomunitarie

Il nostro Paese, pur essendo uno dei maggiori produttori mondiali di olio, non riesce a soddisfare la domanda interna, ma è al tempo stesso fra i maggiori esportatori. Esso è meta di ingenti flussi di olio d'oliva di origine extracomunitaria. È inconcepibile quindi che, mentre i nostri produttori rischiano di non raccogliere le olive a causa di prezzi di mercato per nulla remunerativi, si consente l'ingresso di notevoli quantità di prodotto dall'estero. È necessario pertanto che il Governo adotti con urgenza norme di salvaguardia del prodotto nazionale, fino al blocco delle importazioni di olio extracomunitario. Si è altresì convinti della scarsa qualità ed insalubrità dell'olio importato, se non addirittura che non si tratti affatto di olio d'oliva. Oggi i controlli doganali sono del tutto insufficienti; infatti avvengono con modalità non rigide e con riscontri «a campione». Viceversa tutto il prodotto dovrebbe essere controllato, sia per opportune esigenze di carattere sanitario, sia per evitare l'ingresso di prodotti non conformi con quanto dichiarato sui documenti d'importazione rispetto alla loro reale consistenza. Inoltre il controllo deve essere esteso alle raffinerie ed alle successive uscite da queste, in modo da determinare la correttezza dei flussi di prodotto oleario importato in circolazione sul territorio nazionale. Un'ultima questione è relativa alle norme del

T.P. A. (Traffico di Perfezionamento Attivo) e a quelle delle cosiddette «equivalenze».

Queste norme consentono lo stazionamento dell'olio d'oliva extra-comunitario in siti nazionali ed addirittura la nazionalizzazione di parte di questo prodotto. Si ritiene che questi meccanismi di dubbia efficacia mercantile, se non attuati sotto strettissimi controlli, costituiscono uno strumento per far entrare olio di scarsa qualità a danno dei produttori e dei consumatori. Si richiede una verifica delle norme per il T.P.A. e del principio dell'equivalenza e la loro momentanea sospensione per favorire il prodotto nazionale.

Controllo delle importazioni comunitarie

Premesso che le attuali norme in materia doganale consentono l'ingresso alle frontiere di autobotti di olio provenienti da Spagna e Grecia senza controllo si ritiene che in questo modo giungano in Italia, con il cosiddetto meccanismo della triangolazione, oli di origine nord-africana e medio-orientale. È forte il sospetto che questi quantitativi di prodotto siano già stati «sommati» alle produzioni effettive, sia spagnole che greche, determinandosi così la possibilità di frodi comunitarie per la garanzia su olio estero oltre a determinare lo splafonamento della Quantità Massima Grantita (Q.M.G.) di produzione fissata dalla Comunità. Splafonamento che danneggia soprattutto i paesi che dichiarano (atteso anche la presenza di strumenti di controllo come il Catasto olivicolo) la produzione effettiva. Non si spiega come uno studio del Consiglio Oleicolo Internazionale (C.O.I.) aveva stimato, qualche anno fa, un *trend* di aumento della produzione spagnola di gran lunga inferiore a quello di oggi dichiarato. Per questo si chiede allo Stato italiano di effettuare tutti i controlli necessari per detti scambi comunitari, allertando anche la Commissione europea.

Intensificazione controlli presso raffinerie e industrie imbottigliatrici

Le raffinerie hanno come compito, attraverso processi fisico-chimici di deodorazione, deacidificazione e decolorazione, di rendere pronti al consumo come oli raffinati, gli oli lampanti, difettati e di scarsissima qualità, in miscela con oli vergini a costituire il cosiddetto olio di oliva.

L'olio di oliva è dunque un prodotto industriale del tutto differente e contrapposto all'olio extravergine di esclusiva origine naturale. Per questo motivo si chiede che il Governo decreti il divieto per le raffinerie di detenere, manipolare e commercializzare oli extravergine di olive.

Detta misura è ritenuta strategica per l'intero comparto olivicolo italiano.

È necessario inoltre che gli organi di controllo quantifichino le produzioni giacenti nei magazzini delle raffinerie italiane, in modo da individuare la presenza di oli di origine dubbia e ogni sorta di frodi alimentari.

Purtroppo oggi i controlli al settore oleario sono operati da organi del tutto indipendenti l'uno dagli altri: NAS, Guardia di finanza, dogane, repressione frodi, agiscono senza un coordinamento. Necessita quindi la creazione di un nucleo di controllo apposito, che dia al comparto oleario, che da sempre soffre di frodi e sofisticazioni, un momento di garanzia e pulizia.

Sul piano commerciale le ultime indagini di mercato mettono in rilievo l'enorme espansione del consumo degli oli extravergini di oliva in Italia e nel mondo, quale punto qualificante dell'apprezzatissima dieta mediterranea.

Non si spiega quindi, come detti aumenti non trovino riscontro nella commercializzazione dei nostri oli di qualità.

I produttori, stanchi di vedere vanificato il loro lavoro per ottenere produzioni di qualità, anche a causa delle forti perturbazioni e confusioni innescate sul mercato dall'ingresso di dubbia origine, spacciati attraverso alchimie amministrative e chimiche, come prodotto nazionale, chiedono l'immediata attenzione di norme commerciali che certifichino l'origine del prodotto.

Riteniamo indispensabile che il consumatore sappia quale prodotto compra e la sua origine. Quindi non si richiedono antistoriche misure protezionistiche, ma nuove regole di trasparenza per i produttori e consumatori.

È indispensabile l'attivazione dello stoccaggio privato.

L'attuale momento di panico dei mercati oleari, può trovare, in una rallentata immissione di prodotto sul mercato, un punto di stabilità per dare nuova remuneratività all'olio extra vergine di oliva. Ciò è possibile con l'apertura dello stoccaggio privato che consente mediante una gestione affidata alle Associazioni di produttori di trattenere il prodotto presso magazzini delle associazioni, delle cooperative.

I costi, di modesto livello, dovranno prevedere un aiuto che tenga in debito conto gli oneri finanziari e la gestione tecnica del prodotto.

Si riporta che i nostri *partners* europei già finanziano a tassi superagevolati le giacenze dell'olio presso le cooperative.

Intervento pubblico

Il meccanismo dell'intervento pubblico, come è noto, consente all'AIMA di ritirare dal mercato il prodotto per favorire una stabilità dei mercati.

La Comunità europea con appositi regolamenti stabilisce prezzi d'intervento per le diverse campagne olivicole.

Tre sono i prezzi fondamentali:

prezzo indicativo alla produzione che rappresenta l'equo livello di remunerazione per l'olio prodotto. Per la campagna 97/98 è stato determinato in Lire 734.809. Cioè per la CEE e per i suoi illustri esperti di Politica agricola comunitaria, un quintale di olio deve portare nelle tasche dei produttori non meno di Lire 734.809;

prezzo rappresentativo di mercato che è il valore di giusta contrattazione del prodotto al mercato libero, pari a Lire 439.426; al di sotto di questo vi è il prezzo di intervento, pari a Lire 379.591.

L'aiuto comunitario alla produzione rappresenta la differenza tra il prezzo indicativo alla produzione e gli altri due prezzi, ma se l'aiuto comunitario viene tagliato, come lo è stato per la campagna 96/97, a causa della sovrapproduzione dei partners europei, e non dell'Italia, i conti non tornano più. Per cui i nostri produttori non raggiungeranno mai quell'equo livello di remunerazione indicato dalla CEE.

Dai nostri calcoli, oggi, per dare ai produttori un giusto valore dell'olio, e cioè non meno di Lire 734.809, è necessario un aumento significativo del prezzo d'intervento.

Aiuto comunitario alla produzione

In relazione all'aiuto comunitario alla produzione dell'olio di oliva, si sottolinea la necessità di tempi rapidi nell'erogazione dell'aiuto, onde permettere al produttore di far fronte con detto aiuto alle esigenze finanziarie aziendali. Si esprime preoccupazione per il ritardo nel pagamento dell'acconto per la campagna 96/97, tenuto conto che negli scorsi anni, in questo periodo, l'acconto era stato già erogato.

Inoltre, al fine di tutelare gli Stati membri che nel tempo si sono dotati di validi strumenti di controllo della produzione olivicola (vedi catasti), è opportuno che nell'ambito della riforma ormai prossima dell'O.C.M. vengano introdotte le Quote Nazionali di Riferimento (Q.N.R.). Cosicché ogni singolo paese sia responsabile per la quota di produzione assegnatagli facendo giustizia dell'attuale sistema che paralizzava i paesi, responsabili o meno dello splafondamento, in modo indiscriminato.

Riduzione cau, assunzione di mano d'opera

In considerazione della crisi di mercato del settore olivicolo-oleario, atteso che sia gli attuali salari che i relativi contributi pongono al di fuori del mercato le nostre produzioni, si ritiene indifferibile in questa fase che il Governo, con decretazione d'urgenza, provveda alla riduzione delle attuali tariffe dei CAU a carico delle aziende olivicole ed alla sospensione dei decreti ingiuntivi da parte dell'INPS per gli anni pregressi 87/88/89. Questo, unitamente al rinnovo di cambiali o crediti agrari, permetterebbe alle imprese olivicole il riacquisto di margine di competitività sui mercati.

Per tutto questo si impegna il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro per le politiche agricole, per quanto di competenza nazionale, ad intervenire tempestivamente anche per la dichiarazione di crisi del settore, e a rappresentare con forza, presso i competenti organi comunitari le esigenze evidenziate.

Sen. Renato MEDURI

Integrazione all'intervento del senatore Germanà nella discussione generale congiunta sui disegni di legge nn. 2910 e 2893 e sulle mozioni nn. 167, 171, 172 e 173

L'ordine del giorno presentato a firma dei componenti la Commissione agricoltura del Gruppo Forza Italia, senatore Minardo e credo altri, è un invito al Governo perchè riveda la propria politica fiscale e previdenziale per l'agricoltura.

Questo è un settore in crisi: crisi dimostrata dal malessere sfociato in manifestazioni come quella dei Cobas per le quote latte, degli agricoltori pugliesi e del Meridione per l'olivicoltura, dei siciliani per le arance che arrivano dal Marocco e, a tal proposito, mi corre l'obbligo ricordare che, nella precedente legislatura, presentai un'interrogazione urgente quando l'allora ministro degli esteri Susanna Agnelli condivideva l'accordo con il Marocco. Ricordo che tale interrogazione finiva citando il conflitto di interessi. È chiaro che non ho mai avuto risposta! Ma neanche l'interrogazione del 29 aprile 1997 ha avuto risposta, laddove si chiedeva di intervenire su un nuovo accordo tra l'Unione europea ed il Governo marocchino, che prevede l'importazione di prodotti ortofrutticoli concorrenziali con i prodotti nazionali, considerati anche gli alti costi di produzione.

Il malessere riguarda le triangolazioni degli agrumi, Argentina-Portogallo-Italia; il malessere riguarda la manipolazione genetica di alimenti quali la soia ed il mais, manipolato dalla Novartis in Austria; il malessere riguarda i produttori di riso di Novara, di Vercelli e potremmo aggiungere tanti altri settori.

Quanto accade oggi agli allevatori produttori di latte era stato da noi previsto nella seduta del 22 ottobre 1996 e, quindi, non possiamo che riconfermare la totale carenza di programmazione da parte dell'attuale Governo per l'agricoltura che non fa altro che ricalcare le orme del precedente. Un'ulteriore responsabilità della maggioranza è l'aver fatto decadere il decreto-legge n. 305 alla Camera, cui faceva riferimento stamane il relatore Piatti. È decaduto per le assenze nei banchi della sinistra e della maggioranza più volte richiamati dallo stesso presidente Violante.

La Commissione avrebbe dovuto occuparsi seriamente del problema quote latte, ma alla nostra attenzione venivano sottoposti altri disegni di legge, senza dubbio utili, quali la «salvaguardia del lupo italiano». Abbiamo salvato il lupo, ma forse non salveremo dal fallimento alcuni allevatori produttori di latte. Mi chiedo, inoltre, quale altra nazione consumi latte per una quota pari alla metà di quanto le è consentito produrre (consumo 180 milioni di quintali, produzione concessa 98 milioni di quintali).

Il Governo ha tacitamente autorizzato gli allevatori a «splafondare». Costoro, per far crescere la propria azienda, hanno fatto ricorso alle banche, ipotecando le proprie stalle, i propri terreni ed in qualche caso ipotecando anche la propria abitazione. Siamo di fronte a gente che la-

vora 14 ore al giorno, che quasi sconosce le vacanze e che oggi non ha la possibilità di comprare i mangimi. Probabilmente nel caos avranno tratto vantaggio anche alcune industrie che, utilizzando quote false avranno potuto fatturare forti produzioni fatte con latte non vero, usando latte in polvere a danno dei consumatori.

È giusto punire, così come risulta dalle commissioni governative d'inchiesta, le frodi già accertate che non possono chiaramente gravare sul singolo cittadino italiano. Mi riferisco alle stalle inesistenti, alle mucche miracolate superdotate, capaci di produrre il doppio di quanto madre natura consenta; mi riferisco alle industrie che hanno utilizzato quote di carta per trasformare latte in polvere, ma non si può sparare nel mucchio. A coloro i quali hanno onestamente lavorato debbono essere restituite le loro spettanze con gli interessi maturati.

Il problema riguarda circa 15.000 allevatori, ma anche se anziché 15.000 fossero 8.000 è chiaro che non corrisponde a quel 3 per cento cui faceva cenno ieri sera il Presidente del Consiglio. L'onorevole Prodi, probabilmente, non ha molta dimestichezza con i numeri.

Ritornando all'ordine del giorno è chiaro che lo spirito dello stesso è quello di rivedere in modo serio l'indirizzo politico per l'agricoltura.

Non avrei, probabilmente, presentato il suddetto ordine del giorno ed avrei, forse, giustificato Governi di breve durata, perchè in sette mesi non si possono affrontare i problemi dell'agricoltura. Questo, però, è un Governo che dura già da 19 mesi e non ha dimostrato di essere vicino nè agli agricoltori, nè agli allevatori italiani.

Mi auguro che l'ordine del giorno venga approvato e che possa giovare seriamente al governo per dare risposte immediate ad un settore della nostra economia che è ad un passo dal tracollo finanziario.

Sen. Basilio GERMANÀ

**Integrazione all'intervento del senatore Lauro
nella discussione generale sul disegno di legge n. 2942**

Nella fattispecie omettere di evidenziare chiaramente che le infrastrutture saranno accessibili a tutti gli operatori, e senza discriminazione, significa non solo non prendere in dovuta considerazione le osservazioni della Commissione, ma anche creare le condizioni di possibili effetti distorsivi della concorrenza e di effettiva discriminazione tra operatori di uno stesso settore.

Data la necessità di sviluppare il trasporto combinato, le incentivazioni alla realizzazione di queste infrastrutture sono una necessità ed uno dei maggiori obiettivi della politica europea dei trasporti. Tuttavia, la fase di potenziamento delle tracce ferroviarie necessiterà di un periodo di realizzazione di almeno cinque anni. Pertanto, il provvedimento servirà a potenziare le infrastrutture già esistenti ed utilizzate privatamente da parte di poche aziende.

In tal caso, la Commissione non mancherà di sanzionare il provvedimento o ne chiederà la modifica in modo da evitare che dalla sua applicazione si favorisca direttamente o indirettamente alcuni operatori a scapito di altri e si generi conseguentemente una situazione di distorsione della concorrenza sia fra operatori italiani che fra operatori di altri paesi dell'Unione europea.

Per quanto riguarda, invece, la possibilità di finanziare beni immobili destinati allo stoccaggio e alla movimentazione delle merci ma non considerati come infrastruttura adibita al trasporto combinato, bisogna rilevare che nella comunicazione n. C368, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee* il 23 dicembre 1994 e intitolata «Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà», nell'ultimo paragrafo del punto 2.1 si può leggere che la ristrutturazione deve mirare, tra l'altro, a riorganizzare e razionalizzare le attività aziendali su basi di maggiore efficienza. Questo vale anche per il settore dei trasporti nella misura in cui lo scopo perseguito non contrasta con le disposizioni settoriali specifiche contenute nel regolamento 1107/70.

Non sarà difficile quindi dimostrare che la realizzazione di tali impianti rientra in questo quadro in quanto migliora la qualità del servizio offerto dalle aziende di trasporto, senza aumentare l'offerta complessiva di trasporto sul mercato italiano. Ciò significa che l'effetto sul libero gioco della concorrenza è assolutamente irrilevante e non può essere motivo di contrasto con la regolamentazione europea.

Altre perplessità potrebbero essere sollevate sul rinnovo del parco veicolare, che sicuramente è uno degli argomenti più scottanti. Per vari aspetti, infatti, la normativa comunitaria vi si oppone, sia sotto il profilo della disciplina generale in tema di aiuti, sia sotto il profilo della regolamentazione settoriale specifica.

In tema di aiuti generici, non sono consentiti gli aiuti al funzionamento, vale a dire l'incentivazione per l'acquisto di quei beni o servizi

che rientrano nell'attività normale di un'azienda. Pertanto, gli incentivi all'acquisto di nuovi automezzi da parte delle imprese di autotrasporto non sono generalmente approvati dalla Commissione europea, in quanto l'acquisto di nuovi automezzi rappresenta, per un'azienda sana, un investimento di normale amministrazione.

Una delle eventuali ragioni che potrebbe motivare questo tipo di aiuto, che rappresenta comunque un aiuto al funzionamento teoricamente vietato dalla normativa europea, è rappresentato dalla necessità di proteggere l'ambiente o di migliorare la sicurezza stradale. Tuttavia, anche in quest'ultimo caso, l'intensità dell'aiuto deve essere limitata per non generare effetti di distorsione della concorrenza. Pertanto, avere destinato il 50 per cento delle risorse a questo tipo di aiuto potrebbe verosimilmente generare problemi di compatibilità con la regolamentazione europea.

Inoltre, la politica comunitaria in materia di trasporto è favorevole solo agli incentivi a favore del trasporto combinato e intermodale ed è particolarmente contraria a quelli miranti all'acquisto di materiale circolante non specificamente adibito a tale scopo. Dall'analisi delle varie comunicazioni emanate dalla Commissione a questo riguardo, e segnatamente la comunicazione n. 266, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee* del 13 settembre 1996 in merito ad un provvedimento di rinnovo e modifica del parco veicolare emanato dalla Spagna e non approvato dalla Commissione, se non possono desumere le motivazioni. In tale comunicazione, la Commissione, se ne possono desumere le motivazioni. In tale comunicazione, la Commissione dichiara incompatibile questo provvedimento in quanto «il ritiro dalla circolazione di un automezzo di oltre 10 anni non può essere considerato una contropartita o un sacrificio sufficiente a motivare un aiuto».

Spero che l'ordine del giorno approvato in Commissione non rimanga solo tale ma impegni il Governo a definire i limiti massimi di eccedenza rispetto all'articolo 61 del decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992.

Sono convinto, inoltre, che anche gli interventi e agevolazioni per il trasporto combinato ferroviario, marittimo e per via navigabile interna non avrà una concreta attuazione per l'impossibilità di adottare di fatto le previste disposizioni.

Per tutte le considerazioni fatte, illustre Presidente, comunico già il voto contrario del Gruppo Forza Italia al provvedimento in esame.

Sen. LAURO

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

COSTA. - «Norme in materia di stato giuridico degli insegnanti di religione» (2965);

MURINEDDU, SALVATO, ROGNONI, BARRILE, BERTONI, CORTIANA, DE ANNA, DI PIETRO, LAVAGNINI, MARINI, MAZZUCA POGGIOLINI, MELONI, MIGNONE, NIEDDU, PAGANO, PIATTI, SENESE, SQUARCIALUPI e VIVIANI. - «Nuove disposizioni in materia di prestazioni economiche di malattia a favore delle persone addette ai servizi domestici e familiari e deducibilità ai fini dell'IRPEF delle retribuzioni loro corrisposte» (2966).

SALVATO. - «Compiti e funzioni dello psicologo scolastico per il sostegno alla formazione della personalità dei minori» (2967).

Disegni di legge, nuova assegnazione

Su richiesta della 4^a Commissione permanente (Difesa), i disegni di legge: BERTONI e DE LUCA Michele. - «Norme in materia di avanzamento degli ufficiali dell'Arma dei carabinieri» (50); CUSIMANO ed altri. - «Equiparazione delle carriere e dei gradi dell'Arma dei carabinieri, della Guardia di finanza e della Polizia di Stato» (282); LORETO. - «Provvedimenti urgenti per l'Arma dei carabinieri» (358); FIRRARELLO e RONCONI. - «Unificazione dei limiti di età pensionabile per gli ufficiali, gli ispettori, i sovrintendenti dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza, nonché per gli appuntati dei carabinieri e di finanzieri» (1181); PALOMBO. - «Provvedimenti urgenti per l'Arma dei carabinieri» (1386) - già assegnati in sede referente alla Commissione stessa - sono nuovamente deferiti, nella medesima sede, alle Commissioni permanenti riunite 1^a (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione) e 4^a (Difesa), fermi restando i pareri già richiesti, per ragioni di connessione con il disegno di legge n. 2793-ter.

Inchieste parlamentari, opposizione di nuove firme

In data 17 dicembre 1997 il senatore Ferrarello ha dichiarato di apporre la propria firma alla proposta d'inchiesta parlamentare: ASCIUTTI ed altri: - «Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul recente terremoto dell'Umbria e delle Marche» (*Doc. XXII*, n. 42).

Governo, richieste di parere su documenti

Il Ministro dei lavori pubblici, con lettera in data 18 dicembre 1997, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 12 della legge 29 aprile 1976,

n. 178, e dell'articolo 13-*bis*, punto 16, della legge 27 marzo 1987, n. 120, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di ripartizione fondi di cui alla delibera CIPE del 25 settembre 1997 (n. 191).

Ai sensi delle predette disposizioni e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, tale richiesta è stata deferita, d'intesa con il Presidente della Camera dei deputati, alla Commissione parlamentare per il parere al Governo sulla destinazione dei fondi per la ricostruzione del Belice che dovrà esprimere il proprio parere entro il 1° febbraio 1998.

Governmento, trasmissione di documenti

La Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per il turismo – con lettera in data 16 dicembre 1997, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 30, comma 5, della legge 20 marzo 1975, n. 70, la relazione concernente l'attività svolta dall'Automobile club d'Italia, dagli Automobile clubs provinciali e locali e dal Club alpino italiano nell'anno 1995.

La suddetta documentazione sarà inviata alla 10^a Commissione permanente.

Il Ministro del tesoro, con lettera in data 17 dicembre 1997, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 28, comma 3, della legge 24 maggio 1977, n. 227, la relazione sull'attività svolta dalla SACE e sugli interventi di Mediocredito centrale per il primo semestre 1997 (*Doc. XXXV-bis*, n. 4).

Detto documento sarà inviato alla 6^a e alla 10^a Commissione permanente.

Il Ministro delle comunicazioni ha trasmesso in data 17 dicembre 1997 gli atti inerenti ai rapporti regolati dagli articoli 16, 17, 22, e 23 della convenzione tra il Ministero delle comunicazioni e la Rai-Radiotelevisione Italiana Spa approvata con decreto del Presidente della Repubblica il 28 marzo 1994 e gli atti relativi al controllo del Ministero delle comunicazioni sulla concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo, in attuazione del contratto di servizio per il triennio 1994-1996 approvata con decreto del Presidente della Repubblica il 4 aprile 1996.

Tali atti sono assegnati alla Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi.

Mozioni, apposizione di nuove firme

La senatrice Bucciarelli ha aggiunto la propria firma alla mozione 1-00176, dei senatori Scopelliti ed altri.

Interrogazioni, annunzio di risposte scritte

PRESIDENTE. Il Governo ha inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte saranno pubblicate nel fascicolo n. 58.

Interpellanze

MANCONI. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che, con la legge n. 254 del 16 luglio 1997, il Parlamento ha delegato il Governo a emanare, entro sei mesi, uno o più decreti legislativi, per realizzare una più razionale distribuzione delle competenze degli uffici giudiziari, osservando taluni princìpi e criteri direttivi fissati dalla legge, tra cui:

la ristrutturazione degli uffici giudiziari di primo grado, secondo il modello del giudice unico (articolo 1.1a);

la soppressione dell'ufficio del pretore, con il trasferimento delle competenze di tale giudice al tribunale (articolo 1.1b);

la soppressione dell'ufficio della procura della Repubblica presso la pretura circondariale, con il relativo trasferimento delle funzioni alla procura presso il tribunale (articolo 1.1m);

la soppressione delle attuali sezioni distaccate presso le preture circondariali, istituendo, ove occorra, sezioni distaccate di tribunale, per la trattazione di procedimenti di competenza del giudice unico monocratico, secondo criteri oggettivi e omogenei, che tengano conto della estensione del territorio, del numero degli abitanti, delle difficoltà di collegamento, dell'indice di contenzioso civile e penale (articolo 1.1i);

l'attribuzione al giudice unico di tribunale di ulteriori competenze, in materia penale e civile, rispetto a quelle derivategli dal pretore, assicurando le altre competenze al tribunale collegiale, nonchè, per talune fattispecie specifiche, alla corte d'assise e alle sezioni specializzate (articolo 1.1d/n/c/p);

l'esclusione di oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato, a seguito della redistribuzione degli uffici giudiziari (articolo 1.1q);

l'emanazione di disposizioni correttive entro due anni dall'entrata in vigore di ciascun decreto legislativo (articolo 1.4);

che con la legge di riforma non viene soppressa dall'ordinamento giuridico la figura del giudice ordinario monocratico (oggi chiamato pretore, domani «giudice unico» di tribunale), nè viene eliminata la possibilità di istituire uffici giudiziari periferici rispetto alle sedi principali di tribunale, essendo stata prevista l'istituzione di apposite sezioni distaccate ove trattare questioni di competenza dei soli giudici unici, al pari delle sopprimende sezioni distaccate di pretura rispetto alle sedi delle preture circondariali;

che, per localizzare i siti delle sezioni distaccate di tribunale, il Ministero ha raccolto dati sulle attuali sezioni distaccate di pretura, e li ha materializzati in alcuni specifici parametri, che dovrebbero essere sta-

ti sviluppati nel rispetto dei criteri oggettivi e omogenei previsti dal succitato articolo 1 della legge delega n. 254 del 1997, e che comunque sono stati esplicitati nella recente lettera del Ministro di grazia e giustizia del 6 novembre 1997 (prot. 591/IPP/97) – inviata ai presidenti della Conferenza delle regioni, dell’Anci, dell’Upi, dell’Uncem, delle comunità montane, delle province, dei consigli dell’ordine forense e dei consigli giudiziari – nella quale sono stati fissati i limiti minimi di popolazione (bacino d’utenza superiore a 60 mila abitanti) e di estensione territoriale (bacino d’utenza superiore a 40 abitanti per chilometro quadrato), nonché i limiti minimi di collegamento con la sede giudiziaria (in tempi medi ponderati non superiore all’ora), e di carico di lavoro tale da giustificare la presenza di due magistrati presso la istituenda sezione distaccata di tribunale;

che dalle anticipazioni apparse sulla stampa risulterebbe che detti criteri siano stati ampiamente disattesi, essendo prevalse, ancora una volta, logiche che contraddicono le finalità della stessa legge delega;

che, in particolare, la città di Osimo – già sede di pretura – ha subito, inspiegabilmente, un trattamento sfavorevole rispetto ad altre città, sebbene in possesso di requisiti quanto meno equivalenti a queste ultime,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno verificare se gli uffici del Ministero, incaricati alla predisposizione del decreto, si siano uniformati a criteri obiettivi, nel rispetto dei principi e delle finalità della legge delega;

se, nell’emanando decreto, non intenda prevedere l’istituzione, nella città di Osimo, di una sezione distaccata del tribunale di Ancona.

(2-00460)

Interrogazioni

MANZI, MARCHETTI, MARINO. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che l’ispettorato del lavoro è già intervenuto verso 18 laboratori di confezioni presenti tra Bronte e Randazzo in provincia di Catania e che i sopralluoghi eseguiti dai carabinieri hanno portato alla luce situazioni di sfruttamento di minori tra i 10 e i 14 anni che lavoravano per 400.000 lire mensili, e di lavoro nero di minori dai 15 anni in su;

che risulta da notizie di stampa che circa 3.000 persone avrebbero lavorato nel settore catanese delle confezioni, ma solo il 10 per cento di queste, meno di 300, sarebbero contrattualizzate;

che vi sono molte famiglie che lavorano a domicilio sfruttando anche i bambini,

si chiede di sapere:

come sia possibile che questa situazione di illegalità abbia potuto raggiungere tali dimensioni senza che le istituzioni locali o provinciali siano intervenute prima; sinora si pensava che questi fatti capitassero

solo in Albania, a Taiwan o a Singapore, non in un paese come l'Italia con le sue antiche tradizioni di solidarietà che si prepara ad entrare in Europa e che non dovrebbe e non può tollerare l'esistenza di zone dove ancora si pratica lavoro minorile, considerato che in Italia – come denunciano i sindacati – lavorano almeno 230.000 bambini tra i 10 e i 14 anni;

cosa intenda fare il Governo per eliminare questa piaga.

(3-01503)

DE LUCA Michele. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, di grazia e giustizia e del lavoro e della previdenza sociale e al Ministro senza portafoglio per la solidarietà sociale.* – Premesso:

che per esercitare la professione di assistente sociale (sia in forma subordinata che autonoma) è necessario – per i titolari di diploma universitario in servizio sociale – «avere conseguito l'abilitazione mediante l'esame di stato ed essere iscritti all'albo professionale» (ai sensi dell'articolo 2 della legge 23 maggio 1993, n. 84, recante ordinamento della professione di assistente sociale e istituzione dell'albo professionale);

che, tuttavia, non risulta adottato (a più di quattro anni dall'entrata in vigore della legge che lo prevede) il regolamento istitutivo dell'esame di Stato (sebbene sarebbe già avviato il procedimento relativo);

che ne risulta un grave pregiudizio per i titolari di diploma universitario di servizio sociale (consegnato dopo l'entrata in vigore della legge), non potendo questi esercitare la professione di assistente sociale;

che gli stessi titolari di diploma universitario, peraltro, risultano gravemente discriminati rispetto ai diplomati delle scuole dirette a fini speciali universitarie, che – sia pure in via transitoria (articolo 5 della legge n. 84 del 1993 citata) – possono prescindere, per l'esercizio della professione, dall'istituendo esame di Stato,

si chiede di conoscere:

quale sia la posizione del Governo in ordine ai problemi prospettati in premessa;

quali iniziative il Governo (e, segnatamente, il Ministro competente) intenda assumere per adottare, con l'urgenza del caso, il regolamento istitutivo dell'esame di stato per l'esercizio della professione di assistente sociale (di cui alla legge n. 84 del 1993).

(3-01504)

GERMANÀ, BALDINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e delle comunicazioni.* – Premesso:

che la Telecom si accinge a mettere sul mercato il 60 per cento delle quote della società Tralnet spa, da essa posseduta al 100 per cento;

che tale società di teleformazione e teledidattica è ad alto contenuto tecnologico, con un capitale sociale di 6 miliardi ed importanti commesse già acquisite per i prossimi anni;

che detta società, per le sue caratteristiche, si fonda prevalentemente su un *know-how* eccellente,

si chiede di conoscere, anche allo scopo di tutelare gli azionisti privati:

quale società di consulenza sia stata utilizzata per determinare il valore di mercato;

quali siano le modalità della gara d'appalto in base alla quale si starebbe perfezionando la vendita alla Soges spa di Torino;

quali siano i nominativi delle società concorrenti che, invitate alla gara, hanno partecipato alla competizione.

(3-01505)

PELELLA, DE MARTINO Guido, PILONI. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che crescente è il numero dei cittadini, facenti capo ad associazioni e non, impegnati in diverse attività di volontariato;

che tali sono, tra gli altri, i casi di:

a) guardie volontarie venatorie;

b) pensionati impegnati in attività volontaria di vigilanza presso edifici scolastici per conto dei comuni;

c) volontari facenti capo ad associazioni impegnati in attività di assistenza varia – ospedaliera, domiciliare ad anziani – nonché in attività, parimenti volontarie, di carattere sindacale;

che per i soggetti di cui ai punti b) e c) è previsto il solo rimborso per spese;

che per quanti, invece, sono impegnati nelle attività di cui al punto a) è fatto obbligo, a quanto risulta agli interroganti, iscrizione all'INPS sulla base di una circolare interpretativa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale che assimila dette attività a quella di guardie giurate;

gli interroganti chiedono di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda fornire opportuni chiarimenti in ordine agli obblighi previdenziali, contributivi e assicurativi e fiscali dei soggetti impegnati nelle attività di volontariato di cui innanzi.

(3-01506)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

CURTO. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che tra gli anni 1989 e 1993 numerose sono state le società cooperative regolarmente costituite nelle province di Brindisi, Lecce, Taranto e Bari, aventi come oggetto sociale «l'esercizio dell'attività di riparazione motoveicoli, autoveicoli, motocarri, autocarri, mezzi agricoli e

qualsiasi altro mezzo a scoppio; la riparazione di carrozzerie e di motoveicoli, autoveicoli, motocarri, autocarri, mezzi agricoli e qualsiasi altro mezzo a motore; la realizzazione e la riparazione di componenti e parti elettriche di alimentazione per automezzi privati e pubblici; la riparazione e sostituzione di pneumatici per automezzi privati e pubblici; il montaggio su autoveicoli di ganci da traino; l'installazione su autoveicoli di impianti a gas, di impianti di climatizzazione e/o di condizionamento d'aria»;

che le stesse cooperative hanno sedi operative nelle province di Lecce, Brindisi, Taranto e Bari e sede principale in Manduria (Taranto);

che i preposti delle predette officine sono stati assunti regolarmente da almeno tre anni quali operai qualificati all'interno delle singole cooperative;

che i singoli soci lavoratori hanno tutti i requisiti personali espressamente previsti dall'articolo 7, comma 1, della legge n. 122 del 5 febbraio 1992;

che sono decine e decine i meccanici che hanno costituito un sodalizio cooperativistico per poter ottenere dopo tre anni di regolare assunzione quali operai meccanici il riconoscimento tecnico professionale (articolo 7, comma 2, della legge n. 122 del 1992);

che ciò nonostante tale riconoscimento pare continui ad essere negato dalla camera di commercio di Taranto,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per sanare tale controversa situazione.

(4-08993)

LAURO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport, dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che con decreto del 26 settembre 1997 il Ministero per i beni culturali e ambientali ha varato disposizioni in merito all'indennità risarcitoria da applicare alle domande di sanatoria riguardanti gli immobili vincolati dalla legge n. 1497 del 1939, prodotte a seguito delle leggi 28 febbraio 1985, n. 47, e 23 dicembre 1994, n. 724;

che il decreto in questione, subordinando il rilascio delle sanatorie al pagamento dell'indennità, ha effetti retroattivi, obbligando i comuni alla riapertura di pratiche già chiuse e sanate con il rilascio delle autorizzazioni o concessioni sindacali, contraddicendo i principi formulati dall'articolo 11 delle disposizioni preliminari del codice civile;

che l'articolo 38, comma 4, della legge n. 47 del 1985 precisa che «concessa la sanatoria, non si applicano le sanzioni amministrative», fra le quale deve ritenersi compresa anche quella prevista dall'articolo 15 della legge n. 1497 del 1939; inoltre, paradossalmente, qualora le opere abusive non fossero state condonate e non potessero essere demolite, l'articolo 9 della legge n. 47 del 1985 prevede sanzioni (per l'aspetto del vincolo) anche molto inferiori a quelle dovute per l'indennità risarcitoria del decreto ministeriale 26 settembre 1997;

che l'articolo 2, comma 46, della legge n. 662 del 1996 e il decreto 26 settembre 1997 non fanno alcun cenno al vincolo più importante, previsto dalla legge n. 1089 del 1939, che peraltro contempla sanzioni all'articolo 59; di conseguenza, risulterebbe che le amministrazioni comunali possono rilasciare concessioni in sanatoria per questi edifici (esistendone i presupposti), senza far pagare alcuna sanzione; in questo caso non entra in gioco l'articolo 2 del decreto 8 agosto 1997, dello stesso Ministro, che si limita ad affermare che le sanzioni amministrative non sono oggetto di delega ma restano di competenza delle soprintendenze;

considerato:

che il decreto ministeriale 26 settembre 1997 è stato originato dall'articolo 2, comma 46, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, che istituisce l'indennità risarcitoria per le istanze di sanatoria interessanti gli edifici vincolati dalla legge n. 1497 del 1939 e modifica di fatto i contenuti delle leggi n. 47 del 1985 e n. 724 del 1994, richiamate nel decreto, nelle quali invece non vi è traccia di tale sanzione;

che i compiti di vigilanza, rilascio delle autorizzazioni e irrogazione delle sanzioni sono stati trasferiti alle regioni con i decreti del Presidente della Repubblica n. 8 del 1972 e n. 616 del 1977, in attuazione del precetto contenuto nell'articolo 117 della Costituzione; di conseguenza, l'articolo 2 potrebbe presentare aspetti di incostituzionalità;

che sarebbe auspicabile che l'articolo 2 del decreto 26 settembre 1997 venisse integrato con l'indicazione dei parametri per il calcolo dell'indennità risarcitoria cui dovranno attenersi i provvedimenti regionali in materia, al fine di assicurarne l'omogeneità di applicazione su tutto il territorio nazionale;

che nel caso in cui l'immobile «sanato», con regolare concessione del sindaco, sia stato nel frattempo trasferito, non è chiaro a chi richiederà il comune il pagamento dell'indennità: al possessore attuale del fabbricato, che non ha commesso gli abusi sanati, o al vecchio proprietario, che non possiede più l'immobile,

l'interrogante chiede di conoscere se non si ritenga opportuno adottare i necessari provvedimenti per riordinare in via definitiva tutta la materia, tenendo conto che il condono edilizio rappresenta una parentesi assolutoria degli abusi, limitata nel tempo e dettata dalle estreme necessità di cassa dell'erario a cui i cittadini hanno aderito, sottoscrivendo un impegno con lo Stato, che ha concesso la sanatoria degli abusi contro il pagamento di somme ben definite e precisate da leggi specifiche.

(4-08994)

LAURO. – *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica e delle finanze.* – Premesso:

che gli universitari di Marano (Napoli) sono in rivolta;

che per iscriversi all'Università di Napoli quest'anno hanno dovuto pagare fino ad un milione di tasse in più rispetto ai colleghi residenti nei comuni vicini in quanto le segreterie universitarie concedono, in base ai voti e al modello 740 familiare, uno sconto che arriva fino ad un milione ai «fuori sede» e Marano è considerata sede mentre altri co-

muni come Mugnano, Calvizzano, Qualiano e Giugliano, che circondano Marano, sono considerati fuori sede;

che gli oltre seicento universitari di Marano non sono disposti ad essere beffati da leggi e leggine universitarie che penalizzano notevolmente i bilanci delle loro famiglie,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative si intenda adottare per far sì che si ponga fine a questa disparità fra studenti che vivono a poche centinaia di metri gli uni dagli altri.

(4-08995)

BATTAGLIA, VALENTINO, BEVILACQUA, PEDRIZZI. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso:

che nell'ambito del processo di privatizzazione della Telecom, avviato e concluso nel periodo compreso tra giugno e novembre 1997, è stato approvato il piano industriale 1998-2000 che rappresenta il quadro di riferimento per la realizzazione di tale processo;

che per il mantenimento efficiente della rete ed il suo sviluppo sono stati destinati degli investimenti pari a circa 10.000-10.500 miliardi per il triennio 1998-2000, come stabilito dall'assemblea convocata nel luglio 1997 per la fusione di STET e Telecom;

che di tale somma 4.500 miliardi sono finalizzati a progetti innovativi riguardanti la rete di accesso (larga banda e DECT) ed alla nuova piattaforma di commutazione;

che al fine di conseguire il massimo profitto aziendale lo stesso gruppo Telecom annunciava, a distanza di pochi mesi dall'approvazione, che il piano suddetto avrebbe subito un drastico ridimensionamento degli investimenti;

che i progetti più penalizzati, a seguito dei tagli previsti, sarebbero stati proprio quelli che il piano definisce come «innovativi», ovvero quelli denominati larga banda (progetto Socrate) e DECT;

che il progetto Socrate (larga banda) vede ad oggi direttamente coinvolte per la sua realizzazione 10.000 persone, oltre ad un indotto di circa 5.000 persone;

che il drastico ridimensionamento previsto produrrà, quindi, un impatto fortemente negativo a livello occupazionale;

che le regioni maggiormente penalizzate da questa scelta risultano essere quelle del Meridione ed in particolare la Calabria, poichè oltre a bloccare i progetti già avviati verranno interrotte le attività svolte in subappalto nel Centro-Nord da numerose imprese meridionali, creando, così, gravi traumi aziendali e sociali;

considerato:

che il gruppo TELECOM ha già registrato 1.830 miliardi di utile netto nel primo semestre del 1997 e prevede di superare i 2.600 miliardi per l'intero esercizio;

che tale bilancio non giustifica, quindi, il drastico ed incomprensibile ridimensionamento degli investimenti effettuato dal gruppo, peraltro motivato dall'amministratore delegato Tommasi di Vignano quale esigenza per il conseguimento del massimo profitto immediato;

che la privatizzazione e la conseguente gestione di un'azienda di rilevanza strategica come la Telecom dovrebbe saper conciliare le esigenze di redditività complessiva con gli investimenti in progetti a redditività differita,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire al fine di evitare preoccupanti ripercussioni di ordine sia sociale che economico che graverebbero ancora una volta, penalizzandole, sulle regioni meridionali più disagiate.

(4-08996)

PEDRIZZI. – *Ai Ministri della sanità e dell'ambiente.* – Premesso:

che il gas «radon» è un gas naturale derivato dall'uranio 238 che, se inalato oltre certi limiti, provoca nell'uomo l'insorgenza di patologie, specie polmonari, quasi sempre di gravità mortale;

che l'Istituto superiore di sanità (ISS) e l'Agenzia nazionale per la protezione ambientale (ANPA) hanno condotto una campagna, su un campione di 5.000 abitazioni, di controllo sulla presenza del gas radon ed è risultato che in Italia la concentrazione media di questo pericoloso gas è pari a 75 Becquerel per metro cubo, quasi il doppio della media mondiale che si attesta sui 40 Becquerel;

che, inoltre, esistono delle regioni – come ad esempio la Campania – che superano addirittura queste già elevate soglie: in 5 regioni la media si alza sino ad arrivare ad una concentrazione di 120 Becquerel per metro cubo;

che in molti paesi sono state adottate già da tempo norme che prescrivono specifiche misure tecniche sia per la rimozione del gas radon dalle abitazioni sia precise indicazioni per la costruzione – sia nel settore pubblico che in quello privato – di «edifici salubri»,

l'interrogante chiede di conoscere:

quale sia la politica del Governo nei confronti di questo problema, la cui prevenzione deve rientrare nell'ambito di una indispensabile «nuova ottica» di gestione dell'ambiente e della sanità, così come già previsto in molti altri paesi (soprattutto europei);

quali provvedimenti siano stati adottati in conseguenza dei risultati forniti dall'Istituto superiore di sanità sulla concentrazione di radon;

se non si ritenga opportuno e necessario iniziare subito ad individuare specifici finanziamenti almeno per le regioni più «a rischio» e per quelle zone vulcaniche dove si rende improrogabile l'esigenza di imporre nella costruzione e nella ristrutturazione degli edifici e delle abitazioni materiali che impediscano la risalita del radon.

(4-08997)

LAURO. – *Al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso che nel TG2 delle ore 13 di lunedì 8 dicembre 1997 è stata intervistata, tra gli altri, una cittadina albanese che ha dichiarato che all'ambasciata italiana di Tirana sarebbero scomparsi circa 20 numeri di prenotazione per l'ottenimento del visto per l'Italia, l'interrogan-

te chiede di conoscere se risponda al vero quanto dichiarato dalla cittadina albanese ed in tal caso se il Ministro in indirizzo non ritenga:

di verificare se vi sia un vero e proprio «bagarinaggio» per la vendita del visto di espatrio;

di verificare e migliorare gli ordini di richiesta secondo un criterio diverso che eviti quanto verificatosi;

di rendere noto se siano mai state svolte in passato indagini, ed eventualmente con quali risultati, sulle voci di possibili coinvolgimenti di personale dell'ambasciata con la «mafia» albanese per il rilascio dei visti a persone successivamente coinvolte in affari di droga.

(4-08998)

D'ALESSANDRO PRISCO, FALOMI. – *Ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile, per le politiche agricole e dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che dal 1987 la Sisam, società a capitale pubblico (60 per cento Alitalia, 40 per cento Finmeccanica), ha avuto la gestione del servizio aereo di spegnimento degli incendi con una flotta di 10 Canadair, di cui 6 di proprietà del Dipartimento della protezione civile;

che quest'anno il Dipartimento della protezione civile ha deciso di bandire una gara per l'affidamento del servizio, chiamando a partecipare 3 ditte, Sisam Elifly e Sorem e che tale gara è andata formalmente deserta non avendo presentato nessuno dei partecipanti un'offerta in tempo utile;

che la società Sorem, nella fase di preselezione, risulterebbe essere stata dichiarata dalla commissione appositamente costituita dallo stesso Dipartimento «società non in possesso dei necessari requisiti tecnico-economico-finanziari»;

che dopo l'esito inefficace della gara il Dipartimento della protezione civile procedeva all'affidamento diretto per trattativa privata, senza ammettere a tale trattativa tutte le imprese invitate alla gara, assegnando alla ditta Sorem la gestione completa del servizio per i 6 Canadair modello CL 415 di proprietà della Protezione civile a partire dal 1° gennaio 1998;

che con questo affidamento si divide di fatto la gestione dei 6 Canadair della Protezione civile dai 2 del Ministero per le politiche agricole, creando duplicazioni di gestione e di costi per un servizio che dovrebbe essere integrato, anche in relazione a quanto deciso in una Conferenza di servizi svoltasi quest'estate, nella quale si sarebbe deciso di far passare dal prossimo anno il coordinamento di tutte le attività di difesa del suolo e dei boschi alla competenza del Ministro per le politiche agricole;

che la manutenzione dei Canadair era affidata a un presidio di tecnici dell'Alitalia di stanza a Ciampino e che tale presidio rischia ora di essere smantellato, lasciando privo l'aeroporto di uno strumento operativo, necessario anche in vista dell'incremento di traffico per il Giubileo,

gli interroganti chiedono di conoscere:

se si ritenga che l'intera procedura si sia correttamente ispirata alle norme in vigore nella pubblica amministrazione per le gare di affidamento di servizi di pubblica utilità;

se corrisponda al vero che, secondo il contratto stipulato dalla Protezione civile, il primo aereo sarebbe disponibile solo a partire dal mese di maggio, per cui nei primi 4 mesi del 1998 il servizio non si potrebbe svolgere;

se si ritenga che la ditta Sarem, che sembra non essere in possesso dei requisiti necessari, possa gestire un così delicato servizio, che prevede tra l'altro la dislocazione di aerei nei punti di maggiore rischio, che sono in estate al Mezzogiorno e nelle isole ed in inverno nella Liguria;

se corrisponda al vero che tale ditta si sia detta disposta per il momento ad assorbire solo 15 dei 45 piloti impegnati sui Canadair, intendendo svolgere l'attività operativa con ex dipendenti dell'Alitalia, appena prepensionati o esodati, in contrasto con quanto disposto dall'articolo 1, commi 3 e 4, della legge 20 dicembre 1996, n. 640, la quale vieta ai lavoratori dell'Alitalia che fruiscono dei pensionamenti anticipati o degli incentivi all'esodo di ricollocarsi in aziende che operano nell'ambito del trasporto aereo;

se non si ritenga di dover riesaminare tale scelta per quanto susposto e per ottenere il massimo coordinamento operativo tra Protezione civile e Ministero per le politiche agricole nella gestione di un servizio così importante per la pubblica incolumità.

(4-08999)

SARTO. - Al Ministro dei trasporti e della navigazione. -
Premesso:

che la sera di martedì 16 dicembre 1997 un treno Eurostar Milano-Roma si è fermato per un guasto alla «linea aerea» nei pressi di San Giovanni Valdarno nel tratto ferroviario tra Arezzo e Chiusi della linea direttissima;

che i passeggeri del convoglio sono rimasti chiusi nel treno fermo per circa due ore, al freddo e al buio, prima che il convoglio venisse trasportato da un locomotore di soccorso a Chiusi, da dove i viaggiatori del treno guasto sono stati trasferiti su di un Pendolino che li ha portati a Roma;

che sulla stessa linea e nello stesso punto il giovedì precedente si era verificato un guasto simile che aveva bloccato per circa quattro ore i passeggeri sempre di un treno Eurostar;

che in questo caso, come per quello del giovedì precedente, ai passeggeri in attesa nei convogli fermi non venivano date spiegazioni su quanto stava succedendo da parte del personale delle Ferrovie dello Stato;

che nella mattina di mercoledì 17 dicembre il treno Eurostar delle ore 12, in partenza dalla stazione di Milano e diretto a Napoli, dopo aver percorso solo un centinaio di metri è rimasto bloccato

per circa un'ora nei pressi della stazione di partenza a causa di un guasto ad un pantografo;

che anche in questo caso ai passeggeri bloccati nel treno senza corrente e senza riscaldamento non è stata data nessuna spiegazione dal personale ferroviario su quanto stesse avvenendo;

che l'incidente verificatosi martedì si inserisce in un quadro sconsolante di disorganizzazione dell'intero sistema di trasporto ferroviario italiano, sistema di cui si è più volte denunciata la lentezza ad adeguarsi ai migliori *standard* europei di efficienza e funzionalità del sistema e l'assoluta inadeguatezza nel rispondere alla domanda di trasporto delle merci, in particolare nel Nord-Est, questione quest'ultima già oggetto di interpellanza finora senza risposta,

si chiede di sapere:

quali siano i reali motivi di questi frequenti guasti degli Eurostar e delle linee da questi percorse e quali siano i provvedimenti che il Ministro intenda far adottare per evitare che in futuro si ripetano con tale frequenza;

quali provvedimenti si intenda adottare per far fronte, con efficienza e tempestività, e con adeguata professionalità del personale, a tali situazioni di emergenza e per evitare ritardi e disagi gravi e ingiustificabili ai passeggeri;

quali provvedimenti si intenda adottare per far fronte alla situazione di disorganizzazione generalizzata dell'intero sistema di trasporto ferroviario e per dare vita finalmente ad una seria ed organica razionalizzazione e ristrutturazione.

(4-09000)

LORETO. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che nel territorio del comune di Roccaforzata (Taranto) esiste un'isola amministrativa appartenente al comune di Taranto, nella quale risiedono circa 60 cittadini, che dipendono dall'amministrazione comunale di Taranto, pur vivendo in un altro comune che dista oltre 20 chilometri;

che tale anomala situazione determina un notevole disagio per questi cittadini, che per qualsiasi pratica amministrativa sono costretti a recarsi a Taranto;

che da parte del comune di Roccaforzata è stata più volte ribadita la disponibilità a risolvere il problema anche con una permuta territoriale, mentre persiste un atteggiamento di inerzia sul problema in questione da parte del comune di Taranto,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative si intenda intraprendere per dare una risposta concreta e definitiva al disagio e alle difficoltà che quotidianamente sono costretti a subire tanti incolpevoli cittadini.

(4-09001)

MANFREDI. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che la recente decisione di declassare l'aeroporto di Torino-Caselle ha costituito una durissima penalizzazione per tutto il bacino di traffico piemontese, con il conseguente aumento dei costi per il sistema dei trasporti;

che la città di Torino e, in generale, la regione Piemonte stanno tentando di uscire dalla crisi industriale ed è, pertanto, indispensabile per tutti gli operatori avere garanzie sufficienti per poter svolgere al meglio il proprio lavoro;

che la prima condizione perchè nuove imprese decidano di localizzarsi nella regione Piemonte, apportando nuovo lavoro, è che sia garantita agli imprenditori la massima libertà di movimento per intrattenere relazioni di lavoro e per poter consolidare la propria presenza sui mercati nazionali ed internazionali,

l'interrogante chiede di conoscere se non sia possibile, nel rispetto delle motivazioni tecniche e di sicurezza, adottare interventi che consentano, almeno temporaneamente, di riportare lo scalo alle sue normali condizioni di agibilità, nell'attesa di una soluzione definitiva che possa essere vantaggiosa per tutti gli interessati.

(4-09002)

PASTORE. – *Ai Ministri per le politiche agricole e delle finanze.* – Premesso:

che sono stati recentemente inviati dall'INPS agli imprenditori agricoli i bollettini di pagamento dei contributi previdenziali riferiti alla manodopera agricola a tempo determinato occupata nel secondo trimestre del 1997;

che a causa della mancata fiscalizzazione riservata alle regioni Abruzzo, Molise e Lazio dalla legge n. 48 del 1988 e successive modifiche anche per i trimestri successivi, quindi per tutto l'anno in corso, i costi previdenziali per una giornata lavorativa assommeranno a lire 40.000 (invece che lire 24.000 come in precedenza);

che a questi livelli gli imprenditori agricoli non potranno più ammortizzare i costi della manodopera, data la crisi che ha colpito questo settore primario, considerando anche la scarsa remunerazione dei prodotti agricoli per la concorrenza degli altri *partner* europei, che hanno costi gestionali di manodopera nettamente inferiori;

che non si può sottovalutare il fatto che la retribuzione sindacale per gli operai agricoli è mediamente di lire 60.000 e che tale importo va aggiunto al costo previdenziale di lire 40.000 giornaliero, determinato su salari medi convenzionali (lire 86.000 giornaliero) che non corrispondono al salario reale sindacale oggi applicato in campagna;

che gli oneri sociali che gravano sugli agricoltori italiani sono i più alti in Europa, a fronte di prestazioni previdenziali nettamente inferiori per gli addetti,

si chiede di sapere come si intenda intervenire per ripristinare nelle regioni di cui sopra la fiscalizzazione come in precedenza,

anche in considerazione dello stato di profondo malcontento in cui versa il settore agricolo sia a livello locale che nazionale.

(4-09003)

PEDRIZZI, BONATESTA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che il problema della gestione e della amministrazione della giustizia continua a rappresentare – in tutto il territorio nazionale anche se, come ovvio, con differenti problematiche nelle varie sedi – una delle esigenze più urgenti e necessarie da risolvere;

che il Governo, se da un lato non ha potuto fare a meno di riconoscere le urgenze sia in termini numerici di presenze negli organici che per quanto attiene all'aspetto dell'edilizia penitenziaria, dall'altro non ha ancora adottato alcuna specifica misura volta ad iniziare a porre rimedio a queste richieste;

che, al contrario, nel corso del 1997 il Governo ha dimezzato i fondi stanziati ed è avvenuto, ad esempio, che lo stanziamento di lire 1.268.335.323 (per il capitolo 2088) è stato poi ridotto alla metà (lire 606.648.000), riduzione gravissima se si tiene presente che simile politica è arrivata ad incidere su beni di prima necessità e ha reso problematico persino il pagamento dei canoni relativi a luce, acqua e riscaldamento;

che la provincia di Latina si trova proprio in questa condizione, nonostante essa sia stata – più volte – denunciata e portata all'attenzione delle varie autorità competenti ancora oggi, nonostante le carenze siano divenute ormai inaccettabili, tuttavia, la casa circondariale ancora versa in uno stato di assoluta «emergenza»;

che la casa circondariale di Latina risale, infatti, agli anni 1930-40 e l'unica rilevante modifica risale agli anni '70, quando fu creata la sezione femminile che poi fu adeguata al regime di alto indice di sorveglianza cui ancor oggi è sottoposta;

che la casa, edificata in quella che era un tempo la periferia, si trova oggi quasi al centro della città, estremamente vicina ad altri edifici e palazzi, per cui risulta particolarmente difficile e pericoloso il compito delle sentinelle sui muri di cinta;

che la sezione maschile ha una capienza «ottimale» di 53 unità che elevata in termini di «capienza massima», ovviamente non regolamentare, può accettare straordinariamente 106 unità, mentre sono presenti in media ben 120 detenuti (in pratica in una cella per 3 persone vi sono costretti 7 detenuti);

che è del tutto evidente che, in queste condizioni perduranti da lungo tempo, i parametri – ed i limiti – di igiene, sicurezza e vivibilità sono assolutamente compromessi e non più accettabili, anche considerato che il 40 per cento dei detenuti risulta essere tossicodipendente, con 5 soggetti affetti da HIV e circa 30 affetti da epatite C;

che, in riferimento alla sezione maschile, essendovi in essa 4 reparti, compreso quello dell'isolamento, non è possibile dare attuazione alla normativa ministeriale che stabilisce di tener separati

i detenuti tossicodipendenti da quelli che non lo sono, quelli primari dai recidivi, quelli anziani da quelli giovani e così via;

che la sezione femminile consta di 30 celle singole dove, in effetti, non vi sono simili problemi di sovraffollamento ma, trattandosi di una sezione ad «alto indice di sorveglianza» in quanto vi sono detenute politiche cosiddette «irriducibili» e detenute affiliate a clan mafiosi o camorristici, presenta gravi problemi di gestione e di controllo, stante la permanente carenza di personale in organico;

che, infatti, nonostante la pianta organica relativa a tutto il personale dipendente preveda 202 unità, attualmente sono in servizio non più di 152-157 unità e, proprio per mancanza di personale, nella sezione maschile vi è un reparto ristrutturato ma non attivato;

che ad acuire la necessità di poter disporre di un maggiore numero di dipendenti va ricordato che a partire dallo scorso mese di ottobre il servizio relativo al «nucleo di traduzione e piantonamento», prima a carico dei carabinieri, è passato in carico all'amministrazione penitenziaria con la previsione che 28 unità vengano sottratte ulteriormente dal totale delle unità presenti,

gli interroganti chiedono di sapere:

se il Governo – ed in particolare il Ministro competente e responsabile – sia a conoscenza specificatamente di questo stato di cose e del livello di inaccettabile gravità in cui versa l'amministrazione della giustizia nella provincia di Latina;

quale sia la condizione in cui si trovano le case circondariali ed i penitenziari delle altre città italiane, in particolare di quelli della regione Lazio;

quali urgenti ed immediati provvedimenti si intenda adottare per far fronte alle carenze sin qui – limitatamente – esposte, ma comunque sufficienti per dare una chiara dimensione del livello di emergenza in cui sono costretti sia i detenuti che i dirigenti della stessa amministrazione penitenziaria, provvedendo, con disposizioni immediate, ad incrementare ed adeguare la pianta organica secondo le unità previste e le esigenze sempre più impellenti sia dei detenuti sia dei vari operatori dell'amministrazione;

se non si giudichi, infine, doveroso, esaminare la necessità di provvedere alla costruzione di una nuova casa circondariale a Latina con una capienza di almeno 250 soggetti, da ubicarsi al di fuori del centro cittadino, e, contemporaneamente, provvedere ad una adeguata ristrutturazione della casa esistente al fine di destinare in essa la sola sezione femminile, con tutte le esigenze del caso.

(4-09004)

COLLA. – *Ai Ministri delle comunicazioni e delle finanze.* – Premesso che il giorno 15 dicembre 1997 è scaduto il termine per il rinnovo delle licenze UTIF (ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione) per la somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche;

considerato:

che i titolari della licenza UTIF della provincia di Piacenza hanno ricevuto nei giorni scorsi un bollettino di versamento per lire 65.000

da parte del Ministero delle finanze, con numero di conto corrente postale n. 13388657, intestato all'UTIF di Parma;

che l'UTIF di Parma, quale compartimento delegato alla riscossione dei tributi per la provincia di Piacenza, pare non abbia ricevuto le somme dovute dai titolari di licenza in quanto il conto corrente postale succitato risulta erroneamente a carico dell'UTIF di Pescara, anziché dell'UTIF di Parma;

che gli uffici postali e le amministrazioni comunali deputate all'espletamento delle pratiche non hanno ricevuto alcuna comunicazione ufficiale da parte di nessun organo istituzionale;

valutato:

che l'erronea segnalazione di conto corrente postale ha comportato gravi disagi per le amministrazioni comunali e per i contribuenti;

che l'UTIF di Parma, non avendo ricevuto tali somme, potrebbe rivalarsi sui titolari di licenze in quanto considerati inadempienti e quindi imporre loro un nuovo versamento,

si chiede di sapere:

quali misure immediate intendano adottare i Ministri in indirizzo al fine di porre rimedio ad una situazione che sta creando gravi disagi ai cittadini;

se non sia opportuno comunicare tempestivamente agli uffici postali ed alle amministrazioni comunali quale comportamento adottare e quali spiegazioni concedere ai cittadini a fronte delle loro giustificate proteste.

(4-09005)

BONFIETTI. – *Al Ministro della difesa.* – Considerato:

che si sono appena chiuse le manifestazioni per ricordare il settimo anniversario della tragedia del «Salvemini», la scuola della periferia di Bologna sulla quale precipitò un velivolo dell'Aeronautica militare provocando la morte di dodici studenti e il ferimento di moltissimi altri e che in tale occasione hanno destato parecchio scalpore e malumore nell'opinione pubblica le denunce di promesse non mantenute da parte del Ministero della difesa;

che non si hanno infatti notizie dell'impegno preso, dopo la chiusura delle vertenze risarcitorie, per la realizzazione della «Casa della solidarietà» il cui progetto, in questi anni, ha ricevuto in varie occasioni l'apprezzamento del Presidente della Repubblica, del Presidente del Consiglio e di molti Ministri e altresì non si vedono segnali che annuncino l'elaborazione di una nuova e compiuta disciplina in materia di sicurezza aerea con particolare riferimento alle modalità di effettuazione delle esercitazioni militari,

l'interrogante chiede di conoscere le ragioni per le quali non vengano tempestivamente realizzati gli impegni concordati come significativo gesto di fronte ad una catastrofe di tale entità.

(4-09006)

PEDRIZZI – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* –
Premesso:

che sono migliaia i lavoratori e i pensionati residenti in Aprilia che giornalmente fanno uso della linea ferroviaria Roma-Nettuno per raggiungere il posto di lavoro, la scuola o le varie facoltà universitarie;

che i predetti pendolari sono costretti a viaggiare quotidianamente con gravi disagi: i vagoni dei treni sono sovraffollati, accumulano notevoli ritardi e spesso le condizioni igieniche sono scarse;

che gli studenti e i lavoratori pendolari avrebbero diritto di essere maggiormente tutelati, per esempio con tariffe più basse, mentre invece subiscono un trattamento del tutto inadeguato sia dal punto di vista economico che della qualità del servizio;

che dal 1994, poi, l'introduzione dell'abbonamento integrato «Metrebus», che impone un prezzo molto elevato dando la possibilità di poter usufruire dei mezzi pubblici della città di Roma anche a coloro che non lo vogliono, ha contribuito a esasperare ulteriormente i predetti fruitori che hanno perciò inscenato manifestazioni, raccolta di firme e promosso contestazioni;

che le biglietterie dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, inoltre, continuano a considerare la tratta Roma-Aprilia secondo la tariffa standard di 50 chilometri pur risultando la distanza effettiva come indicato nella chilometrazione stampata sul biglietto di soli 39,150 chilometri, con conseguente aumento del costo dello stesso di circa il 20 per cento;

considerato:

che al fine di tutelare i diritti degli studenti e dei lavoratori pendolari i consiglieri comunali di Alleanza Nazionale al comune di Aprilia hanno presentato una mozione che «impegna il comune medesimo a fare quanto possibile per tutelare i diritti degli studenti e dei lavoratori pendolari davanti alle Ferrovie dello Stato ed all'amministrazione regionale affinché promuovano un incontro tra rappresentanti di tutti i sindacati, dei partiti e dei comitati pendolari di Aprilia, i rappresentanti degli studenti oltre che i rappresentanti dell'amministrazione comunale con una delegazione dell'amministrazione della regione Lazio»;

l'interrogante chiede al Ministro in indirizzo di sapere se sia a conoscenza di tutto quanto sopra esposto e, del caso, se intenda intervenire nelle sedi più opportune e con i mezzi che riterrà più idonei per accelerare i tempi per la convocazione di un incontro come da richiesta della mozione al fine di risolvere i problemi descritti in premessa e limitare i disagi di tutti i pendolari della tratta ferroviaria Roma-Nettuno.

(4-09007)

MAGGI. – *Ai Ministri dell'ambiente e della sanità.* – Premesso:

che l'Ente autonomo dell'Acquedotto Pugliese (EAAP) gestisce l'impianto di depurazione a servizio del comune di Conversano (Bari);

che per sopperire alle deficienze dell'impianto si sono creati campi di spandimento e cavità naturali (inghiottitoi);

che il sistema di depurazione del comune di Conversano è vetusto e che lo stesso comune non è dotato di rete per la raccolta delle acque pluviali che vengono raccolte nella rete fognante già precaria di per sè;

che sia i campi di spandimento che gli inghiottitoi da parecchi anni hanno esaurito la capacità di assorbimento;

che periodicamente, con le piogge, si verifica il fenomeno di tracimazione nei fondi rustici e che le acque non depurate proseguono per gravità lungo un percorso a cielo aperto e attraverso un canale artificiale raggiungono la spiaggia di Mola di Bari, riversandosi in mare;

che negli anni questa gravissima situazione è stata segnalata alla procura della Repubblica di Bari sia da privati cittadini che dagli amministratori locali, nonchè dalla commissione ambiente della provincia di Bari;

che la stessa EAAP ha eccepito la propria carenza di legittimazione passiva, precisando che, quale Ente gestore del depuratore, ha più volte segnalato al comune di Conversano l'insufficienza ricettiva, nonchè la vetustà dell'impianto di depurazione, peraltro non conforme alla legge regionale n. 24 del 1983 e la progressiva incapacità del potere assorbente dei campi di spandimento;

che la stessa EAAP a più riprese ha evidenziato che il comune di Conversano è sprovvisto della rete di raccolta delle acque meteoriche che, abusivamente, vengono immesse nella condotta fognante;

che già nel 1973 e ancora nel 1993 il comune di Mola di Bari ha subito l'insulto del colera soprattutto a causa di queste inqualificabili negligenze del limitrofo comune di Conversano;

che, finalmente, la pretura di Bari, su ulteriore segnalazione di privati cittadini (ricorso del 5 marzo 1997) danneggiati nei loro beni, parrebbe intenzionata a dare inizio al giudizio di merito,

l'interrogante, preoccupato che la vicenda possa protrarsi per ulteriori decenni senza che si trovi una sollecita, tempestiva ed efficace soluzione a questa vergogna, chiede di conoscere quali doverosi ed immediati provvedimenti intendano adottare i Ministri competenti al fine di sbloccare questa situazione di stallo che vede gli enti interessati palleggiarsi le proprie responsabilità, mentre il territorio di Mola ed i molesi continuano, quotidianamente, a subirne le vergognose conseguenze.

(4-09008)

VENTUCCI, D'ALÌ. – *Al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che nel corso dell'ultimo vertice europeo di Lussemburgo dure precondizioni sono state imposte per la partecipazione della Turchia alla Conferenza europea da parte dei paesi partecipanti;

che tali pregiudiziali inserite nel comunicato finale hanno causato una dura, giustificata reazione negativa da parte della Repubblica di Turchia;

che in seguito a tale atteggiamento manifestato dal vertice europeo la Turchia ha annunciato che procederà con una «maggior

integrazione politica, economica e militare, con più stretti legami in politica estera» della parte turca dell'isola di Cipro;

che tale manifestazione potrebbe impedire la creazione di una delegazione congiunta di Cipro alla prossima Conferenza europea per valutarne l'ingresso nell'Unione;

considerato:

che l'inclusione della Turchia nel processo di ampliamento dell'Unione europea deve essere considerato fatto prioritario per lo sviluppo e la sicurezza dell'Unione;

che posizioni assunte dal vertice europeo quali quelle manifestate con il comunicato finale dell'ultimo vertice di Lussemburgo, provocando giustificate reazioni da parte turca, pregiudicano il corretto svolgimento del possibile processo di integrazione dell'isola di Cipro con l'Unione europea,

gli interroganti chiedono di sapere:

quali iniziative si intenda adottare per manifestare in modo più incisivo in ambito comunitario l'atteggiamento favorevole dell'Italia ad un rapido ingresso della Turchia nell'Unione europea;

se non si intenda adottare iniziative bilaterali con i *partner* della Comunità attualmente poco favorevoli al processo di integrazione della Turchia al fine di ottenere un'adeguata sensibilizzazione delle parti per una rapida favorevole definizione ed il relativo avvio del processo di integrazione;

quali iniziative diplomatiche si intenda adottare per garantire la partecipazione e la rappresentatività nei negoziati con l'Unione europea della totalità della comunità cipriota con particolare riferimento a quella di etnia turca.

(4-09009)

LORETO. – *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo.* – Premesso:

che con la legge 7 marzo 1996, n. 108, recante «Disposizioni in materia di usura», sono state emanate norme per la riabilitazione dei debitori protestati che abbiano adempiuto all'obbligazione per la quale il protesto è stato levato e non abbiano subito ulteriori protesti;

che il comma 6 dell'articolo 17 della legge n. 108 del 1996 prescrive che «per effetto della riabilitazione il protesto si considera, a tutti gli effetti, come mai avvenuto»;

che, nonostante l'esistenza di una norma così chiara, le camere di commercio, industria, artigianato ed agricoltura continuano a rilasciare certificati recanti precise e dettagliate indicazioni di protesti anche se seguiti da riabilitazione e a trasmettere tali notizie attraverso i propri terminali;

che tutto ciò blocca il completo reinserimento del riabilitato nel suo contesto socio-economico, vietandogli persino l'apertura di un normalissimo conto corrente bancario,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga urgente e necessario impartire idonee istruzioni alle camere di commercio, industria, artigianato ed agricoltura affinché non vengano più evidenziati i protesti nel

caso sia sopraggiunta la riabilitazione, per evitare che si crei nuovo terreno di coltura per il fenomeno dell'usura.

(4-09010)

LORETO. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* –
Premesso:

che con bando di gara inviato alla CEE in data 2 ottobre 1997 e pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, foglio inserzioni n. 233 del 6 ottobre 1997, è stato deciso di appaltare il servizio di conduzione, manutenzione e controllo di tutte le opere esistenti nell'area dell'impianto di potabilizzazione delle acque del Sinni nel territorio di Laterza (Taranto), per un importo annuo presunto a base d'asta di lire 10 miliardi e 300 milioni;

che in data 29 ottobre 1997 il direttore generale dell'EAAP ha reso noto che il commissario straordinario dell'Ente, con proprio provvedimento di autotutela n. 2962 del 15 ottobre 1997, ha annullato i bandi di gara relativi all'appalto dei servizi di conduzione degli impianti di potabilizzazione del Sinni, del Camastra e degli acquedotti metapontini;

che la ditta Holst Italia spa, titolare fino al 31 dicembre 1997 del servizio di conduzione, manutenzione e controllo dell'impianto di potabilizzazione delle acque del Sinni nel territorio di Laterza, ha inviato in data 27 giugno 1997 ai circa 45 dipendenti un regolare preavviso di licenziamento per l'ormai prossima scadenza del contratto con l'EAAP;

che gli stessi dipendenti hanno già adito la magistratura per ottenere il riconoscimento del rapporto di dipendenza dall'EAAP ai sensi della legge n. 1369 del 1960;

che è del tutto evidente che con l'assunzione degli stessi dipendenti l'EAAP non solo acquisirebbe nel proprio organico lavoratori che hanno acquisito competenze e professionalità maturate in molti anni di attività, ma risparmierebbe anche diversi miliardi all'anno, come da tempo è stato evidenziato e dimostrato più volte dallo scrivente in diverse interrogazioni parlamentari presentate negli ultimi anni,

l'interrogante chiede di sapere:

se risulti al Ministro in indirizzo con quale personale l'EAAP assicurerà la conduzione, la manutenzione e il controllo dell'impianto di potabilizzazione delle acque del Sinni nel territorio di Laterza, atteso che il contratto tra l'Ente e l'Holst Italia spa scade il 31 dicembre 1997;

se non ritenga il Ministro in indirizzo ormai necessario ed urgente verificare la fondatezza di quanto più volte segnalato sulla opportunità e convenienza per l'EAAP di gestire in proprio l'attività di potabilizzazione delle acque del Sinni in territorio di Laterza e conseguentemente assumere i lavoratori che da anni lavorano in quell'impianto alle dipendenze dell'Holst Italia spa.

(4-09011)

MACERATINI, MANTICA, CAMPUS, MAGNALBÒ, MARTELLI, BATTAGLIA, CARUSO Antonino. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che con provvedimento del 16 giugno 1997, il procuratore capo della Repubblica presso il tribunale di Roma, dottor Salvatore Vecchione, ha revocato al sostituto procuratore, dottor Giuseppe Pititto, l'incarico per lo svolgimento delle indagini per il duplice assassinio in Somalia dei giornalisti italiani Ilaria Alpi e Miran Hrovatin;

che la revoca è intervenuta in un momento particolarmente delicato delle indagini perchè stavano per giungere dalla Somalia due testimoni oculari del duplice omicidio individuati e citati proprio dal pubblico ministero Pititto, cui, però, è stato impedito di sentirli;

che la revoca è stata motivata dal procuratore capo, con una diversità di vedute in ordine alle modalità di conduzione delle indagini tra il dottor Pititto ed il dottor Andrea De Gasperis, altro pubblico ministero che, solo formalmente, restava designato allo svolgimento delle indagini;

che la motivazione addotta è assolutamente pretestuosa, essendo notorio che, sin dal momento in cui l'allora procuratore della Repubblica, dottor Michele Coiro, lo ha designato per la trattazione del procedimento, fino allora affidato al dottor De Gasperis (aprile 1996), il dottor Pititto, con il consenso e su disposizione del procuratore medesimo, ha portato avanti le indagini da solo, in quanto il dottor De Gasperis non se ne è più interessato;

che analogo provvedimento non risulterebbe sia stato adottato dal procuratore Vecchione in altri casi identici nei quali le indagini sono formalmente affidate a due sostituti e vengono, in realtà condotte da uno solo di essi;

che nello scorso mese di novembre il procuratore della Repubblica, dottor Vecchione, in un giorno di temporanea assenza dall'ufficio del dottor Pititto del quale era a conoscenza, avrebbe mandato nella stanza del sostituto la propria segretaria ed un carabiniere con l'ordine di ricercare e prelevare dei fascicoli relativi ad un procedimento che pretendeva di visionare, senza averne, prima, fatto richiesta al dottor Pititto che era il magistrato titolare del procedimento in questione;

che entrambi i suddetti episodi, se veri, sarebbero estremamente gravi, rivelando scarso rispetto delle regole da parte del procuratore capo ed inoltre un atteggiamento persecutorio ed un intento delegittimante dello stesso nei confronti di un suo sostituto;

che siffatto atteggiamento appare del tutto incomprensibile, perchè il procuratore Vecchione ha dato atto al pubblico ministero Pititto di eccellenti qualità professionali;

che il comportamento del procuratore capo aumenta i pericoli ai quali è, da tempo, esposto a causa di talune indagini da lui condotte il pubblico ministero Pititto, il quale, peraltro recentemente, è stato ancora una volta minacciato di venire ammazzato come un cane se avesse impugnato la sentenza sulle foibe;

che da un servizio riportato il 3 novembre 1997 sul periodico «Il Mondo», emerge l'esistenza di un malcontento diffuso tra i magistrati

della procura della Repubblica presso il tribunale di Roma, al punto che ben 18 sostituti hanno chiesto il trasferimento,

si chiede di sapere se non si ritenga indispensabile intervenire, per quanto di rispettiva competenza, con la massima urgenza ed obiettività al fine di accertare se i fatti esposti in premessa siano veritieri ed all'esito assumere opportune iniziative o adottare idonei provvedimenti finalizzati alla tutela del rigoroso rispetto delle regole da parte di ogni e qualsiasi magistrato quale che sia il suo grado e l'ufficio ricoperto, perchè sia riportata serenità in uno degli uffici giudiziari più importanti e delicati d'Italia.

(4-09012)

IULIANO. – *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo.* – Per conoscere:

se le organizzazioni sindacali della Star di Sarno (Salerno) siano state adeguatamente consultate, atteso che in questa particolare fase di crisi, che ha visto l'espulsione di 62 unità in esubero per effetto di una scelta produttiva orientata verso la lavorazione esclusiva del filetto e l'eliminazione del prodotto congelato, l'azienda ha manifestato l'intenzione di ricorrere alla cassa integrazione guadagni;

con quali strumenti sia possibile scongiurare il rischio di un disimpegno generale verso la struttura di Sarno e la cessazione dell'attività come conseguenza dell'eventuale immediata sospensione della lavorazione del pesce congelato, considerando che si tratta di ipotesi che ad avviso delle locali organizzazioni sindacali, non costituiscono affatto la soluzione migliore per risolvere i problemi della produzione della Star, anche alla luce degli orientamenti e delle scelte che caratterizzano aziende dello stesso settore al livello nazionale e che stanno indirizzando la produzione verso obiettivi di diversificazione per rispondere al mercato con un *mix* produttivo tra quote di filetto e quote di congelato;

quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano adottare per contenere e combattere le conseguenze occupazionali negative per la Star di Sarno.

(4-09013)

MANCONI. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che la legge 26 luglio 1975, n. 354 (ordinamento penitenziario), ha istituito i centri di servizio sociale per adulti (CSSA) e, ad oggi, sono 52 quelli operanti sul territorio nazionale;

che l'attività di questi Centri si esplica in molteplici interventi trattamentali e risocializzanti, sia all'interno degli istituti penitenziari che sul territorio, per quei soggetti ammessi alle misure alternative alla detenzione e ad altri benefici di legge, nell'ambito di territori ampi, spesso disagiati e ad alto tasso di criminalità;

che il Centro di servizio sociale per adulti di Milano opera con gli utenti residenti e/o presenti nel territorio delle province di

Milano e Lodi e collabora con gli istituti di pena di Milano, San Vittore, Milano Opera, Monza e Lodi;

che la dotazione organica prevista per il CSSA, in base alle piante organiche del 1993, è di 726 assistenti sociali, organico che sta per essere completato con l'immissione dei vincitori e degli idonei dell'ultimo concorso;

che la pianta organica del CSSA di Milano, rispetto agli assistenti sociali, è ferma al 1984, già largamente sottostimata al momento dell'approvazione e mai rivista alla luce delle normative sopravvenute; dei 30 assistenti sociali della suddetta pianta organica solo 14 sono attualmente operanti a tempo pieno, 3 sono stati autorizzati al lavoro *part-time*, 2 unità sono assenti per maternità;

che con l'ultimo concorso per assistenti sociali coordinatori, nel luglio 1997, sono state assegnate 17 unità, di cui 9 hanno preso servizio e 6 sono state già trasferite a una sede distaccata; a copertura dei 14 posti, rimasti vacanti con l'ultima immissione di personale, il 1° dicembre 1997 sono stati assegnati 10 assistenti sociali risultati idonei all'ultimo concorso, di cui 4 hanno preso servizio;

che diversamente da altri centri la nuova determinazione delle piante organiche (decreto ministeriale del 1997) prevede, per il CSSA di Milano, un numero di assistenti sociali coordinatori immutato rispetto al precedente decreto ministeriale del 1984, nonostante il rapporto tra assistenti sociali e carico di lavoro indichi la necessità di maggiore personale;

che nel CSSA di Milano, da sempre, ma in particolare dopo l'ottobre 1991 (data di immissione dei 24 vincitori e idonei del penultimo concorso per assistenti sociali coordinatori), si sono registrati 11 trasferimenti, 5 dimissioni, 4 distacchi: una mobilità cui non hanno fatto seguito le necessarie sostituzioni del personale, se non attraverso l'invio, dal mese di novembre 1997, di 3 assistenti sociali in missione da tre centri della Lombardia (Como, Pavia, Brescia), per 3 mesi e a tempo parziale;

che rispetto all'organico delle qualifiche direttive per il CSSA di Milano sono previsti il direttore e tre vice direttori; attualmente è in servizio il solo direttore; tra il 1992 e il 1996 sono stati immessi in servizio e trasferiti o distaccati tre vice direttori; a fronte di tale situazione è stato incaricato dal 15 settembre 1997, a tempo parziale, un direttore, in forza anche al provveditorato regionale;

che nel 1996 i soggetti seguiti dai CSSA nazionali, nel corso delle misure alternative (affidamento al servizio sociale, semilibertà, detenzione domiciliare, libertà vigilata, libertà controllata), sono stati ben 15.299 (di cui 1.056 nel solo Centro di Milano);

che nel 1996 gli altri interventi di osservazione e trattamento intramurale e le inchieste di servizio sociale per soggetti in libertà o perchè ristretti in altri istituti di competenza di altri CSSA, secondo dati nazionali, sono stati ben 2.644, complessivamente il carico di lavoro, nel 1996, è stato di 11.859 casi;

che le condizioni logistiche del CSSA di Milano sono da sempre estremamente precarie e insufficienti per l'attuale personale in organico;

che il CSSA di Milano è molto carente dal punto di vista della strumentazione informatica, ormai in dotazione in quasi tutti gli uffici della stessa amministrazione (istituti penitenziari e provveditorati regionali) esistono solo due *computer* di recente assegnazione e la maggior parte del lavoro tecnico e amministrativo è svolto manualmente e con l'utilizzo di tre macchine da scrivere elettroniche;

che il Centro di Milano, unico, insieme a quello di Mantova, tra i CSSA d'Italia, è rimasto escluso, per decisione del provveditorato regionale, dalla fruizione dei buoni pasto secondo i criteri di assegnazione utilizzati dagli altri provveditorati regionali;

che alla luce della situazione sopra descritta è evidente come il CSSA di Milano viva ormai una grave condizione di disagio, tale da compromettere il regolare svolgimento delle funzioni istituzionali e inficiare l'operatività del servizio, rischiando di trovarsi impreparato a gestire il futuro aumento di carico di lavoro e di personale,

l'interrogante chiede di sapere:

se risponda al vero che nella determinazione delle piante organiche (decreto ministeriale del 1997), il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria abbia previsto ampliamenti d'organico solo per alcuni CSSA, senza considerare i carichi di lavoro dei singoli servizi;

se per il CSSA di Milano sia stato predisposto (o si intenda predisporre) un piano di interventi *ad hoc*, che miri alla risoluzione dei diversi problemi del servizio;

se si intenda prevedere un adeguamento dell'organico, con relativo incremento di infrastrutture, attrezzature, mezzi e personale di supporto;

se sia stato individuato per il personale del servizio sociale il carico di lavoro, così come previsto dalla normativa vigente;

se sarà previsto uno specifico piano di informatizzazione;

se si intenda prevedere l'incremento del personale del servizio sociale, che possa garantire la stabilità di permanenza nel servizio;

se la mobilità in uscita dal CSSA di Milano sia stata coperta da immissione di nuovo personale o da personale proveniente dai CSSA con personale in esubero;

se risulti in via di soluzione il problema dei buoni-pasto non assegnati al CSSA di Milano e Mantova.

(4-09014)

DOLAZZA. – Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro di grazia e giustizia e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali. – Premesso:

che la decisione, formalmente irrevocabile, del Ministro dei trasporti e della navigazione di trasferire dal prossimo ottobre dall'aeroporto di Milano-Linate a quello di Varese-Malpensa tutti i voli tranne quelli dei servizi Milano-Roma-Milano, oltre ad implicare un procedimento contro il Governo italiano presso i competenti organismi comunitari su

ricorso delle compagnie aeree non italiane ed a suscitare le giuste proteste degli abitanti dei comuni attorno all'aeroporto della Malpensa per motivi ecologici, sta producendo – a quanto informa Vinicio Gasparri su «Il Sole-24 Ore» del 7 dicembre 1997 (pagina 6) – anche qualche effetto positivo e benefico, ma non per l'Alta Italia bensì per la Confederazione elvetica;

che come informa la citata fonte, infatti, dalla situazione che verrà a crearsi a seguito dello spostamento dei servizi aerei che non siano quelli Milano-Roma-Milano da Linate a Malpensa avrà soprattutto ad avvantaggiarsi l'aeroporto di Lugano-Agno, destinato a divenire «facile e conveniente sbocco» (...) «anche del mercato italo-svizzero degli utenti aerei» poichè «senza i collegamenti lo scalo della brughiera è destinato ad essere un *flop*. Senza bisogno di tavole rotonde e di convegni per produrre qualche documento da inviare alle autorità, è facile prevedere che per il collegamento ferroviario bisognerà aspettare, nella migliore delle ipotesi, almeno tre anni. Per l'autostrada Milano – Lugano, forse la più trafficata in Italia, il solo provvedimento assunto è stato quello di “assorbire” la corsia di emergenza, con qualche vantaggio forse per la scorrevolezza ma certo con il grosso *handicap* che non vi è spazio fisico per attuare qualche provvedimento d'urgenza, come l'intervento della polizia stradale o quello delle ambulanze in caso di soccorso. E infatti capita sempre più spesso che un innocuo tamponamento, che produca la fermata di due mezzi e la conseguente civile e garbata stesura della contestazione amichevole per le assicurazioni, provochi ritardi già valutati fra i 35 ed i 45 minuti. Se poi l'incidente avesse una gravità maggiore, allora entriamo in un ordine di ritardi assai più cospicui. A questo punto il problema è semplice: il viaggiatore dovrà mettere in conto un notevole anticipo di ore se vorrà presentarsi allo scalo in tempo per potersi imbarcare. Ma allora quanto durerà un volo europeo che si effettua da Malpensa...»;

che la fondatezza che detto spostamento degli scali da Linate a Malpensa apporterà notevoli vantaggi all'aeroporto svizzero di Lugano-Agno è confermata dal fatto che un vettore non italiano, convenzionato con la compagnia di bandiera elvetica, ha istituito fra Agno e 49 destinazioni europee tariffe speciali competitive e che i dirigenti di detto vettore aereo hanno palesato il loro «ottimismo anche perchè un simile richiamo tariffario non lascia certo insensibili i mercati delle vicine province di Como e Varese, una volta ottimizzati anche certi voli in fasce orarie più convenienti per l'utenza»;

che il citato autore conclude: «...non si capisce il polverone suscitato attorno a Malpensa per l'ottobre del 1998 quando il problema dei collegamenti è ancora lontano dalla soluzione. Non c'è nulla per andare fieri se non riflettere su certi comportamenti: non sono soltanto dilettanteschi ma colposi poichè rischiano di mandare allo sbaraglio gli utenti che usciranno inferociti da qualche esperienza negativa. Altro che trattori per le quote latte: qui ci vorrà molto meno per registrare il *caos*»;

che il Ministro dei trasporti e della navigazione, come di prassi, non ha risposto agli atti parlamentari di sindacato ispettivo presentati da numerosi senatori e deputati, compreso lo scrivente; di norma sembra

voler omettere premeditadamente gli elementari adempimenti di sorveglianza e di intervento riguardanti i trasporti pubblici ferroviari ed aerei ed, a giudicare da quanto di recente pubblicato dal settimanale «L'Espresso», appare completamente dedito ad affari clientelari senza connessione se non incompatibili con i doveri di governo;

che consulente del Ministro dei trasporti e della navigazione per le questioni aeroportuali è un architetto, dirigente della SEA (società che gestisce Linate e Malpensa), che di norma si sovrappone alle linee istituzionali del Ministero dei trasporti e della navigazione,

si chiede di conoscere:

l'opinione del Governo sulla decisione del Ministro dei trasporti e della navigazione in relazione al trasferimento dei servizi aerei (eccezione fatta per quelli Milano-Roma-Milano) dall'aeroporto di Milano-Linate a quello di Varese-Malpensa;

quali iniziative intenda adottare il Governo per ovviare le conseguenze della decisione del Ministro dei trasporti e della navigazione in relazione al trasferimento dei servizi aerei (eccezione fatta per quelli Milano-Roma-Milano) dall'aeroporto di Milano-Linate a quello di Varese-Malpensa;

quali iniziative il Governo intenda adottare per assicurare l'adempimento dei doveri di governo fondamentali da parte Ministro dei trasporti e della navigazione e per verificare l'ortodossia legale delle poche decisioni adottate nel corso della presente legislatura da parte dello stesso Ministro.

(4-09015)

TOMASSINI. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della sanità. – Premesso:

che, secondo quanto risulta all'interrogante, la Commissione unica del farmaco (CUF) starebbe ipotizzando l'approvazione di una nota restrittiva sulla rimborsabilità del Losartan, che ne limiterebbe l'impiego nei soli pazienti ipertesi nei quali si è riscontrata tosse persistente dopo trattamento con ACE inibitori;

che tale restrizione sarebbe del tutto ingiustificata sul piano scientifico in quanto, come a tutti è noto, il Losartan è un farmaco altamente innovativo, con un meccanismo d'azione selettivo e differente da quello di tutti gli altri antiipertensivi, dai quali, appunto, si distingue per l'elevata maneggevolezza e per la tollerabilità superiore ad ogni altra classe di farmaci (e non solo quindi agli ACE inibitori);

che il Losartan rappresenta per la classe medica la vera novità nel settore cardiovascolare ed infatti gran parte di tutta l'attuale e futura ricerca scientifica si sta sviluppando in questo settore;

considerato:

che, se la base di tale decisione fosse di natura esclusivamente economica, si ricorda che il Losartan ha ottenuto la rimborsabilità in classe A nel gennaio 1997, dopo quasi due anni di permanenza in classe H, nonostante le numerose richieste di riclassificazione, e con una riduzione di prezzo del 22 per cento;

che tale prezzo è ora assolutamente in linea con quello degli ACE inibitori di più recente introduzione (ad esempio il Fosinopril) ed addirittura inferiore a quello di alcuni calcioantagonisti (11 per cento in meno di amiodipina) di grande diffusione, nonostante il loro impiego su vasta scala sia stato da più parti messo in dubbio;

visto:

che si assisterebbe quindi al paradosso di un Servizio sanitario nazionale, che da un lato limita la rimborsabilità del Losartan e dall'altro rimborsa integralmente da anni farmaci non nuovi ad un costo uguale o superiore a quello del Losartan, ma allo stesso tempo superati sul piano scientifico e con una maggiore incidenza di effetti collaterali (effetti che come si sa comportano altri costi);

che, anche tralasciando gli aspetti prettamente scientifici, si sottolinea che per il Servizio sanitario nazionale la spesa aggiuntiva dovuta all'introduzione del Losartan viene stimata in circa 15 miliardi di lire su base annua, ben lontana quindi dagli oltre 100 miliardi di lire come ipotizzato da altre fonti;

che tale decisione, se confermata, sarebbe gravemente discriminatoria nei confronti di una sola azienda (la Merck Sharp & Dohme) e privilegierebbe altre classi di farmaci ed altre aziende, distorcendo così la libera competizione,

si chiede di conoscere:

se corrisponda al vero la notizia secondo la quale la CUF starebbe ipotizzando l'approvazione di una nota restrittiva sulla rimborsabilità del Losartan;

in caso affermativo, come si giustifichi una simile decisione;

se non si ritenga opportuno, prima che venga presa una decisione in merito, concedere alla Merck Sharp & Dohme, azienda produttrice del Losartan, un'audizione presso la Commissione unica del farmaco, al fine di poter meglio illustrare le circostanze di fatto sopra descritte.

(4-09016)

MANFREDI. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che a più di due anni dall'istituzione della provincia del Verbano-Cusio-Ossola non è stato ancora aperto e localizzato un servizio importante quale l'ufficio della motorizzazione civile;

che contro tale dislocazione non esistono ostacoli di sorta, nè legislativi nè legali;

che già dal 1995 era stata decisa l'ubicazione dell'ufficio a Domodossola, sede di altri uffici,

l'interrogante chiede di conoscere quali siano i motivi della mancata apertura del predetto ufficio e se non sia possibile al più presto dare il via alle procedure di decentramento.

(4-09017)

COSTA. – *Al Ministro per le politiche agricole.* – Premesso:

che attualmente il mercato olivicolo-oleario sta registrando un crollo senza eguali sui mercati più importanti;

che tale situazione sta comportando pesanti conseguenze sull'andamento dell'economia del settore, il quale è privo ormai da tempo di una seria politica di sviluppo;

che i piani olivicoli nazionali e regionali sono rimasti soltanto sulla carta senza salvaguardare il prodotto nazionale rispetto alle importazioni di olio extracomunitario, il quale risulta peraltro di scarsa qualità,

l'interrogante chiede di sapere quali incisive azioni si intenda intraprendere per la tutela ed il rilancio del settore olivicolo-oleario nel nostro paese.

(4-09018)

COSTA. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che i giudici di pace svolgono un ruolo molto importante nella realtà della giustizia italiana;

che all'ampliamento delle loro competenze non corrisponde un equo riconoscimento indennitario,

l'interrogante chiede di sapere se si intenda procedere ad un rafforzamento della figura e del ruolo di «magistrato onorario» o piuttosto se si intenda relegare la categoria in uno stato di disagio e di frustrazioni.

(4-09019)

BORTOLOTTO. – *Al Ministro della sanità.* – Premesso:

che gli incidenti stradali, gli infortuni sul lavoro, i traumi sul lavoro, i traumi legati a cadute accidentali in casa e nello sport possono causare lesioni al midollo spinale che, se complete, portano a danni permanenti che significano per la persona colpita l'incapacità di spostarsi in autonomia e quindi l'uso permanente di una carrozzina;

che tale situazione richiede e comporta sin dall'insorgere della lesione l'intervento concorde di molti medici specialisti (rianimatore, neurochirurgo, chirurgo plastico, internista, urologo) sulla stessa persona che deve quindi essere inserita in una realtà di degenza specifica (unità spinale) con un proprio organico e una propria organizzazione;

che secondo le linee-guida del Ministero della sanità (maggio 1996) il numero delle unità spinali dovrà essere stabilito in relazione ai dati epidemiologici disponibili a livello regionale e nazionale; tali unità spinali dovranno essere preferibilmente unipolari per poter seguire i paraplegici e i tetraplegici in tutto il loro percorso;

che l'unità spinale di Vicenza opera secondo i criteri fissati dal Ministero della sanità fin dagli anni '70 e secondo una recente ricerca, condotta dal professor Caldana e finanziata dalla regione Veneto, è stata in grado di dare risposte a più della metà delle persone che in Veneto hanno subito una lesione midollare traumatica nel biennio 1994-95;

che sorprendentemente però l'unità spinale di Vicenza non ha i sostegni pubblici (da parte di regione e Ministero) di cui invece godono altre realtà italiane simili,

l'interrogante chiede di sapere quali interventi si intenda attivare perchè:

la realtà dell'unità spinale di Vicenza sia non soltanto mantenuta ma potenziata;

tale potenziamento si traduca nell'immediato in una definizione esatta degli spazi destinati ai posti-letto (almeno 20) e delle aree specifiche di terapia con le relative attrezzature nonchè a modesti aumenti di personale;

a lungo termine si giunga ad una definizione riferita a *standard* di almeno 40-50 posti-letto.

(4-09020)

LAURO. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che il Ministro dei trasporti, Claudio Burlando, ha definito, durante le votazioni alla Camera sull'emendamento alla finanziaria per il pensionamento anticipato dei ferrovieri in esubero, la situazione delle Ferrovie dello Stato «drammatica», delineando un quadro generale fortemente preoccupante anche in relazione all'attuazione della direttiva europea che liberalizza lo svolgimento del servizio trasporto nei paesi comunitari;

che tale situazione non è certamente emersa negli ultimi giorni ed è nota al Governo da molto tempo dal momento che lo stesso gestisce tale settore da oltre un anno e mezzo, non è comprensibile il perchè solo ora venga annunciato un piano per rilanciare l'efficienza e la qualità del servizio;

che il suddetto emendamento alla finanziaria presentato dal Governo è stato fortemente contrastato non solo dalla minoranza ma anche da larghi e qualificati settori della maggioranza compreso il sottosegretario al lavoro, Antonio Pizzinato, che ribadendo le sue critiche all'accordo per il prepensionamento dei ferrovieri, ha dichiarato che le regole devono valere per tutti ed in particolare quelle definite con le parti sociali e sottoposte all'approvazione dei lavoratori non devono essere più modificate;

che è previsto un adeguamento delle tariffe ferroviarie dal 1° gennaio 1998 senza un corrispondente miglioramento della sicurezza e della qualità del servizio;

che il Polo della Libertà ed in particolare i senatori di Forza Italia hanno proposto una richiesta di inchiesta parlamentare sulla sicurezza del sistema ferroviario e presentato svariate interrogazioni rimaste senza risposta, per conoscere gli intendimenti del Governo in merito alla cattiva qualità del servizio ferroviario, al mancato controllo sulle verifiche periodiche del materiale rotabile, del segnalamento, del corpo stradale, delle luci di contatto e delle apparecchiature di linea e delle stazioni e della pericolosità del trasporto che ha causato nel corso di due anni ben 200 incidenti, provocando la morte di quattro persone ed il ferimento di altre 242,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno ed urgente riferire a questo ramo del Parlamento del piano d'impresa 1998-2000 preannunciato nell'aula della Camera precisando i tempi, le modalità, gli obiettivi ed i costi che questo comporta e del programma Alta velocità anche in relazione al «finanziamento ponte» di 4.000 miliardi richiesto dal consiglio di amministrazione della TAV ad un pool di banche ed alla BEI per realizzare il sistema di Alta velocità nel breve periodo in attesa del perfezionamento del meccanismo di *project financing*;

secondo quali criteri si intenda continuare a pubblicizzare sui quotidiani nazionali il servizio ferroviario con *spot* che definiscono il treno un mezzo sicuro, affidabile dove si può dormire, studiare, leggere, lavorare e fare tante altre cose e per di più che non vi sono altri mezzi con tutte queste qualità;

quali misure il Ministro in indirizzo abbia fino ad ora adottato e quali intenda adottare in futuro per far fronte alla drammatica situazione in cui versa il settore ferroviario;

i motivi per i quali il Governo, nonostante le ripetute sollecitazioni, continui a non provvedere al controllo della sicurezza del sistema ferroviario.

(4-09021)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A Norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

7^a Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

3-01504, del senatore De Luca Michele, sulla professione di assistente sociale;

8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

3-01505, dei senatori Germanà e Baldini, sulla cessione di una quota della società Tralnet spa da parte della Telecom;

11^a Commissione permanente (Lavoro, previdenza sociale):

3-01503, dei senatori Manzi ed altri, sullo sfruttamento dei minori in provincia di Catania.

3-01506, dei senatori Pelella ed altri, sulle associazioni di volontariato.

