

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

10° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 MARZO 1997

(Pomeridiana)

Presidenza del presidente **PETRUCCIOLI**

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2020) **CARPINELLI ed altri: Rifinanziamento della legge 29 dicembre 1987, n. 545, per il consolidamento della Rupe di Orvieto e del Colle di Todi**

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE	Pag. 9, 10, 13 e <i>passim</i>
BARGONE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	17, 19, 20
BOSI (CCD)	11
CARPINELLI (Sin. Dem.-l'Ulivo)	12
DE CORATO (AN)	16, 17
DIANA LORENZO (Sin. Dem.-l'Ulivo), relatore alla Commissione	9, 11, 18
FIRRARELLO (CDU)	14
LO CURZIO (PPI)	14

MEDURI (AN)	Pag. 16
PERUZZOTTI (Lega Nord-per la Padania indep.)	10, 20
SARTO (Verdi-l'Ulivo)	15, 18
TERRACINI (Forza Italia)	13

(2176) **Deputati Bocchino ed altri: Disposizioni relative all'accesso a riduzioni compensate sui pedaggi autostradali per l'autotrasporto**, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE	3, 5, 6 e <i>passim</i>
BOSI (CCD)	6, 9
CARPINELLI (Sin. Dem.-l'Ulivo), relatore alla Commissione	5, 6
DE CORATO (AN)	6, 8
FIRRARELLO (CDU)	8

8ª COMMISSIONE

10º RESOCONTO STEN. (5 marzo 1997)

MATTIOLI, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> Pag. 5, 6	SORIERO, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i> Pag. 5
MEDURI (AN) 6	TERRACINI (<i>Forza Italia</i>)..... 5, 6, 7 e <i>passim</i>
PERUZZOTTI (<i>Lega Nord-per la Padania indep.</i>) 8	VEDOVATO (Sin. Dem.-l'Ulivo) 8
SARTO (<i>Verdi-l'Ulivo</i>) 8	VERALDI (<i>PPI</i>) 8

I lavori hanno inizio alle ore 15,25.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2176) Deputati Bocchino ed altri: Disposizioni relative all'accesso a riduzioni compensate sui pedaggi autostradali per l'autotrasporto, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 2176.

Ricordo che nella seduta di ieri, 4 marzo, il senatore Carpinelli ha svolto la relazione introduttiva, cui si è ampiamente fatto riferimento anche oggi in Aula in quanto il disegno di legge in esame è strettamente connesso con il decreto-legge n. 1 relativo all'autotrasporto.

Dichiaro aperta la discussione generale. Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Prima di passare all'esame degli articoli, comunico che sono stati presentati i seguenti ordini del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2176, recante «Disposizioni relative all'accesso a riduzioni compensate sui pedaggi autostradali per l'autotrasporto»,

premesso che,

il forte impulso dato dal Ministero dei trasporti e della navigazione allo sviluppo di un sistema integrato nazionale dei trasporti risponde all'esigenza di dotare il nostro Paese di un'efficiente rete di infrastrutture e di servizi che sia in grado di integrare pienamente il territorio italiano nelle grandi reti transnazionali europee e di sostenere la ripresa economica soprattutto nelle aree depresse ed in particolare nelle regioni meridionali;

la politica di sviluppo del sistema dei porti nazionali rilanciata dal Governo con l'approvazione dell'apposito decreto, più volte reiterato, che attua la legge n. 86 del 1994, istitutiva delle autorità portuali, ha consentito un forte rilancio del cabotaggio nazionale e mediterraneo e che si sta ora procedendo ad interventi di saldatura della rete portuale con le reti ferroviarie e stradali per migliorare la logistica dei servizi di cabotaggio e dell'intermodalità marittima ed il combinato ferroviario nei porti;

l'innovazione delle gestioni ed i nuovi strumenti telematici, la prossima estensione dei sistemi VTS (*Vessel Traffic Service*) alla rete nazionale, da realizzarsi mediante finanziamenti nazionali e comunitari,

potranno migliorare la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente marino;

a sud la nuova realtà del porto di Gioia Tauro sta rivoluzionando la logistica del trasporto in Calabria e nel Mezzogiorno, rendendo più competitivo l'intero sistema portuale meridionale sia per i traffici di *transshipment* sia per i servizi di cabotaggio mediterraneo e che i nuovi interventi finalizzati all'intermodalità nel porto di Gioia Tauro potranno consentire di rilanciare i servizi di cabotaggio verso la Sicilia e di realizzare nuove linee di combinato da e per la Calabria anche attraverso una nuova logistica basata sul potenziamento delle direttrici ferroviarie tirrenica e ionica;

sotto il profilo programmatico la proposta di inserire il nuovo corridoio adriatico-ionico nelle reti transeuropee, formalizzata presso il Comitato per le reti TEN il 23 gennaio scorso a Bruxelles, potrà consentire di attivare gli interventi comunitari nell'area ionica mediante il cofinanziamento di progetti infrastrutturali e anche di istituire le nuove vie del mare ed i servizi di traghettamento tra i porti ionici di Catania, Crotona, Sibari verso la Grecia ed il Mediterraneo orientale;

impegna il Governo a

adeguare la rete delle infrastrutture nazionali agli *standard* europei;

migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi soprattutto quelli collegati alla mobilità delle merci;

adottare misure di carattere fiscale ed incentivazioni a favore degli operatori marittimi».

0/2176/1/8

LAURO

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2176, recante «Disposizioni relative all'accesso a riduzioni compensate sui pedaggi autostradali per l'autotrasporto»,

premesso che:

l'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante «Nuovo codice della strada» prevede l'obbligo per i comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, di adottare il piano urbano del traffico veicolare (PUT) al fine di ottenere un miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, una riduzione degli inquinamenti acustico-atmosferici e un risparmio energetico;

sulla base delle direttive emanate dal Ministero dei lavori pubblici, di cui al comma 6 dell'articolo 36 del suddetto codice della strada, entro il 24 agosto 1995 le Regioni avrebbero dovuto predisporre l'elenco dei comuni interessati al PUT, che entro il 24 ottobre 1995 le stesse avrebbero dovuto deliberare gli eventuali finanziamenti ai comuni per la redazione dei PUT ed infine che entro il 24 giugno 1996 i comuni avrebbero dovuto adottare il

Piano generale dei PUT per poi attuare entro i due anni successivi i PUT attraverso i piani particolareggiati e i piani esecutivi;

solo alcuni comuni hanno provveduto a presentare il Piano generale dei PUT nei termini suddetti;

il comma 10 dell'articolo 36 del suddetto codice della strada prevede, in caso di inadempienza dei comuni e degli enti locali, l'intervento diretto del Ministero dei lavori pubblici il quale provvede d'ufficio alla esecuzione del piano e alla sua realizzazione;

impegna il Governo

ad accertare, entro e non oltre 60 giorni dalla data di pubblicazione del provvedimento nella *Gazzetta Ufficiale*, quanti e quali siano i comuni inadempienti e di conseguenza a provvedere d'ufficio alla esecuzione dei relativi piani urbani del traffico ovvero nominare un Commissario *ad acta*».

0/2176/2/8

LAURO

TERRACINI. Signor Presidente, stante l'assenza del senatore Lauro, faccio miei i suddetti ordini del giorno e li do per illustrati.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, per quanto riguarda l'ordine del giorno n. 1, alcune considerazioni sono condivisibili ma mi sembra eccessivo l'impegno del Governo. Mi rimetto quindi alle valutazioni del Sottosegretario.

Sull'ordine del giorno n. 2, l'argomento secondo me esula un po' dalla materia che stiamo trattando con il disegno di legge e pertanto invito il presentatore a ritirarlo.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Sul primo ordine del giorno, posso dire che condivido sostanzialmente alcune valutazioni ed alcune premesse, ma anch'io ritengo che l'impegno richiesto al Governo sia considerevole e quindi lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Terracini, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 1?

TERRACINI. No, non insisto.

MATTIOLI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Con riferimento all'ordine del giorno n. 2, l'impegno, ove si pretendesse di attuarlo, riguarderebbe alcune migliaia di comuni inadempienti. Date le ben note difficoltà del Ministero dei lavori pubblici sul piano economico e del personale, qualora il Governo accogliesse la formulazione attuale di tale documento assumerebbe un impegno assolutamente irrealistico.

Anche laddove la verifica riguardasse non i piani urbani del traffico (PUT) non eseguiti, ma le situazioni in cui questi non sono nemmeno stati adottati, i comuni interessati sarebbero pur sempre diverse migliaia

e quindi rimarremmo su un piano platonico; analogamente, su tale piano rimarremmo per i comuni che non li hanno ancora redatti o per quelli che li hanno dati in affidamento.

L'impegno che il Governo può realisticamente assumere – se il presentatore dell'ordine del giorno accetta tale proposta – si può riferire soltanto ai comuni che non hanno nemmeno provveduto all'affidamento dei PUT. In tal caso l'informazione sarebbe già disponibile: si potrebbe provvedere d'ufficio all'affidamento del piano urbano del traffico.

DE CORATO. Signor Presidente, vorrei aggiungere la mia firma ad ambedue gli ordini del giorno presentati.

MEDURI. Anche io vorrei aggiungere la mia firma.

BOSI. Dichiaro di aggiungere la mia firma ad entrambi gli ordini del giorno.

PRESIDENTE. Senatore Terracini, accetta l'invito a modificare il dispositivo dell'ordine del giorno n. 2?

TERRACINI. Signor Presidente, devo rilevare che abbiamo più volte presentato interrogazioni sulla mancata attuazione dei PUT; direi che in questo caso, con l'impegno che il Governo è disposto ad assumere, si sta profilando almeno un passo avanti in tale settore. Pertanto, accetto di modificare l'ordine del giorno così come proposto dal sottosegretario Mattioli, aggiungendo al termine le seguenti parole: «per i comuni che non hanno provveduto all'affidamento».

PRESIDENTE. Il relatore conferma il parere precedentemente espresso?

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. In questo caso il parere è favorevole.

MATTIOLI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. A nome del Governo dichiaro di accettare l'ordine del giorno n. 2 così come modificato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli:

Art. 1.

1. Le riduzioni dei pedaggi autostradali previste dall'articolo 2 del decreto-legge 2 gennaio 1997, n. 1, come modificato dalla relativa legge di conversione, si applicano alle imprese iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi che esercitano professionalmente servizi di autotrasporto di cose per conto di terzi nonchè alle cooperative aventi i requisiti mutualistici di cui all'articolo 26 del decreto

legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, e successive modificazioni, ai consorzi ed alle società consortili costituiti a norma del libro quinto, titolo X, capo II, sezioni II e II-*bis*, del codice civile, aventi ad oggetto principale l'attività di autotrasporto, che siano iscritti all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi alla data del 31 dicembre 1997.

È approvato.

Art. 2.

1. Le autorizzazioni periodiche già rilasciate ai sensi dell'articolo 10 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, e dei relativi decreti interministeriali, in scadenza al 31 dicembre 1996, sono prorogate al 31 dicembre 1997.

2. Le disposizioni relative al servizio di scorta tecnica per i veicoli ed i trasporti eccezionali, fissate dall'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dall'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, nonchè dalle loro successive modificazioni, si applicano a partire dal 1º gennaio 1998. Fino a tale termine, qualora, ai sensi dell'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, sia prevista la scorta, nel provvedimento di autorizzazione è sempre prescritta la scorta della polizia stradale. Questa, ove le condizioni di traffico e di sicurezza stradale lo consentano, può autorizzare l'impresa a servirsi dei propri autoveicoli quale scorta, prescrivendone le modalità.

3. All'articolo 10, comma 17, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, è aggiunto il seguente periodo: «Nelle autorizzazioni periodiche rilasciate per i veicoli adibiti al trasporto di carri ferroviari vige l'esonero dall'obbligo della scorta».

È approvato.

Art. 3.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

TERRACINI. Signor Presidente, vorrei fare una brevissima dichiarazione di voto solo per sottolineare che noi abbiamo accettato che fosse presentato questo disegno di legge, questa «leggina», che approviamo benchè si tratti di un vero e proprio obbrobrio giuridico;

però vorremmo evitare che in futuro accadano nuovamente episodi del genere.

Come i colleghi ricorderanno, si è ampiamente discusso in Assemblea del decreto-legge in materia, in occasione della sua conversione in legge, e poi questo provvedimento è stato immediatamente emendato da una leggina. Mi sembra un modo di condurre gli interventi normativi non molto degno di questo Palazzo.

PRESIDENTE. Forse l'obbrobrio era quello precedente.

TERRACINI. Fatta questa precisazione, ripeto, il Gruppo Forza Italia voterà comunque a favore del provvedimento in esame.

VEDOVATO. Noi voteremo favorevolmente sul provvedimento nel suo complesso per il suo significato generale di sblocco di una situazione, in quanto consente di introdurre una normativa da molto tempo attesa nel settore dell'autotrasporto. Per quanto riguarda in particolare il contenuto del disegno di legge in esame, consideriamo con molto favore che non vi siano obblighi aggiuntivi per le imprese del settore cooperativo e, inoltre, valutiamo con grande interesse le norme relative all'obbligo della scorta tecnica per i veicoli e i trasporti eccezionali.

Colgo l'occasione per sottolineare al rappresentante del Governo l'opportunità di una riflessione anche in ordine alla revisione della normativa relativa alle macchine agricole, che sta dimostrando una certa farraginosità e che andrebbe ugualmente rivista.

DE CORATO. Noi del Gruppo Alleanza Nazionale voteremo a favore di questo provvedimento perchè, come abbiamo detto questa mattina in Aula nella discussione sull'autotrasporto, i due provvedimenti si completano. Ci auguriamo che il Governo presenti in seguito un provvedimento di riordino più generale, che faccia tesoro di questi due provvedimenti, in modo tale da dare a questo settore il suo giusto e doveroso rilievo.

SARTO. Pur avendo espresso riserve in Aula sul provvedimento recante interventi urgenti per il settore dell'autotrasporto approvato con la fiducia, esprimerò un voto favorevole tecnico sul provvedimento all'esame della Commissione in attesa dell'effettiva riforma verso l'intermodalità di tutto il settore.

PERUZZOTTI. In attesa che si faccia il più presto possibile questa benedetta riforma del sistema dei trasporti, visto che il Governo ha garantito che ciò avverrà in tempi brevi e che questo disegno di legge è stato già presentato, esprimo il voto favorevole del Gruppo della Lega Nord-per la Padania indipendente.

FIRRARELLO. Signor Presidente, io credo che l'approvazione di questo disegno di legge sia il modo migliore per completare il provvedimento relativo all'autotrasporto approvato questa mattina dal Senato; noi

della Federazione Cristiano Democratica-CDU abbiamo già detto durante le dichiarazioni di voto in Aula che tutto sommato ritenevamo assolutamente indispensabile che il disegno di legge sull'autotrasporto trovasse così la sua conclusione naturale; credo tuttavia che sarebbe opportuno porre in essere l'esame di tutto il comparto per dare un assetto definitivo al trasporto in Italia.

VERALDI. Dichiaro il voto favorevole del Gruppo del Partito popolare italiano sul disegno di legge in esame.

BOSI. Dichiaro il voto favorevole al provvedimento con le motivazioni già illustrate dai colleghi, vale a dire l'esigenza di questo provvedimento come completamento del disegno di legge di conversione del decreto-legge sull'autotrasporto. Anch'io formulo l'auspicio che nel più breve tempo possibile possa pervenire al nostro esame una proposta organica sull'autotrasporto.

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

È approvato.

(2020) CARPINELLI ed altri: Rifinanziamento della legge 29 dicembre 1987, n. 545, per il consolidamento della Rupe di Orvieto e del Colle di Todi

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Rifinanziamento della legge 29 dicembre 1987, n. 545, per il consolidamento della Rupe di Orvieto e del Colle di Todi», d'iniziativa dei senatori Carpinelli, Caponi, De Guidi, Semenzato, Ascutti e Ronconi.

Comunico ai colleghi che questa mattina è pervenuto il parere della 5ª Commissione: è un parere favorevole a condizione che il contributo concesso per ciascuno degli anni 1998 e 1999 sia ridotto a 25 miliardi.

Prego il senatore Lorenzo Diana di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

DIANA Lorenzo, *relatore alla Commissione*. Il disegno di legge n. 2020, di iniziativa del senatore Carpinelli e di altri senatori, propone il rifinanziamento della legge n. 545 del 29 dicembre 1987 varata per il consolidamento della Rupe di Orvieto e del Colle di Todi. L'importanza del grande patrimonio storico, ambientale e culturale di Orvieto e di Todi è nota a tutti e richiede che si intervenga a tutela degli inestimabili beni delle due città. Gli stanziamenti assegnati dalla legge n. 545 del 1987 si sono dimostrati insufficienti per il raggiungimento della finalità assunta dalla legge. Senza ulteriori stanziamenti gli interventi finora messi in atto per il consolidamento della Rupe di Orvieto e del Colle di Todi potrebbero essere vanificati; per procedere al loro completamento

servono ulteriori assegnazioni che il disegno di legge in esame fissa in 90 miliardi per il triennio 1997-1999.

A seguito del parere della 5ª Commissione permanente proporrei un emendamento di modifica del comma 1 dell'articolo 1 per ridurre lo stanziamento per il triennio da 90 a 80 miliardi, ripartiti in 30 miliardi per la prima annualità e in 25 miliardi per ogni annualità successiva.

Il disegno di legge consta di due articoli. Il primo autorizza l'assegnazione di un contributo straordinario di 90 miliardi che propongo di ridurre a 80 miliardi nel triennio 1997-1999. Il disegno di legge demanda al Ministero dei lavori pubblici, di concerto con quello dei beni culturali e ambientali, la regione Umbria e i comuni di Todi e di Orvieto, l'individuazione degli interventi da effettuare con il protocollo di intesa sottoscritto entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge.

L'articolo 2 prevede la copertura finanziaria imputandola al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

PERUZZOTTI. Senza dubbio, l'incontestabile valore storico e artistico dei paesi in questione, rende impossibile qualsiasi opposizione aprioristica verso il provvedimento, per motivi di civiltà e di buon senso, in quanto abbiamo il dovere verso tutto il mondo di conservare per le generazioni future un significativo pezzo di storia e un patrimonio architettonico caratteristico e irripetibile. Ma proprio per la serietà e la delicatezza della situazione e proprio perchè il Parlamento è e dev'essere consapevole dei pericoli di dissesto geologico che corrono le due cittadine, non ci possiamo permettere una valutazione superficiale e fugace. Il fatto che il provvedimento è stato assegnato in sede legislativa non vuol dire di certo che bisogna licenziarlo in due sedute.

Non si tratta solo di dire sì o no ai 90 miliardi, che tra l'altro sono stati già accantonati per tale scopo dalla legge finanziaria. Al di là di qualsiasi pressione territoriale e locale, occorre valutare con attenzione i passi che sono stati fatti fino ad oggi e capire i motivi per i quali non sono stati sufficienti i precedenti stanziamenti. Faccio presente che già la legge n. 545 del 1987 recava «Disposizioni per il definitivo consolidamento della Rupe di Orvieto e del Colle di Todi». Non si può negare che la parola «definitivo» viene usata con molta leggerezza.

La Commissione, anche attraverso audizioni dei tecnici della regione e dei comuni che hanno seguito i lavori, deve valutare le problematiche che sono state riscontrate nel consolidamento del masso tufaceo, il tipo dei lavori che sono stati effettuati e le modalità con le quali sono state espletate le gare degli appalti, le eventuali ricerche che sono state assegnate al CNR e all'università, ai sensi della legge n. 545 del 1987, e i metodi utilizzati per l'applicazione di tali ricerche. Inoltre, i proponenti devono riferire alla Commissione sui calcoli effettuati per la stima delle somme occorrenti e sui motivi della ripartizione proposta (22 miliardi per il consolidamento e 8 miliardi per il restauro degli edifici).

Queste sono le mie considerazioni di carattere generale.

PRESIDENTE. Senatore Peruzzotti lei però non ha avanzato richiesta di trasferimento di sede e il fatto che il disegno di legge sia assegnato alla Commissione in sede deliberante non implica che il suo esame debba essere esaurito oggi stesso.

DIANA Lorenzo, *relatore alla Commissione*. Potremmo affrontare l'argomento con maggior tranquillità se il collega Peruzzotti e la Presidenza lo ritenessero opportuno.

BOSI. Signor Presidente, noi conveniamo nella maniera più assoluta sull'esigenza di consolidare la Rupe di Orvieto e il Colle di Todi per una ragione di interesse nazionale ed internazionale. Si tratta tuttavia di mettere la parola fine ad una serie di interventi che sono stati avviati e che - si è sostenuto - devono essere completati.

Devo osservare che sono rimasto un pò sorpreso dalla relazione introduttiva del senatore Lorenzo Diana, che ha proposto una riduzione dello stanziamento da 90 a 80 miliardi, in quanto tale proposta non mi è parsa molto suffragata da elementi di fatto. Mi riallaccio anche alle motivazioni che sono state esposte dal collega Peruzzotti. È evidente che siamo di fronte ad una specie di pozzo di San Patrizio, al quale si continua ad attingere senza mai arrivare al fondo. La cifra di 90 miliardi era stata presa per buona dal momento che essa era stata accantonata nella legge finanziaria e poichè pensavamo la sua quantificazione fosse il frutto di una precisa valutazione tecnica; il fatto che oggi si proponga di ridurla a 80 miliardi mi lascia un po' perplesso, perchè non so da cosa sia scaturita tale modificazione.

DIANA Lorenzo, *relatore alla Commissione*. La proposta di modificare tale importo deriva dal parere condizionato della 5ª Commissione permanente.

BOSI. Ai fini del finanziamento? Vorrei capire un po' di più. Siccome la finalità del provvedimento è quella di mettere la parola fine a questo genere di interventi, e a questo intervento in particolare, non vorrei che parlando di 80 miliardi fossimo costretti nel futuro a dover stanziare altri fondi per completare l'opera di risanamento.

Per il resto, sono favorevole tanto al provvedimento in sè quanto al fatto che si debba procedere in sede deliberante. Posso semmai aggiungere una considerazione di carattere generale, che non ha a che fare strettamente con il provvedimento in titolo. È la prima volta che approviamo in Commissione un disegno di legge che non sia di iniziativa governativa. È chiaro che si tratta di un fatto positivo; però vorrei dire al Presidente e a tutti i membri della Commissione che dovremmo cominciare a prendere l'abitudine di esaminare i disegni di legge d'iniziativa parlamentare, soprattutto se i presentatori sono membri di questa Commissione. Altrimenti, potrebbe insorgere il dubbio che si facciano valutazioni differenziate, che ci siano figli e figliastri, come già qualche tempo fa mi ripromettevo di sottolineare. Quella odierna, tuttavia, è l'occasione favorevole per sollevare un problema di andamento dei la-

vori della nostra Commissione, che non deve essere limitato ai provvedimenti di iniziativa del Governo, ma che deve estendersi anche a quelli di iniziativa parlamentare, visto che questioni urgenti non sono solo quelle della Rupe di Orvieto o del Colle di Todi, pure importantissime, ma che ve ne sono sicuramente anche altre.

CARPINELLI. Non vorrei intervenire come *Cicero pro domo sua*, ma siccome ho seguito questa storia ormai dal 1978 vorrei dare alcune informazioni ai colleghi.

Come si può constatare, il disegno di legge è stato presentato da tutti i parlamentari della regione Umbria, indipendentemente dalla loro appartenenza ad un Gruppo di maggioranza o di opposizione, ma in relazione alla grossa considerazione e all'attenzione che le due città di Orvieto e di Todi hanno sia a livello nazionale, sia a livello internazionale.

Per quanto riguarda l'*iter* della procedura di quantificazione, essa deriva da una serie di incontri estremamente approfonditi tra esponenti del Ministero dei lavori pubblici, del Ministero dei beni culturali e ambientali, della regione e dei comuni interessati. Era stata conclusivamente individuata la somma di 90 miliardi, ma poi si è resa necessaria la decurtazione di 10 miliardi per il fatto che in sede d'esame della manovra finanziaria, nel momento in cui si andò a discutere nel merito delle varie voci, emerse la necessità di fare un intervento per quanto riguarda il fenomeno della subsidenza tra il Veneto e l'Emilia: un intervento urgente, necessario. In considerazione della limitatezza delle risorse finanziarie, si pensò di fare un prelievo di 10 miliardi da questo stanziamento, del quale noi presentatori del provvedimento in titolo prendemmo atto. È in relazione a questo che la Commissione bilancio, nel momento in cui ha dovuto esprimere il parere, ha indicato la necessità di decurtare la quota di 10 miliardi dalla cifra inizialmente prevista di 90 miliardi.

Per quanto riguarda inoltre le garanzie, non a caso in questo disegno di legge abbiamo previsto che i lavori a completamento degli interventi debbono essere individuati mediante un protocollo d'intesa, da sottoscrivere dai Ministeri interessati, dalla regione e dai due comuni coinvolti, in maniera tale che una volta per tutte si ponga un punto fermo stabilendo la qualità dei lavori, il numero degli stessi e soprattutto la conclusione del processo.

I fondi della precedente legge non sono stati sufficienti perchè in corso d'opera sono state individuate alcune situazioni che non erano prevedibili. Soltanto la Rupe di Orvieto è interessata da mille cavità, che sono state censite e che rappresentano in genere i bacini di raccolta delle acque, con immaginabili conseguenze negative per la Rupe stessa. Quindi, c'è la necessità di un risanamento che riguarda la rete fognaria e soprattutto il consolidamento di queste mille cavità, sulle quali insistono case e monumenti. Per quanto riguarda il Colle di Todi, esso è interessato da smottamenti, ossia la città ondeggia rispetto ad una base che non è del tutto solida in quanto esiste un sistema idrico che risale al tempo dei romani e che per secoli ha reso possibile il deflusso delle ac-

que. Sono stati individuati tutti questi pozzi e tutte queste cavità, che però devono essere messi in condizione di poter continuare ad adempiere alla loro funzione. Quindi, oltre al controllo in superficie, si è anche provveduto al risanamento in profondità del Colle di Todi e della Rupe di Orvieto.

Tuttavia, a mio avviso, l'elemento innovativo che noi abbiamo individuato al momento della presentazione del disegno di legge è determinato dal fatto che non era sufficiente procedere solo ed esclusivamente al consolidamento della Rupe e del Colle, ma che dovevano essere scelti due centri storici emblematici con finalità di riorganizzazione delle risorse e quindi della produttività delle stesse. Era necessario che tali lavori di consolidamento avessero una loro finalizzazione in termini produttivi: non possiamo continuare a chiedere per le nostre zone investimenti per insediamenti industriali, ma dobbiamo valorizzare le risorse esistenti sul territorio (ossia, per la nostra regione, essenzialmente il patrimonio storico ed artistico). Pertanto, mentre si procedeva con l'opera di consolidamento, si è ipotizzato anche un intervento su alcune opere che rappresentano la nostra storia, la nostra cultura, la nostra civiltà e che per mancanza di fondi sono state completamente disattese. Nella città di Orvieto abbiamo un'unica chiesa, con cupola che era però preda di piccioni: oggi si sta individuando un progetto per trasformarla in un *auditorium*.

È necessaria quindi una stretta connessione tra patrimonio storico, ambientale, culturale ed economico della città per scegliere uno sviluppo compatibile, l'unico che sia in grado di dare risorse al risanamento delle nostre città. Per tale motivo, e concludo, c'è anche una suddivisione tra i fondi destinati dal Ministero dei lavori pubblici e quelli per gli interventi di competenza del Ministero per i beni culturali e ambientali.

PRESIDENTE. Devo dare atto al senatore Peruzzotti che, almeno in questo caso, la colpa è effettivamente dei romani.

TERRACINI. Sono ovviamente d'accordo sul provvedimento anche se le argomentazioni del collega Carpinelli mi lasciano un po' interdetto perchè nella scorsa legislatura ho presentato un progetto di legge per la sistemazione del dissesto idrogeologico che grava sul centro storico di Genova e non ho avuto lo stesso trattamento che ha avuto il collega Carpinelli, ovvero l'assegnazione in sede deliberante di un provvedimento così importante ed urgente.

PRESIDENTE. In questo caso si tratta di un provvedimento di rifinanziamento di una legge.

TERRACINI. L'unico problema è l'incertezza delle procedure. In questo disegno di legge è previsto che entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero per i beni culturali e ambientali sottoscrivono un apposito protocollo d'intesa per individuare e definire la proposta di programma degli interventi; se si deve sottoscrivere un protocollo per individuare e per defini-

re gli interventi, evidentemente non è stato individuato e definito niente.

Quanto alla riduzione dei 90 miliardi a 80, se erano 90 i miliardi veramente necessari non capisco come si possa fare lo stesso lavoro con 10 miliardi in meno anche se poi ripartiti in due annualità. Questi sono i miei dubbi; anche se voterò a favore del provvedimento vorrei essere certo che si cerchi di utilizzare questi fondi nel miglior modo possibile e che si cerchi soprattutto, nell'ambito degli 80 miliardi stanziati per tre anni, di giungere veramente ad una definizione totale degli interventi, come qualche collega ha già detto.

Sul problema degli importi vorrei che questo esame fosse definitivo e credo che un ordine del giorno possa impegnare il Governo in tal senso.

FIRRARELLO. Signor Presidente, non so se è possibile, ma vorrei apporre la mia firma a questo disegno di legge, che ritengo molto importante, i cui presentatori hanno fatto molto bene a elaborare e a portare avanti. Credo che la conservazione di monumenti storici e artistici che riguardano l'umanità debba essere salvaguardata al di là della specifica collocazione geografica. Vorrei chiedere tuttavia al relatore se è possibile individuare una procedura che sia la più chiara possibile per evitare – come probabilmente accadrà – che tra qualche tempo si debba tornare ad occuparsi ancora dell'intervento di cui trattiamo con un analogo disegno di legge.

PRESIDENTE. Senatore FIRRARELLO, per quanto riguarda la sua richiesta di aggiungere la firma al disegno di legge, analogamente a quanto richiesto dal senatore BOSI e comunque per eventuali altri colleghi, vorrei chiarire che è possibile apporre la firma ad un disegno di legge, tuttavia non in sede di Commissione. La volontà di aggiungere la propria firma va comunicata alla Presidenza dell'Assemblea e l'annuncio del Presidente in Assemblea porterà automaticamente al risultato desiderato.

LO CURZIO. Signor Presidente, condivido le considerazioni svolte dai colleghi LORENZO DIANA e CARPINELLI e valuto con favore l'iniziativa assunta insieme ad altri colleghi. Vorrei però invitare la Commissione a riflettere su quanto è piccola l'Italia: da Busto Arsizio alla Sicilia. Questo rifinanziamento della legge n. 545 del 1987 l'ho vissuto e lo vivo tuttora, onorevole rappresentante del Governo, nel ricordo della vicenda di Noto, la cui bellissima cattedrale barocca – come è noto – è crollata poco tempo fa. Al di là dell'ironia elegante e colta del presidente PETRUCCIOLI nei confronti del collega PERUZZOTTI, bene hanno fatto i nostri padri perchè in effetti abbiamo tante opere e monumenti, da ammirare e da conservare, nel sottosuolo e sulla superficie. Il nostro paese però è estremamente a rischio in quanto sostanzialmente la situazione, almeno in Sicilia, è di grande precarietà sotto il profilo di carattere geologico e geognostico.

Pertanto, onorevole Bargone, se questo Governo, verso il quale attestiamo la nostra fiducia, intende dare veramente quella svolta storica che ha preannunciato, credo che la migliore prevenzione non sia solo nel recuperare un monumento architettonico, storico, archeologico o artistico, quanto anche nel valutare la robustezza delle basi su cui esso insiste. Se notate, onorevoli colleghi, il discorso è rivolto all'uomo di Governo: io questa legge la voto, non ha importanza se c'è o non c'è il mio nome, anche perchè in rappresentanza del mio Gruppo ha firmato il senatore Erroi. Ma in questo momento stiamo facendo un'opera di grande cultura e mi compiaccio con tutti i colleghi dell'opposizione per il loro contributo di altissima qualificazione.

Credo che il Governo dell'Ulivo, e quindi il suo Dicastero, onorevole Bargone, cominci a comprendere la necessità di diversificare tra le opere di carattere storico-artistico-archeologico del periodo avanti Cristo e quelle del periodo del '600-'700. Oggi parliamo della Rupe di Orvieto e del Colle di Todi, le cui costruzioni risalgono al periodo tra il 1500 e il 1700, dove, signori, i nostri padri di natura e di provenienza greco-latina già avevano costruito. Dobbiamo assistere al fatto che la cattedrale di Noto purtroppo insiste in una posizione geologica a grande rischio, in quanto è stato scoperto qualche mese fa che sotto tale chiesa passa un fiume. Allora, devo dire che analoghe rilevazioni idrogeologiche andrebbero fatte per il tempio di Giove a Segesta, per quelli di Minerva in Siracusa oppure per quello di Nettuno a Taormina. Questo riferimento, signor Sottosegretario, non è tanto per dichiarare che noi votiamo a favore, ma per richiamare la nostra funzione nel nome della cultura e della salvaguardia del territorio, tutti insieme, per sostenere i giusti interventi. Molti di questi impegni legislativi possono unirici: questa è la considerazione che voglio rivolgere a lei e agli altri colleghi.

Mi riprometto allora di presentare un'analoga iniziativa legislativa per la tutela delle grandi opere d'arte a rischio e mi auguro che anche da parte di altri Gruppi dell'opposizione si rilevi la necessità di un intervento sulle ombre fontali del Clitunno come per Busto Arsizio o nell'ambito del Friuli Venezia Giulia o del Trentino Alto Adige, ma anche per la struttura territoriale del nostro Paese dove insistono queste opere sostanzialmente a rischio.

Concludo sottolineando che sul lago di Garda c'è un piccolo tempio di Augusto che resiste a tutte le intromissioni delle acque del lago. Ce n'è però un altro, una chiesa moderna del '700, che pare sia cadente. Questo è un riferimento di studio e di prospettiva di cui il Governo deve prendere atto e, in nome di questo, dichiaro il voto favorevole al disegno di legge.

SARTO. Occorre salvare il nostro patrimonio e credo che il provvedimento in esame rientri proprio nel grande compito di recuperare e tramandare ai posteri l'immenso patrimonio che il nostro paese possiede.

Rispetto alle modalità dell'intervento, a mio parere, di fronte a provvedimenti di tal genere un requisito essenziale deve essere quello della garanzia che gli interventi siano realizzati in piena coerenza rispet-

to al patrimonio da salvare. E il provvedimento mi pare lo garantisca, perchè vede la collaborazione tra vari Ministeri che hanno competenza in materia. Non credo si tratti di una considerazione secondaria: io ritengo che se non ci fosse questo controllo il provvedimento non sarebbe perfetto e allora avremmo bisogno di verificare i progetti per avere un altro tipo di garanzia.

La terza considerazione che vorrei fare riguarda il nostro metodo di lavoro, ossia il fatto che siamo in sede deliberante. Su questo chiedo al Presidente che la Commissione si dia un regola. Se nel futuro ci saranno analoghi provvedimenti di tal fatta – con questi requisiti, con questa urgenza, con l'importanza del patrimonio interessato – bisognerà che essi abbiano un trattamento omogeneo rispetto al disegno di legge in esame. Dobbiamo insomma decidere una linea generale, per la quale almeno in questa legislatura tutto ciò avvenga secondo un criterio determinato da questa Commissione. È evidente che faccio riferimento agli analoghi provvedimenti per Venezia e per Napoli che sono stati discussi in Aula. Certo, erano molto più complessi ed è giusto che siano stati esaminati in quella sede; però dobbiamo darci una regola parimenti per i successivi casi che si dovessero determinare.

Infine, rispetto all'accento che schematicamente faceva il senatore Peruzzotti, io credo che quando vengono intraprese tali procedure rapide, con piena legittimità, ci sia la necessità per il Parlamento di avere un rapporto informativo – naturalmente sintetico, ma di qualche consistenza – che dia anche l'idea degli interventi precedenti.

Preannuncio in tal senso un ordine del giorno che impegni il Governo a fornire questo rapporto anche rispetto al reimpiego dei fondi stessi; ciò rientra nel doveroso esercizio dei poteri di controllo sulla spesa del Parlamento.

DE CORATO. Non so se questo provvedimento, come diceva il senatore Lo Curzio, è di svolta storica ma di sicuro è storico il fatto che questa Commissione per la prima volta licenzia un provvedimento di iniziativa parlamentare. Noi ci auguriamo – concordo con le valutazioni fatte dal senatore Bosi – che esso non rimanga l'unico nella storia di questa legislatura perchè ho la sensazione che questo provvedimento (che a mio avviso sarebbe stato più giusto, non più utile, fosse stato d'iniziativa del Governo) ha un sapore diverso dal momento che – siamo tutti adulti e vaccinati – viene proposto dal senatore Carpinelli, di cui non contestiamo, per carità, alcun tipo di iniziativa legislativa, che rientra nei suoi compiti. Tuttavia sono in Senato da due legislature e, lo ripeto, credo sia il primo provvedimento di iniziativa parlamentare che questa Commissione licenzia: questo sì, comincia a diventare un fatto storico.

MEDURI. Ne faremo buon uso!

DE CORATO. Il Gruppo Alleanza Nazionale voterà a favore del provvedimento perchè riteniamo utile questo tipo di interventi;

per riprendere le parole del senatore Lo Curzio, da Noto al lago di Garda, ce ne sarebbero da fare di interventi di questo tipo.

PRESIDENTE. Sembra che il 50 per cento dei beni culturali nel mondo sia in Italia.

DE CORATO. Quanto vi sia da fare tra Noto e il lago di Garda, sopra e sotto il suolo, non credo possa essere discusso in questa sede. Noi apprezziamo la celerità che è stata data a questo provvedimento e ci apprestiamo a sottoporre all'Ufficio di Presidenza altri provvedimenti di iniziativa parlamentare che vanno sollecitati, tenuto conto dei tempi ma tenuto conto anche del fatto che la nostra Commissione non può continuare a licenziare solo provvedimenti del Governo.

PRESIDENTE. Sento il bisogno di dire alcune parole sui lavori della Commissione. Senatore Sarto, lei sa innanzitutto che l'assegnazione dei provvedimenti in sede deliberante è decisa dal Presidente dell'Assemblea. Naturalmente la Commissione può sempre richiederla e può rifiutarla, nel senso che un quinto dei suoi componenti può chiedere la rimessione in Aula. Questo provvedimento ci è stato assegnato in sede deliberante e noi non ci siamo opposti; altre volte abbiamo richiesto la deliberante e la richiesta non è stata accolta. Non sapevo in questo caso di essere protagonista o coprotagonista di un'iniziativa straordinaria! Sarò contento se esamineremo in sede deliberante altri disegni di legge di iniziativa parlamentare; ho fatto distribuire un elenco di tutti i provvedimenti assegnati a questa Commissione e da parte mia c'è la massima disponibilità ad accogliere delle proposte in sede di Ufficio di Presidenza.

Certamente non sottovaluto il fatto che il primo firmatario, il senatore Carpinelli, è ben noto ad Orvieto, ma è anche vero che si tratta di un provvedimento firmato da senatori appartenenti a tutti i Gruppi e che i pochi che non lo avevano sottoscritto, per lo meno quasi tutti, hanno chiesto di aggiungere la loro firma o dichiarato l'intenzione di farlo. Quindi non è stata sufficiente l'iniziativa parlamentare perchè questo provvedimento fosse discusso celermente in sede deliberante, è stato necessario anche il consenso. Se c'è un consenso così ampio è sbagliato non dare corso al provvedimento.

Vorrei inoltre far presente, anche rispetto alle osservazioni del senatore Terracini su Genova, che in questo caso, come ha fatto notare incidentalmente il senatore Carpinelli, si è trattato di definire la deliberante per un provvedimento che utilizza uno stanziamento previsto in bilancio e sarebbe una mancanza da parte del legislatore farlo restare giacente.

Senatore Sarto, in questo caso non siamo stati particolarmente rapidi, piuttosto negli altri casi siamo stati lenti. Tra poco si riunirà il Comitato ristretto per esaminare due provvedimenti incardinati in questa Commissione da otto anni che non riusciamo a scardinare.

Dichiaro chiusa la discussione generale.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo sostiene il disegno di legge in esame anche in coerenza con l'impegno assunto con la legge finanziaria: nei fondi globali della tabella B è infatti previsto l'accantonamento di appositi stanziamenti per questi interventi. Condivido la premura per la definizione degli interventi da attuare che ritengo terrà conto anche dell'esperienza già fatta.

Vorrei aggiungere una breve osservazione in ordine alle sollecitazioni al Ministero dei lavori pubblici: per quanto di nostra competenza – competenza che non possiamo chiaramente travalicare occupandoci di altre questioni relative ai beni culturali e ambientali – noi abbiamo provveduto ad invertire la tendenza, che era presente nei lavori pubblici, a privilegiare gli interventi infrastrutturali rispetto agli interventi relativi al suolo già con la legge finanziaria (anche nell'individuazione dei fondi da destinare agli interventi). Con delibera del Cipe si è stabilito che le risorse vadano equamente ripartite tra interventi infrastrutturali ed interventi di difesa del suolo. Per quanto ci riguarda siamo particolarmente sensibili, tenuto conto del dissesto idrogeologico del territorio, al problema della manutenzione straordinaria rispetto ad un tessuto particolarmente sofferente. Nell'esprimere il sostegno del Governo a questo provvedimento, dichiaro pertanto la disponibilità a valutare tutti gli interventi diretti alla difesa del suolo, per quanto di nostra competenza.

DIANA Lorenzo, *relatore alla Commissione*. Ritengo di non dover replicare. Illustrerò invece due emendamenti brevemente. Essi prendono atto entrambi del parere condizionato della 5ª Commissione e cioè accolgono la proposta di ridurre da 90 a 80 miliardi gli stanziamenti per il consolidamento della Rupe di Orvieto e del Colle di Todi. L'emendamento al primo articolo specifica che il contributo sarà di 30 miliardi per il 1997 e di 25 miliardi per il 1998 e per il 1999; questi ultimi saranno ripartiti in una quota di 18,5 miliardi per le finalità di cui all'articolo 1, comma 1, della legge n. 545 e in una quota di 6,5 miliardi per gli investimenti di cui al comma 4 dell'articolo 1 della stessa legge.

Conseguentemente l'emendamento al secondo articolo prevede che al comma 1 le parole: «90 miliardi», siano sostituite dalle parole: «80 miliardi», ripartiti in 30 miliardi per il 1997 e 25 per le due annualità successive.

SARTO. Signor Presidente, vorrei dare lettura dell'ordine del giorno da me presentato:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,
in sede di esame del disegno di legge n. 2020,
impegna il Governo

a riferire tempestivamente alle competenti Commissioni parlamentari circa i contenuti del protocollo di intesa previsto all'articolo 1, comma 2, del predetto disegno di legge».

DIANA Lorenzo, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo dichiara di accogliere l'ordine del giorno.

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

Art. 1.

1. È autorizzato un contributo straordinario di lire 90 miliardi, in ragione di lire 30 miliardi per ciascuno degli anni 1997, 1998 e 1999, per il rifinanziamento della legge 29 dicembre 1987, n. 545, ai fini del definitivo consolidamento della Rupe di Orvieto e del Colle di Todi, finalizzando una quota di lire 22 miliardi annui per gli interventi di cui al comma 1 dell'articolo 1 della predetta legge e una quota di lire 8 miliardi annui per gli interventi di cui al comma 4 dell'articolo 1 della legge medesima.

2. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero dei lavori pubblici, il Ministero per i beni culturali ed ambientali, la regione Umbria e i comuni di Orvieto e Todi sottoscrivono apposito protocollo di intesa per individuare e definire la proposta di programma degli interventi previsti dall'articolo 1 della legge 29 dicembre 1987, n. 545.

A questo articolo è stato presentato il seguente emendamento, già illustrato dal relatore.

Sostituire il comma 1 con il seguente:

«1. È autorizzato un contributo straordinario di lire 80 miliardi, in ragione di lire 30 miliardi per l'anno 1997 e 25 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999, per il rifinanziamento della legge 29 dicembre 1987, n. 545, ai fini del definitivo consolidamento della Rupe di Orvieto e del Colle di Todi finalizzando per l'anno 1997 una quota di lire 22 miliardi per gli interventi di cui all'articolo 1, comma 1 della predetta legge n. 545 del 1987 ed una quota di lire 8 miliardi per gli interventi di cui al comma 4 del medesimo articolo 1 e destinando per ciascuno degli anni 1998 e 1999 una quota di lire 18,5 miliardi per le finalità di cui all'articolo 1, comma 1, della predetta legge ed una quota di lire 6,5 miliardi per gli interventi di cui al comma 4 del medesimo articolo 1».

1.1

IL RELATORE

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo esprime parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 1 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 2:

Art. 2.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 90 miliardi nel triennio 1997-1999, in ragione di lire 30 miliardi, per ciascuno degli anni 1997, 1998 e 1999 si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 9001 dello stato di previsione per il 1997 del Ministero del tesoro, utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

A questo articolo è stato presentato il seguente emendamento, anch'esso già illustrato dal relatore:

Al comma 1, sostituire le parole: «90 miliardi» con: «80 miliardi» e le parole: «per ciascuno degli anni 1997, 1998 e 1999» con le seguenti: «per l'anno 1997 e 25 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999».

2.1

IL RELATORE

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo esprime parere favorevole.

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

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

PERUZZOTTI. Signor Presidente, nel mio precedente intervento avevo fatto alcune considerazioni che non sono state tenute nel dovuto conto, fatto salvo l'ordine del giorno del senatore Sarto del quale prendo atto. Tuttavia, proprio per dare una dimostrazione di buona volontà, anche perchè si tratta comunque di un intervento per luoghi di grande valore storico e artistico, esprimo il voto

favorevole del Gruppo Lega Nor-per la Padania indipendente al provvedimento in esame.

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

È approvato.

I lavori terminano alle ore 16,20.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. LUIGI CIAURRO

