

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

21° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 7 OTTOBRE 1997

(2^a Pomeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2206) *Interventi nel settore di trasporti*

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE Pag. 2, 9, 10 e *passim*

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* . 9, 10, 11 e *passim*

BORNACIN (AN)..... 20, 22, 24 e *passim*

BOSI (CCD) 37

CARPINELLI (*Sin. Dem.-l'Ulivo*), *relatore alla Commissione* Pag. 9, 10, 11 e *passim*

CASTELLI (*Lega Nord-per la Padania indip.*)..... 8, 10, 11 e *passim*

CÒ (*Rifond. Com.-Progr.*).. 9, 10, 12 e *passim*

FIRRARELLO (CDU) 20

MANFREDI (*Forza Italia*)..... 24, 35, 44

TERRACINI (*Forza Italia*)... 9, 20, 21 e *passim*

VEDOVATO (*Sin. Dem.-l'Ulivo*)..... 23, 37, 44

VERALDI (PPI) 33, 34, 35 e *passim*

I lavori hanno inizio alle ore 18,15.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2206) *Interventi nel settore dei trasporti*

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Interventi nel settore dei trasporti».

Come i colleghi ricordano, il disegno di legge è già stato esaminato in sede referente dalla nostra Commissione, che ne ha chiesto il trasferimento alla sede deliberante. La richiesta è stata accolta dal Presidente del Senato, quindi riprendiamo la discussione nella nuova sede.

Ricordo che è già stata svolta la relazione e che successivamente si è svolta la discussione generale, seguita dalle repliche del relatore e del rappresentante del Governo.

Propongo di acquisire l'*iter* già svolto alla nuova fase procedurale. Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Comunico che sono pervenuti i pareri favorevoli, per quanto di competenza, della 1^a Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

La 11^a Commissione permanente ha trasmesso il seguente parere:

«La 11^a Commissione permanente, esaminato il disegno di legge in titolo,

esprime, per quanto di competenza, parere contrario, in particolare per quanto concerne l'ulteriore piano di prepensionamento anticipato in favore delle società di navigazione aerea nazionali, di cui al comma 5 dell'articolo 1.

A tale proposito, la Commissione rinvia all'orientamento contrario al ricorso all'istituto dei pensionamenti anticipati, espresso con l'ordine del giorno approvato all'unanimità, nella seduta del 19 dicembre 1996, nel corso dell'esame, in sede referente, del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 546 del 1996, relativo ai pensionamenti anticipati per il personale dell'Alitalia; in tale ordine del giorno, tra l'altro, si impegnava il Governo a ricercare – anche attraverso una intensificazione del confronto con le parti sociali – un sempre più esteso ricorso ad ammortizzatori sociali alternativi ai pensionamenti anticipati».

La 5^a Commissione permanente ha trasmesso il seguente parere:

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti al disegno di legge in titolo, per quanto di propria competenza, esprime parere di nulla osta ad eccezione che su quelli 1.29 (limitatamente al secondo periodo), 2.4, 2.5, 2.6, 2.23, 2.0.1, 3.2,

3.3, 2.7, 2.8, 3.0.2, 3.13, 3.9, 2.13 e 2.15, sui quali il parere è contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

Segnala, inoltre, che gli emendamenti 1.2 e 4.1 adempiono alle condizioni sul testo del disegno di legge».

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli:

Art. 1.

(Interventi nel settore del trasporto aereo)

1. Per la realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione necessarie ad assicurare, a breve e medio termine, il migliore funzionamento delle infrastrutture aeroportuali, con priorità per gli aeroporti di Bari, Cagliari e Catania, è autorizzata la contrazione, da parte delle società di gestione costituite ai sensi dell'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, di mutui od altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento per capitale ed interessi complessivamente determinate dal limite di impegno quindicennale di lire 45 miliardi per l'anno 1998.

2. La realizzazione delle opere di cui al comma 1 è affidata alle società di gestione aeroportuale, previa approvazione da parte del Ministro dei trasporti e della navigazione di un programma di interventi comprensivo di un piano economico-finanziario e di un piano di investimenti per ciascuna società interessata. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede ad erogare direttamente a ciascuno degli istituti di credito interessati le quote di rate di ammortamento relative agli impegni finanziari di cui al comma 1.

3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione può, oltre a quanto previsto dal comma 2, individuare ulteriori interventi al fine di potenziare le strutture aeroportuali esistenti sul territorio, affidando la realizzazione delle infrastrutture all'ente locale territorialmente competente, il quale provvede alla contrazione delle operazioni di cui al comma 1, ferma restando l'erogazione diretta delle somme da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione agli istituti di credito interessati.

4. Per la realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento, riqualificazione e completamento necessarie ad assicurare un migliore funzionamento degli aeroporti di Perugia Sant'Egidio e di Salerno Pontecagnano, è autorizzata la spesa complessiva di lire 14,5 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, destinata ai due aeroporti anzidetti in ragione, rispettivamente, di lire 1,5 miliardi annue nel triennio 1997-1999 e di lire 5 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999.

5. Per il quadriennio 1997-2000 è autorizzato, in favore delle società di navigazione aerea nazionali, nel limite massimo di 1.000 unità di dipendenti che siano già in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 1 del decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 546, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 dicembre 1996, n. 640, ovvero che li maturino entro

l'anno 2000, un ulteriore piano di pensionamenti anticipati, secondo i criteri e le modalità disposti dal citato decreto-legge. Il relativo onere è valutato in lire 13,7 miliardi per l'anno 1997, lire 27,7 miliardi per l'anno 1998 e lire 39,7 miliardi a decorrere dal 1999.

6. Al fine di adeguare i sistemi di navigazione aerea alle prescrizioni in materia di sicurezza e regolarità del traffico dettate dalla Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC) del 1992 e dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), è autorizzata la spesa di lire 25 miliardi per ciascuno degli anni dal 1997 al 2006. È autorizzata altresì la spesa di lire 9 miliardi per l'anno 1997, quale concorso per la realizzazione della nuova sede della scuola nazionale per l'assistenza al volo, di cui all'articolo 2, comma 3-*bis*, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351.

7. In relazione al processo di liberalizzazione e di privatizzazione del mercato del trasporto aereo, il Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, è autorizzato ad erogare somme per la ricapitalizzazione delle società di trasporto aereo di cui all'articolo 2, comma 192, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, nel limite di spesa di lire 90 miliardi nell'anno 1997, di lire 545 miliardi nell'anno 1998, di lire 745 miliardi nell'anno 1999 e di lire 300 miliardi nell'anno 2000.

A questo articolo sono stati presenti i seguenti emendamenti:

Sopprimere l'articolo.

1.1 CASTELLI, PERUZZOTTI

Sopprimere i commi 1, 2 e 3.

1.2 IL RELATORE

Sopprimere i commi 1, 2 e 3.

1.3 LAURO

Sopprimere il comma 1.

1.4 CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 1, sopprimere le parole: «con priorità per gli aeroporti di Bari, Cagliari e Catania».

1.5 CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 1, sostituire le parole: «45 miliardi», con le seguenti: «20 miliardi».

1.6 CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 1, in fine, aggiungere il seguente periodo: «a condizione che le società stesse siano in regola con il pagamento dei canoni di concessione di cui all'articolo 10, comma 2 della legge 24 dicembre 1993, n. 537».

1.7 CASTELLI, PERUZZOTTI

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Il tempo di esecuzione dei lavori di cui al comma 1, è fissato in tre anni dalla data di consegna dei lavori».

1.8 CASTELLI, PERUZZOTTI

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. La durata della gestione privata dell'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio stabilita dall'articolo 1 della legge 27 dicembre 1975, n. 746, è prorogata per ulteriori trenta anni».

1.9 CASTELLI, PERUZZOTTI

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Qualora le opere di cui al comma 1, non siano completate e rese pienamente funzionali entro il termine di tre anni a decorrere dalla data di consegna dei lavori, il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede con proprio decreto, al definanziamento degli interventi o di lotti funzionali di essi. L'importo così recuperato è finalizzato esclusivamente alla realizzazione di tutte quelle opere necessarie ad assicurare il migliore funzionamento delle infrastrutture aeroportuali degli aeroporti nazionali, privati e civili statali con qualifica di privato, con traffico commerciale internazionale, nazionale e aviazione generale».

1.10 CASTELLI, PERUZZOTTI

Sopprimere il comma 2.

1.11 CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 2, sostituire il primo periodo, con il seguente: «La realizzazione delle opere di cui al comma 1, è affidata alle società di gestione aeroportuale, previa approvazione, entro novanta giorni dalla data

di entrata in vigore della presente legge, da parte del Ministro dei trasporti e della navigazione e sentite le competenti Commissioni parlamentari, di un programma di interventi concernente l'aeroporto di Bari, Cagliari e Catania. Il suddetto programma indica:

- a) le risorse finanziarie necessarie;
- b) i termini entro i quali devono essere perfezionati gli adempimenti amministrativi occorrenti;
- c) i termini entro i quali le opere devono giungere alle fasi di inizio lavori, fine lavori e collaudo finale».

1.12

CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 2, sostituire il primo periodo, con il seguente: «La realizzazione delle opere di cui al comma 1, è affidata alle società di gestione aeroportuale, previa approvazione, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, da parte del Ministro dei trasporti e della navigazione e sentite le competenti Commissioni parlamentari, di un programma di interventi concernente l'aeroporto di Bari, Cagliari e Catania. Il suddetto programma indica:

- a) le risorse finanziarie necessarie;
- b) i termini entro i quali devono essere perfezionati gli adempimenti amministrativi occorrenti;
- c) i termini entro i quali le opere devono essere completate e rese pienamente funzionali».

1.13

CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 2, sostituire il primo periodo, con il seguente: «La realizzazione delle opere di cui al comma 1, è affidata alle società di gestione aeroportuale, previa approvazione, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, da parte del Ministro dei trasporti e della navigazione e sentite le competenti Commissioni parlamentari, di un programma di interventi concernente l'aeroporto di Bari, Cagliari e Catania. Il suddetto programma comprende un piano economico-finanziario e un piano di investimenti».

1.14

CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 2, dopo il primo periodo aggiungere il seguente: «La società di gestione presenta semestralmente una relazione al Parlamento sullo stato degli interventi di cui al comma 1.».

1.15

CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 2, dopo il primo periodo aggiungere il seguente: «La società di gestione presenta annualmente una relazione al Parlamento sullo stato degli interventi di cui al comma 1.».

1.16 CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 2, dopo il primo periodo aggiungere il seguente: «Per la realizzazione delle opere si applica la legge 11 febbraio 1994, n. 109.».

1.17 CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: «istituti di credito», aggiungere le seguenti: «scelti tra quelli che offrono il miglior tasso di interesse.».

1.18 CASTELLI, PERUZZOTTI

Sopprimere il comma 3.

1.19 CASTELLI, PERUZZOTTI

Sopprimere il comma 4.

1.20 CASTELLI, PERUZZOTTI

Sopprimere il comma 5.

1.21 CASTELLI, PERUZZOTTI

Sopprimere il comma 5.

1.22 Cò

Sostituire il comma 5 con il seguente:

«Per le finalità di cui all'articolo 5 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, è autorizzato l'ulteriore limite di impegno quindicennale di lire 9,9 miliardi a decorrere dal 1999».

1.23 IL RELATORE

Sopprimere il comma 6.

1.24 CASTELLI, PERUZZOTTI

Sopprimere il primo periodo del comma 6.

1.25

IL RELATORE

Sopprimere il comma 7.

1.26

CASTELLI, PERUZZOTTI

Sostituire il comma 7 con il seguente:

«7. In relazione al processo di liberalizzazione e di privatizzazione del mercato del trasporto aereo, il Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, è autorizzato ad erogare somme per la ricapitalizzazione delle società di trasporto aereo di cui all'articolo 2, comma 192, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, nel limite di spesa di lire 196 miliardi nell'anno 1998, di lire 322 miliardi nell'anno 1999, di lire 500 miliardi nell'anno 2000 e di lire 662 miliardi nell'anno 2001.».

1.27

IL RELATORE

Al comma 7, aggiungere in fine il seguente periodo: «l'erogazione delle somme per la suddetta ricapitalizzazione, è subordinata al parere favorevole dell'Unione Europea circa il piano di risanamento dell'Alitalia».

1.28

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla fine del comma 7 aggiungere i seguenti periodi: «Il Ministro dei trasporti riferisce ogni sei mesi al Parlamento in merito all'andamento del piano di sviluppo. Il Parlamento esprime il proprio parere, tramite le Commissioni competenti, nel caso di cessione del pacchetto di maggioranza di Alitalia o settori della medesima. La partecipazione dei rappresentanti dei lavoratori azionisti nel Consiglio di amministrazione avviene per elezione diretta e solo dopo la reale assegnazione delle azioni medesime. Fino all'entrata in vigore di una normativa organica che disciplini la materia della rappresentanza sindacale nei luoghi di lavoro, alle rappresentanze sindacali aziendali del trasporto aereo già costituite alla data di entrata in vigore del D.P.R. n. 312 del 28 luglio 1995, a norma dell'articolo 23 della legge n. 300/1970, sono riconosciuti i diritti loro attribuiti da norme di legge e della contrattazione collettiva».

1.29

Cò

CASTELLI. Signor Presidente, per l'economia dei nostri lavori rinuncio all'illustrazione degli emendamenti, riservandomi di intervenire in sede di dichiarazione di voto.

TERRACINI. Signor Presidente, faccio miei gli emendamenti presentati dal senatore Lauro agli articoli 1 e 2 e li do per illustrati.

CÒ. Signor Presidente, l'emendamento 1.22 propone la soppressione del comma 5 dell'articolo perchè considero i prepensionamenti una cosa da eliminare.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Do per illustrati i miei emendamenti. Aggiungo soltanto che l'emendamento 1.2 propone la soppressione dei primi tre commi dell'articolo perchè i provvedimenti in essi contenuti sono stati in realtà già presi con il decreto «salvacantieri».

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.1.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere contrario.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo è contrario.

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

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.2.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.2, presentato dal relatore.

È approvato.

In seguito all'approvazione di questo emendamento, sono da considerarsi preclusi gli emendamenti da 1.3 a 1.19.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.20.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere contrario.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.20, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.21.

CASTELLI. Signor Presidente, l'emendamento è soppressivo del comma 5, che prevede un ulteriore piano di prepensionamenti per la società Alitalia. Mi pare che la prassi dei prepensionamenti non raccolga più favore, almeno all'interno di questo ramo del Parlamento, e che quella di trovare altre strade per cercare di risanare le aziende attraverso il «dimagrimento» dei loro organici sia ormai una scelta espressa da tutti i Gruppi. Il nostro non è il solo emendamento che va in questo senso, quindi invitiamo la Commissione a votarlo perchè riteniamo che su questo argomento vi sia unanimità di atteggiamento.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Il relatore è favorevole nella sostanza proposta avanzata, ma ricorda che ha presentato l'emendamento 1.23 sostitutivo del comma 5. Con la norma proposta emergono delle disponibilità finanziarie che erano quelle per i prepensionamenti Alitalia. In considerazione di questo vengono finalizzate le potenzialità finanziarie che emergono per il potenziamento degli aeroporti, cui si provvederà ovviamente in tempi successivi con altro provvedimento legislativo. Inviterei pertanto i presentatori a ritirare gli emendamenti 1.21 e 1.22, in quanto ritengo che possano considerarsi assorbiti dall'emendamento da me presentato.

CASTELLI. Ritiriamo l'emendamento 1.21.

CÒ. Signor Presidente, anch'io ritiro l'emendamento 1.22.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.23.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.23, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.24.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere contrario.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.24, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.25.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.25, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.26.

CASTELLI. A proposito di questo emendamento, vorrei osservare che quando si fanno le leggi ci si trincera sempre dietro frasi apparentemente incomprensibili e che rimandano ad altri testi, quasi per far sì che la legge non sia chiara. Anche in questo caso si sarebbe potuto scrivere «Alitalia» piuttosto che ricorrere al richiamo legislativo che viene fatto al comma 7. Sembra quasi che ci si vergogni di dare questi soldi, e allora ci si trincera dietro queste formule. Però gli addetti ai lavori capiscono bene perchè si agisce in questo modo, e per questo motivo noi riteniamo che questo comma sia da sopprimere; siamo sempre stati contrari anche alla ricapitalizzazione dell'Alitalia.

Va sottolineato, comunque, che occorre fare leggi un po' chiare, come sostiene anche il ministro Bassanini in un suo libro (per quanto, leggendo la cosiddetta «legge Bassanini», si capisca poco e niente!).

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere contrario sull'emendamento 1.26, ricordando che ho presentato l'emendamento 1.27 che propone una riformulazione tecnica del comma 7. Uno dei cardini di questo provvedimento è la ricapitalizzazione dell'Alitalia; capisco la posizione del collega Castelli, ma si tratta di un punto significativo del provvedimento.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo è contrario all'emendamento 1.26.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.26, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.27.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Parere favorevole.

Metto ai voti l'emendamento 1.27, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.28.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Invito i presentatori a ritirare questo emendamento, perchè il parere dell'Unione europea è già stato dato nel mese di luglio.

CASTELLI. Ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 1.29, sul quale la 5ª Commissione ha espresso parere contrario limitatamente al secondo periodo.

CÒ. Ritiro il secondo periodo del mio emendamento.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Sono favorevole all'approvazione del primo periodo dell'emendamento.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo concorda con il relatore.

PRESIDENTE. Procediamo dunque alla votazione dell'emendamento 1.29, presentato dal senatore Cò, per parti separate.
Metto ai voti il primo periodo dell'emendamento.

È approvato.

Metto ai voti la restante parte dell'emendamento.

Non è approvata.

Metto ai voti l'articolo 1, nel testo modificato.

È approvato.

Art. 2.

(Interventi nel settore del trasporto pubblico locale)

1. Al fine di contribuire al risanamento e allo sviluppo dei trasporti pubblici locali, lo Stato concorre alla copertura dei disavanzi di esercizio non ripianati, relativi al triennio 1994-1996, dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza regionale con un contributo quindicennale pari a lire 80 miliardi per l'anno 1998 ed a lire 160 miliardi a decorrere dall'anno 1999, ripartito tra le regioni a statuto ordinario secondo i criteri di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 1º aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, e successive modificazioni, in misura non superiore al 30 per cento dei disavanzi, certificati dalle

regioni entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Al fine di contribuire al risanamento ed allo sviluppo dei trasporti pubblici locali, lo Stato, secondo i criteri e gli obiettivi previsti dall'articolo 2 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, provvede, mediante autorizzazione a contrarre mutui quindicennali, alla parziale copertura dei disavanzi di esercizio ritenuti ammissibili, non ripianati al 31 dicembre 1996, delle aziende esercenti servizi ad impianti fissi di competenza statale in regime di concessione e delle aziende in gestione commissariale, ad esclusione delle Ferrovie dello Stato Spa. Gli oneri di ammortamento per capitale ed interessi derivanti da detti mutui sono a carico del bilancio dello Stato nel limite di lire 20 miliardi per l'anno 1998 e lire 40 miliardi a decorrere dal 1999.

3. Al fine di permettere gli investimenti nel settore del trasporto pubblico locale, le regioni a statuto ordinario sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali o altre operazioni finanziarie per provvedere prioritariamente alla sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre quindici anni, nonché all'acquisto di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri, lagunari e lacuali, cui lo Stato concorre con un contributo quindicennale di lire 20 miliardi per l'anno 1997, di lire 146 miliardi per l'anno 1998 e di lire 195 miliardi a decorrere dall'anno 1999, da ripartire con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sulla base dei criteri adottati ai fini del riparto del Fondo investimenti di cui all'articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151, per l'anno 1990.

4. Per la realizzazione degli interventi previsti dal piano pluriennale di attuazione approvato dal Ministro dei trasporti con decreto n. 729 del 26 giugno 1992, concernente il sistema idroviario-padano-veneto, di cui all'articolo 3 della legge 29 novembre 1990, n. 380, è autorizzata la spesa di lire 20 miliardi per l'anno 1997 e di lire 30 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire il comma 1 con il seguente:

«1. Al fine di contribuire al risanamento ed allo sviluppo dei trasporti pubblici locali, lo Stato concorre alla copertura dei disavanzi di esercizio non ripianati, relativi al triennio 1994-1996, dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza delle regioni a statuto ordinario e da queste certificati entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con un contributo quindicennale pari a lire 80 miliardi per l'anno 1998 ed a lire 160 miliardi a decorrere dall'anno 1999. Tale contributo sarà ripartito: a) per il 50 per cento, nella stessa proporzione con la quale è stato attribuito il contributo disposto dal comma 2

dell'articolo 1 del decreto-legge in data 1 aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204; b) per il restante 50 per cento, tra le regioni a statuto ordinario che a seguito dell'assegnazione di cui al punto a) conseguano una copertura dei disavanzi inferiore al 30 per cento. La ripartizione di tale quota sarà effettuata tra le regioni aventi titolo, in misura proporzionale alla differenza tra il 30 per cento dei rispettivi disavanzi certificati e i disavanzi ripianabili con le attribuzioni di cui alla lettera a). Il concorso dello Stato opera anche nei confronti delle regioni e degli enti locali che hanno già data copertura, anche parziale, ai disavanzi di cui al presente comma».

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Il contributo statale che, in relazione al riconoscimento della percentuale indicata nel comma 1, eccedesse il 30 per cento dei disavanzi relativi al triennio 1994-1996, è utilizzato dalle regioni interessate per il miglioramento del trasporto pubblico locale, anche per le finalità di cui al comma 3 del presente articolo».

2.100

IL RELATORE

Al comma 1, dopo le parole: «di esercizio», aggiungere le seguenti: «al netto del contributo statale di cui all'articolo 1, del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204 e successive modificazioni».

2.1

CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 1, sopprimere le parole: «non ripianati».

2.2

CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 1, sostituire le parole: «non ripianati» con le seguenti: «che non risultino coperti con i contributi di cui al Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private e con i contributi di cui al comma 9 dell'articolo 3 della legge 28 dicembre 1995, n. 549».

2.3

LAURO

Al comma 1, sopprimere le parole: «in misura non superiore al 30 per cento dei disavanzi certificati dalle regioni entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge».

2.4

Cò

Alla fine del comma 1, sopprimere le seguenti parole: «in misura non superiore al 30 per cento dei disavanzi, certificati dalle regioni entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge».

2.5

LAURO

Al comma 1, sopprimere le parole: «in misura non superiore al 30 per cento dei disavanzi, certificati dalle regioni entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge».

2.6

CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 1, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «fatta salva l'attribuzione a ciascuna regione di un'aliquota pari al cinquanta per cento di quella riconosciuta con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 2291 del 4 novembre 1996, in applicazione del citato decreto-legge n. 98 del 1995, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 204 del 1995. Il concorso dello Stato opera anche nei confronti delle regioni e degli enti locali che hanno già dato copertura, anche parziale, ai disavanzi di cui al presente comma».

Dopo il comma 1, inserire il seguente comma:

«1-bis. Il contributo statale che, in relazione al riconoscimento della percentuale indicata nel comma 1, eccedesse il trenta per cento dei disavanzi relativi al triennio 1994-1996, è utilizzato dalle regioni interessate per il miglioramento e lo sviluppo del trasporto pubblico locale, anche per le finalità di cui al comma 3 del presente articolo.»

2.7

IL RELATORE

Alla fine del comma 1, aggiungere le seguenti parole: «fatta salva l'attribuzione a ciascuna regione di un contributo pari almeno al 50 per cento dell'aliquota di cui sopra».

2.8

LAURO

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti commi:

«1-bis. Il contributo statale, eventualmente eccedente la copertura dei disavanzi relativi al triennio 1994-96, è utilizzato dalle regioni interessate per il miglioramento e lo sviluppo del trasporto pubblico locale, anche secondo le finalità del successivo comma 3 e le relative procedure autorizzative.»

1-ter. Il concorso dello Stato opera anche nei confronti delle Regioni e degli Enti locali che hanno già dato copertura, anche parziale, ai disavanzi di cui al comma 1».

2.9

LAURO

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«1-bis. Il concorso dello Stato opera anche nei confronti delle Regioni e degli enti locali che hanno già dato copertura, anche parziale, ai disavanzi cui al precedente comma.

1-ter. Il contributo statale, eventualmente eccedente la copertura dei disavanzi relativi al triennio 1994-1996, è utilizzato dalle regioni interessate per il miglioramento e lo sviluppo del trasporto pubblico locale».

2.10

Cò

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Il concorso dello Stato opera anche nei confronti delle regioni e degli enti locali che hanno già dato copertura, anche parziale, ai disavanzi di cui al precedente comma.».

2.11

CASTELLI, PERUZZOTTI

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Il contributo statale, eventualmente eccedente la copertura dei disavanzi relativi al triennio 1994-1996, è utilizzato dalle regioni interessate per il miglioramento e lo sviluppo del trasporto pubblico locale.».

2.12

CASTELLI, PERUZZOTTI

Dopo il comma 2, inserire il seguente comma:

«2-ter. Al personale delle gestioni commissariali governative di cui all'articolo 2, commi da 1 a 10, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 3 del decreto-legge 28 marzo 1997, n. 79, convertito dalla legge 28 maggio 1997, n. 140».

2.13

IL RELATORE

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente comma:

«2-bis. Il termine indicato al comma 7 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 1996, n. 662, può essere anticipato per le gestioni commissariali governative già ristrutturate ai sensi dello stesso articolo 2. Gli accordi di programma di cui al richiamato comma 7 prevederanno anche il trasferimento alle regioni interessate delle risorse necessarie all'espletamento delle funzioni amministrative anticipatamente delegate. Tali risorse sono individuate con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro del tesoro».

2.14

IL RELATORE

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

«2-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 3 del decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 833, convertito con modificazioni dalla legge 6 febbraio 1987, n. 18, sono applicabili alle somme erogate alle aziende di trasporto pubblico locale e alle ferrovie e in concessione in gestione commissariale dallo Stato, dalle Regioni e dagli Enti locali proprietari, in applicazione della presente legge e del decreto-legge 1 aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204. Le stesse disposizioni si applicano ai contributi erogati per effetto del comma 9 dell'articolo 3 della legge 28 dicembre 1995, n. 549, e a quelli erogati in attuazione degli accordi di servizio».

2.15

LAURO

Al comma 3, sopprimere la parola: «prioritariamente».

2.16

CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 3, sostituire la parola: «autobus» con le parole: «mezzi di trasporto».

2.17

Cò

Al comma 3, dopo le parole: «nonchè all'acquisto», aggiungere le seguenti: «di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzarsi all'interno dei centri storici e delle isole pedonali e».

2.18

CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 3, dopo la parola: «lacuali», aggiungere le seguenti: «compresi gli impianti di risalita a scopi turistici».

2.19

CASTELLI, PERUZZOTTI

Al comma 3, dopo la parola: «lacuali», aggiungere le seguenti: «e di impianti a fune adibiti al trasporto di persone».

2.20

CASTELLI, PERUZZOTTI

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-quinquies. All'articolo 29-bis, del decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo le parole «a fronte della rottamazione» inserire le parole «o della restituzione della targa e del documento di circolazione, con conseguente cessione a Paesi al di fuori dell'Unione Europea nell'ambito di programmi bilaterali o unilaterali di cooperazione o solidarietà internazionale»;

b) al comma 2, sostituire le parole «e che consegnino» con le parole «e che effettuino la cessione di cui alla precedente lettera a) o consegnino».

2.101

IL RELATORE

Dopo il comma 3, inserire i seguenti commi:

«3-bis. Le regioni utilizzano il cinque per cento dei contributi loro assegnati, ai sensi del comma 3 del presente articolo, per finanziare l'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale e a basso impatto ambientale.

3-ter. Le regioni possono utilizzare una quota non superiore al cinque per cento dei contributi loro assegnati, ai sensi del comma 3 del presente articolo, per finanziare l'acquisizione di tecnologie atte a razionalizzare e sviluppare il trasporto pubblico locale».

2.21

IL RELATORE

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-quater. Al fine di incrementare il parco automobilistico in occasione dello svolgimento delle Universiadi, la Regione Sicilia è autorizzata a contrarre mutui o altre operazioni finanziarie per l'acquisto di autobus con un contributo quindicennale a carico dello Stato di lire un miliardo per l'anno 1997.».

2.22

IL RELATORE

Al comma 4, sostituire le parole: «20 miliardi», con le seguenti: «50 miliardi» e «30 miliardi», con le seguenti: «100 miliardi».

Conseguentemente

All'articolo 4, sostituire le parole: «200,8 miliardi», con le seguenti: «230,8 miliardi» e le parole: «1001,5 miliardi», con le seguenti: «1071,5 miliardi». Dopo le parole: «Ministero dei trasporti e della navigazione», aggiungere le seguenti: «quanto a lire 30 miliardi per l'anno 1997, mediante riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1997, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici; quanto a lire 100 miliardi per l'anno 1998, mediante corrispondente riduzione del medesimo stanziamento, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro».

2.23

CASTELLI, PERUZZOTTI

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, l'emendamento 2.100 da me presentato dà una risposta alle perplessità manifestate da alcuni membri della Commissione circa la possibilità di un intervento a favore anche di quelle regioni che in qualche misura avevano già provveduto al risanamento delle proprie aziende. Viene quindi sancita la possibilità, anche da parte di queste regioni, di utilizzare i fondi loro attribuiti e, qualora eccedessero, il comma aggiuntivo prevede che le somme a disposizione possano essere utilizzate per il miglioramento del trasporto pubblico locale. È una risposta alle istanze che erano emerse in Commissione da parte di molti colleghi.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il parere su questo emendamento è favorevole.

CASTELLI. Chiederei al relatore di prendere in considerazione, come subemendamento, la nostanza del nostro emendamento 2.1, che risulterebbe precluso ove venisse approvato l'emendamento 2.100.

L'emendamento attiene una questione non del tutto chiara. In base alle disposizioni della legge 30 maggio 1995, n. 204, le regioni (il relatore mi corregga, se sbaglio) venivano obbligate a ripianare in parte i disavanzi delle aziende di trasporto pubblico locale. C'è però la possibilità di interpretare la legge nel senso che i contributi statali già erogati possano venire conteggiati all'interno dei ripiani. Con l'emendamento 2.1 noi mettiamo in luce il fatto che il ripiano deve invece essere calcolato «al netto del contributo statale di cui all'articolo 1 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204 e successive modificazioni». In effetti, se l'interpretazione corretta fosse proprio quella, appunto, di calcolare il ripiano al netto del contributo statale, questo emendamento non farebbe altro che chiarirla e ribadirla.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Sull'emendamento 2.1, mi rimetto al parere del Governo.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Voglio apportare un ulteriore elemento di valutazione, che potrebbe essere utile allo svolgimento della discussione in corso. L'osservazione fatta dal senatore Castelli è corretta, nel senso che ovviamente il ripiano deve essere calcolato al netto del contributo statale che è stato versato. Però il vecchio contributo è stato fissato attraverso il decreto ministeriale attuativo della legge n. 204 del 1995, e quindi con un provvedimento successivo, un atto amministrativo che ha dato seguito ai criteri previsti da tale legge. Non si pone, quindi, il rischio di sovrapporre, di sommare questi contributi, perchè anche tecnicamente ciò potrebbe avvenire solo a seguito di un atto amministrativo conseguente al provvedimento che oggi stiamo per approvare. Non riesco ad immaginare, insomma, come possa scattare questo tipo di sovrapposizione, a meno che non mi sfugga qualche altro aspetto della questione.

Pur condividendo, quindi, lo spirito della sua osservazione, senatore Castelli, credo che questo emendamento non sia necessario perchè la garanzia ivi prevista è assoluta, per volontà politica (e questo non sarebbe poi così importante), ma ancor più per l'assoluta separazione delle due fonti legislative da cui deriva questo provvedimento: la citata legge n. 204, con il relativo decreto attuativo del Ministro, ed il presente provvedimento, al quale seguirà il decreto di attuazione.

Il Governo invita quindi il senatore Castelli a ritirare l'emendamento 2.1 o a trasformarlo in ordine del giorno, che accoglierebbe come raccomandazione.

CASTELLI. Accolgo l'invito del Governo e ritiro l'emendamento 2.1.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.100.

CÒ. Signor Presidente, dichiaro che voterò a favore dell'emendamento 2.100 presentato dal relatore, in quanto mi sembra che esso raccolga sostanzialmente il contenuto dell'emendamento da me presentato allo scopo di evitare che le regioni e gli enti locali che abbiano già dato copertura ai disavanzi siano esclusi appunto dal finanziamento.

TERRACINI. Signor Presidente, per le medesime ragioni esposte dal collega Cò, dichiaro che anche il nostro Gruppo voterà a favore dell'emendamento 2.100: lo faremo, in sostanza, proprio per premiare «i più bravi»!

BORNACIN. Signor Presidente, intervengo per dichiarare il voto del Gruppo Alleanza Nazionale a favore dell'approvazione dell'emendamento 2.100.

FIRRARELLO. Dichiaro anch'io il voto favorevole all'emendamento 2.100.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.100, presentato dal relatore.

È approvato.

In seguito a questa votazione risultano preclusi gli emendamenti da 2.2 a 2.12.

Ricordo che sull'emendamento 2.13 la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 2.13.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 2.14.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, il Governo esprime parere favorevole sull'emendamento 2.14.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.14, presentato dal relatore.

È approvato.

Ricordo che sull'emendamento 2.15 la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

TERRACINI. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 2.15.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 2.16.

CASTELLI. Signor Presidente, malgrado la stringatezza del testo, riteniamo il contenuto di tale emendamento piuttosto importante in quanto, a nostro parere, esso coinvolge la filosofia di fondo di questo provvedimento. La questione alla quale si riferisce, infatti, si trascina ormai da lungo tempo ed alcune volte dà anche adito a maliziose interpretazioni.

Si sa benissimo, infatti, chi costruisce gli autobus in Italia...

TERRACINI. Gianni!

CASTELLI. C'è «uno» che fa gli autobus.

Mi ricollego anche all'intervento svolto nel pomeriggio dal collega Parola, anche se su un provvedimento completamente diverso, perchè mi sembra che la filosofia sottesa sia la stessa. È noto che le regioni hanno esigenze diverse di trasporto pubblico locale: faccio il caso più banale, quella di Venezia, per cui alla regione Veneto sicuramente interessa acquistare i vaporetti, o anche quello della regione Campania, alla quale anche, probabilmente, interessa acquistare imbarcazioni per i collegamenti con le isole. Ebbene, con la dizione attuale si prevede che lo Stato sostenga oneri finanziari al fine di acquistare «prioritariamente» degli autobus: mi consenta di dire, signor Presidente, che mi sembra quantomeno una cosa non prudente!

Parliamo frequentemente di autonomia, di federalismo e cose simili: lasciamo almeno che le regioni possano decidere di spendere come meglio credono (quindi sicuramente per la maggior parte anche per l'acquisto di autobus) i soldi che lo Stato meritoriamente, una volta tanto, mette loro a disposizione. È questo lo spirito con il quale abbiamo presentato l'emendamento 2.16, volto a sopprimere la parola «prioritariamente». Desideriamo che le regioni facciano quello che meglio credono ed agiscano nel settore del trasporto pubblico locale incidendo là dove, in modo sovrano, ritengono che vi siano delle vere priorità: priorità che, ripeto, sicuramente nella stragrande maggioranza dei casi coincideranno con l'acquisto di autobus. Ma se per esempio dovessero ritenere di predisporre delle tramvie (che sarebbero peraltro anche più ecologiche), perchè mai dovremmo impedire loro di farlo?

Raccomando quindi ai colleghi di votare a favore di questo emendamento.

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore Castelli, ma qui si pone la questione dei mutui quindicennali ed il termine «prioritariamente» non è riferito agli autobus.

CASTELLI. Nel comma 3 si parla di «provvedere prioritariamente alla sostituzione di autobus»...

PRESIDENTE. Sì, ma «destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre quindici anni»: la priorità, quindi, è legata al tempo e non al tipo di veicolo.

CASTELLI. Signor Presidente, se il testo rimanesse nella sua attuale formulazione, questi fondi sarebbero impiegati prioritariamente per la sostituzione degli autobus in esercizio da oltre quindici anni, e questo porrebbe una condizione preliminare rispetto alla libera scelta delle regioni.

BORNACIN. Se però si sopprimesse la parola «prioritariamente» si porrebbe addirittura un maggiore vincolo, perchè la norma sarebbe riferita soltanto agli autobus.

CASTELLI. No, perchè dopo si dice «nonchè all'acquisto di altri mezzi di trasporto».

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Il relatore è abbastanza favorevole al ragionamento che suggerisce di eliminare la parola «prioritariamente», nel senso che comunque, a prescindere dalla lettura lessicale, è giusto che le regioni siano messe in grado di operare come meglio credono. Vorrei però ricordare che nello spirito del disegno di legge, come scelta del Governo, si intendeva finalizzare l'utilizzo di questi fondi, che sono aggiuntivi a quanto spettante alle regioni, individuando alcuni specifici settori. Se la dizione appare pleonastica, ritengo che vada comunque privilegiata la libertà programmatica delle regioni. Il rela-

tore quindi non ha nulla in contrario all'accoglimento dell'emendamento.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. A nome del Governo, preferirei che questo problema non diventasse oggetto di grande confronto perchè i casi concreti – anche senza disporre ora di un quadro complessivo, ma comunque considerando le regioni che hanno sollecitato questo ulteriore intervento dello Stato per affrontare una questione che non appare facile – ci dicono che in realtà siamo di fronte a scelte già delineate da parte delle regioni. Si tratta infatti di una norma che dà risposta ad una serie di richieste già valutate da tempo. Però, se la terminologia utilizzata dovesse essere interpretata come elemento di vincolo rispetto alle possibilità di scelta delle regioni, non avrei alcuna difficoltà ad accogliere la proposta emendativa. Non era comunque nell'intenzione del Governo voler esercitare una forma di pressione rispetto ad interventi che sono già stati previsti ed avviati.

PRESIDENTE. Anche secondo me il termine «prioritariamente» non è incisivo. Il fatto è che i mezzi in questione sono vecchi e in molti casi sono oggetto di donazione o di vendita a basso costo a paesi terzi in via di sviluppo; ciò avviene perchè, mentre da noi vengono dismessi, questi mezzi su altri mercati sono richiesti. Per questo motivo vi è questo specifico riferimento, che non deve rappresentare una limitazione. Comunque non credo che abolendo il termine «prioritariamente» cambi di molto il significato della norma in esame.

VEDOVATO. Vorrei fare un'osservazione. Ritengo che il richiamo del senatore Castelli in termini generali sia corretto, non solo per la disciplina del trasporto pubblico locale attuale, ma anche in riferimento al decreto legislativo il cui schema è stato approvato dal Consiglio dei ministri e che sta seguendo l'*iter* parlamentare; tale provvedimento rafforza ancora di più i poteri autonomi delle regioni in termini di gestione. Mi sembra che la direzione sia giusta; però dobbiamo anche tener conto del fatto che effettivamente il parco autobus è assolutamente obsoleto e che le aziende del settore, per effetto del blocco dei finanziamenti, hanno vissuto delle difficoltà negli anni trascorsi. D'altra parte, leggendo interamente il comma 3 dell'articolo 2, risulta evidente come anche la suddivisione dei finanziamenti venga fatta in accordo con le regioni, quindi sulla base delle programmazioni che le regioni vorranno fare e tenendo conto di una suddivisione interna dei mezzi di trasporto. Chiarito che non si intende in questo modo dare una indicazione cogente alle regioni, possiamo scegliere la forma che riteniamo più opportuna. Se il termine «prioritariamente» può rappresentare una difficoltà in questo senso, possiamo anche approvare l'emendamento presentato dal senatore Castelli, restando inteso che quello che ho delineato è lo scenario che abbiamo davanti.

BORNACIN. Condivido lo spirito con il quale il collega Castelli ha presentato questo emendamento, ma non ne condivido la lettera, per-

chè se dal comma in esame si toglie il termine «prioritariamente», in pratica si dice che le regioni possono soltanto provvedere alla sostituzione degli autobus. Dire invece «prioritariamente» significa che in prima istanza la destinazione dei mutui può essere quella, ma nessuno impedisce che si possa fare qualcosa di diverso. Togliendo la parola «prioritariamente» si ricade nel dirigismo e si dice che le regioni devono per forza sostituire gli autobus.

CASTELLI. Non è così. La invito a rileggere bene tutto il periodo, perchè poi si dice «nonchè all'acquisto di altri mezzi di trasporto».

BORNACIN. Io comunque voterò contro questo emendamento.

MANFREDI. Si potrebbe dire: «per provvedere alla sostituzione eventuale di mezzi di trasporto destinati al trasporto pubblico locale».

PRESIDENTE. Mi sembra che questa dizione cambierebbe il testo assai di più dell'emendamento proposto.

CÒ. Io non sono d'accordo con quanto diceva il senatore Bornacin, perchè la lettura letterale vincola in pratica la destinazione di questi fondi solo alla sostituzione di autobus o all'acquisto di altri mezzi di trasporto, mentre l'avverbio «prioritariamente» determina una scala di priorità rispetto ad altri interventi che pure sono possibili. Pertanto dal punto di vista lessicale dichiaro il voto contrario all'emendamento, perchè otterrebbe l'effetto contrario rispetto a quanto sperato.

PRESIDENTE. Io non mi permetto di giudicare il testo dal punto di vista lessicale, però credo che il senatore Castelli abbia letto questa norma come se il termine «prioritariamente» si riferisse soltanto alla sostituzione degli autobus. Se invece la interpretiamo nel senso che tale termine si riferisce sia alla sostituzione di autobus che all'acquisto di altri mezzi, forse il senso è più chiaro.

CÒ. Non vorrei che la volontà del legislatore fosse di dare l'autorizzazione a contrarre mutui quindicennali e ad altre operazioni per provvedere prioritariamente alla sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale. Pertanto, sono contrario all'emendamento 2.16.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. L'emendamento 2.16 del collega Castelli, che propone di sopprimere la parola «prioritariamente», andrebbe messo in connessione con gli emendamenti 2.18 e 2.20, che prevedono l'aggiunta di altre specifiche: ne emerge un discorso molto più completo che potrebbe rappresentare la soluzione della questione.

Nel rimettermi perciò alla Commissione sull'emendamento 2.16, anticipo il mio parere favorevole sugli emendamenti 2.18 e 2.20.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione. Metto ai voti l'emendamento 2.16, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

È approvato.

Passiamo all'emendamento 2.17.

CÒ. Il senso dell'emendamento è che si possa effettuare la sostituzione di qualunque tipo di mezzo: si potrebbe ad esempio procedere alla sostituzione di un mezzo di trasporto marittimo che sia obsoleto. È questo il senso del mio emendamento.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Il mio parere è contrario per la motivazione che dicevo prima, dato che abbiamo puntualizzato i settori nei quali sarà possibile procedere a queste sostituzioni.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Anche il Governo è contrario all'emendamento 2.17.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.17, presentato dal senatore Cò.

Non è approvato.

Passiamo all'emendamento 2.18.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Confermo il parere favorevole.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Anche il parere del Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.18, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

È approvato.

Passiamo all'emendamento 2.19.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Invito i presentatori a ritirarlo.

CASTELLI. Accolgo l'invito del relatore e ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 2.20.

CARPINELLI, *relatore*. Ribadisco il mio parere favorevole.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Anche il mio parere è favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.20, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

È approvato.

Passiamo all'emendamento 2.101.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.101, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo all'emendamento 2.21.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Sono favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.21, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo all'emendamento 2.22.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il parere è favorevole.

CASTELLI. Signor Presidente, io non ero in Italia, ma da quanto ho letto sui giornali sembra che le Universiadi siciliane siano state uno scandalo nazionale e gli italiani hanno fatto una figuraccia. Si è parlato di palazzetti dello sport costruiti con leggi speciali dentro i quali pioveva, di disorganizzazione totale, di lampioni ordinati e mai arrivati. Si sono spesi male tanti soldi e adesso si propone di buttarne via altri. Per questo noi voteremo contro l'emendamento 2.22.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.22, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo all'emendamento 2.23.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Invito i presentatori al ritiro.

CASTELLI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 2, nel testo modificato.

È approvato.

Dopo l'articolo 2, è stato presentato il seguente emendamento:

Dopo l'articolo 2, inserire il seguente:

«Art. 2-bis.

1. È demandato alle Regioni litoranee a statuto ordinario il potere di emanare, in armonia con le leggi statali e direttive comunitarie, norme legislative concernenti il servizio di trasporto pubblico marittimo di cabotaggio, entro sei miglia marine dalla costa, per il collegamento degli scali dei comuni costieri, da organizzare come «metropolitana marittima». A tal fine le Regioni a statuto ordinario, con proprie norme indirizzano e coordinano attraverso «contratti di servizio» (come definiti dall'U.E.) da esse stipulati con Enti pubblici e/o Aziende armatoriali nazionali e comunitarie private che operano nel settore, gli interventi per la realizzazione, nei suddetti limiti territoriali, di un sistema di trasporto marittimo integrativo dei trasporti su strada e ferroviari, in armonia con le linee direttrici del Piano nazionale dei trasporti.

2. Attraverso i contratti di servizio di cui all'articolo 1 le Regioni devono assicurare:

la continuità, regolarità, capacità e qualità del servizio di trasporto, stabilendo le caratteristiche e il tonnellaggio delle navi;

un numero adeguato di linee e la frequenza di ciascuna linea; eventuali trasporti addizionali;

tariffe particolari per determinate categorie di passeggeri; adattamento dei servizi alle effettive esigenze del traffico.

3. Restano salve e impregiudicate le competenze degli organi statali in materia di polizia marittima e portuale e di sicurezza della navigazione».

2.0.1

LAURO

Stante l'assenza del presentatore, lo dichiaro decaduto.

Art. 3.

(Interventi nei settori del trasporto rapido di massa e ferroviario)

1. Per consentire il completamento degli interventi connessi alla realizzazione dei passanti ferroviari di Milano e di Torino, il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere un contributo quindicennale pari al 10 per cento della spesa di investimento, nel limite di lire 150 miliardi per il comune di Milano, e di lire 350 miliardi per il comune di Torino. A tal fine è autorizzato il limite di impegno di lire 50 miliardi a decorrere dall'anno 1998.

2. Ai fini del perseguimento degli obiettivi di sviluppo del processo di razionalizzazione produttiva delle infrastrutture ferroviarie di cui all'articolo 2, comma 14, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, nel rispetto degli impegni internazionali, in sede di aggiornamento dei contratti di servizio e di programma si tiene conto delle operazioni finanziarie poste in essere dalle Ferrovie dello Stato Spa ed è altresì autorizzata la spesa di lire 5 miliardi per ciascuno degli anni dal 1998 al 2002 per l'urgente predisposizione del progetto esecutivo relativo alla linea ferroviaria del Brennero, per la tratta Verona-Monaco. Per il medesimo fine, il Ministro dei trasporti e della navigazione fornisce altresì indicazioni per favorire operazioni di valorizzazione del patrimonio nonché partecipazioni di capitali. Il comma 4 dell'articolo 6 della legge 23 dicembre 1994, n. 725, è abrogato.

3. Per provvedere alla quota di spettanza italiana degli oneri di funzionamento della commissione intergovernativa italo-francese per la realizzazione della tratta ferroviaria Torino-Lione, è autorizzata la spesa di lire 1 miliardo a decorrere dall'anno 1997. Le indennità ed i compensi spettanti ai membri della predetta commissione sono determinati con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione.

4. Per consentire la prosecuzione degli interventi concernenti i sistemi di trasporto rapido di massa di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211:

a) l'importo di lire 75 miliardi di cui alla tabella D della legge 28 dicembre 1995, n. 550, viene utilizzato quale apporto attualizzato per la realizzazione delle opere da approvare con delibera del CIPE in attuazione dell'articolo 9 della medesima legge n. 211 del 1992;

b) è autorizzato per l'anno 1997 l'ulteriore limite di impegno trentennale di lire 20 miliardi, di cui una quota di lire 15 miliardi ad integrazione del contributo a carico dello Stato per quei progetti già approvati che dispongono di una maggiore quota di finanziamento proprio, nonché una quota di lire 5 miliardi, anche in aggiunta ai fondi di cui al decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 548, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 dicembre 1996, n. 641, finalizzata al finanziamento di una parte degli investimenti già presentati relativamente alle aree urbane e non ancora finanziati nell'ambito dei programmi presentati.

5. In relazione alla prescrizione di cui all'articolo 7 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, la dimostrazione delle disponibilità finanziarie è effettuata dal soggetto attuatore nelle forme previste dall'articolo 43 del decreto legislativo 25 febbraio 1995, n. 77.

6. La lettera d) del comma 2 dell'articolo 4 del decreto-legge 1º aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, è sostituita dalla seguente:

«d) quattro esperti in materia di trasporti, dei quali uno designato dall'Associazione nazionale dei comuni italiani, uno designato dalla Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, uno designato dall'Unione delle

province italiane e uno scelto dal Ministro dei trasporti e della navigazione».

7. Per consentire il funzionamento della commissione di cui al citato articolo 4 del decreto-legge n. 98 del 1995, come modificato dal comma 6 del presente articolo, fino alla data di ultimazione degli interventi previsti dall'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e dalla legge 26 febbraio 1992, n. 211, è autorizzata la spesa di lire 600 milioni per l'anno 1997 e lire 300 milioni a decorrere dall'anno 1998.

8. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede con proprio decreto alla nomina dei componenti della commissione di cui al comma 7 e alla determinazione dei relativi compensi.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire il comma 1 con il seguente:

«1. Per consentire il completamento degli interventi connessi alla realizzazione dei passanti ferroviari di Milano e di Torino, il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere un contributo decennale del 10 per cento della spesa di investimento, nel limite di lire 150 miliardi per il comune di Milano, e di lire 350 miliardi per il comune di Torino, pari complessivamente a lire 50 miliardi per ciascuno degli anni dal 1998 al 2007».

3.1

IL RELATORE

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere alle Ferrovie dello Stato S.p.A. un contributo decennale pari complessivamente a lire 40 miliardi dal 1997, 30 miliardi dal 1998 e 30 miliardi dal 1999 per consentire la completa velocizzazione della linea Catanzaro-Lamezia Terme ed il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Lamezia, nel limite di 100 miliardi».

3.2

VERALDI

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Considerato che da Lecce a Bari vi è ancora un solo binario, il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere alle Ferrovie dello Stato Spa un contributo decennale per consentire il rodaggio del binario Lecce-Bari».

3.3

ERROI

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere alle Ferrovie dello Stato Spa un contributo decennale pari complessivamente a lire 32,2 miliardi dal 1997, 12,8 miliardi dal 1998 e 3,7 miliardi dal 1999 per consentire la completa realizzazione del raddoppio del tratto Andora-San Lorenzo a Mare della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia nel limite di 470 miliardi nonchè per la progettazione del nodo ferroviario di Genova nel limite di 15 miliardi».

3.4 AVOGADRO, BORNACIN, CRIPPA, DANIELE GALDI, FORCIERI,
GRILLO, ROGNONI, RUSSO, TERRACINI

Al comma 2, sostituire la parola: «5 miliardi» con l'altra: «4 miliardi».

Conseguentemente, al comma 3, sostituire la parola: «1 miliardo» con l'altra: «2 miliardi».

3.5 LAURO

Al comma 2, sopprimere l'ultimo periodo.

3.6 CASTELLI, PERUZZOTTI

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

«2-bis. L'articolo 2, comma 193, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, è sostituito come segue:

Nell'ambito degli strumenti finanziari ed operativi che saranno previsti per il potenziamento e l'ammodernamento della linea ferroviaria del Brennero e per la realizzazione delle relative gallerie, il Ministro dei lavori pubblici con proprio decreto, d'intesa con il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a procedere alla proroga del termine di concessione «all'autostrada del Brennero S.p.A.» definendone modalità e condizioni. Ad integrazione dell'atto di concessione il Ministro dei lavori pubblici ed il Ministro dei trasporti e della navigazione sono autorizzati a stipulare con la società concessionaria un contratto di programma per gli investimenti, il potenziamento, l'ammodernamento, lo sviluppo nonchè il mantenimento delle infrastrutture ed un contratto di servizio per la determinazione della quantità, qualità del servizio e delle relative tariffe. I contratti di programma e di servizio, di durata triennale, sono trasmessi prima della stipulazione al Parlamento, per il parere delle Commissioni competenti per materia, corredati dei pareri prescritti dalle vigenti disposizioni».

3.7 IL RELATORE

Alla fine del comma 3, aggiungere: «La commissione deve predisporre proposte alternative di tracciato per il potenziamento dei collegamenti tra Francia e Italia».

3.8

Cò

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Le disposizioni di cui al decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, si applicano al fondo pensioni istituito con legge 9 luglio 1908, n. 418, al fine di consentire al commissario liquidatore di cui all'articolo 4 del medesimo decreto-legge n. 6 del 1990 di dare attuazione ad un piano di razionalizzazione per rimuovere le eventuali condizioni di squilibrio strutturale del personale ferroviario mediante l'utilizzazione di tutti gli strumenti previsti dalla contrattazione collettiva e attraverso la riqualificazione e valorizzazione del personale stesso. Il predetto piano è redatto dalla Società Ferrovie dello Stato S.p.A., previo confronto con le organizzazioni sindacali, sulla base dei criteri stabiliti dal piano d'impresa, che la Società Ferrovie dello Stato S.p.A. predispone e presenta all'approvazione dei Ministri competenti. Lo stesso Commissario è altresì autorizzato, al fine di avviare un processo di allineamento delle attuali aliquote contributive a carico delle aziende di trasporto pubblico locale a quelle medie dell'industria, a corrispondere risorse alla gestione separata del fondo di previdenza dei lavoratori autoferrotranvieri. Il complessivo maggiore onere è stabilito nel limite di lire 130 miliardi annui a decorrere dal 1° gennaio 1998».

3.9

IL RELATORE

Sostituire il comma 4 come segue:

«4. Al fine di consentire la prosecuzione degli interventi concernenti i sistemi di trasporto rapido di massa di cui alla legge 26.2.1992, n. 211 il Ministro dei trasporti e della navigazione d'intesa con il Ministro dei lavori pubblici delegato per i problemi delle aree urbane avanzano proposte al CIPE finalizzate al finanziamento dei piani di intervento elaborate sulla base dei progetti presentati da parte dei soggetti di cui all'articolo 1 della legge 211/92 medesima. Per le finalità di cui al presente comma:

a) l'importo di lire 75 miliardi di cui alla tabella D della legge 28 dicembre 1995, n. 550, viene utilizzato quale apporto attualizzato per la realizzazione di opere da approvare con delibera del CIPE;

b) è autorizzato per l'anno 1998 l'ulteriore limite di impegno trentennale di lire 20 miliardi di cui una quota di lire 15 miliardi da destinarsi all'integrazione del contributo a carico dello Stato del costo di realizzazione degli interventi già approvati nel limite massimo del 60 per cento ed una quota di lire 5 miliardi, anche in aggiunta ai fondi di cui al decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 548, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 dicembre 1996, n. 641, finalizzata al finanziamento di interventi corredati da progetto definitivo».

3.10

IL RELATORE

Sopprimere il comma 6.

3.11

LAURO

Dopo il comma 8, aggiungere il seguente:

«9. All'articolo 1, comma 1, della legge 26 febbraio 1992, n. 211, recante interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa, le parole "tramvie veloci" sono sostituite dalle seguenti: "tramvie"».

3.12

IL RELATORE

Dopo il comma 8, aggiungere i seguenti:

«8-bis. Al fine di consentire un tempestivo completamento dei lavori in corso di esecuzione relativi alla costruzione dei centri di carico intermodale, finanziati solo per lotti ai sensi della legge 1 marzo 1986, n. 64, il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere agli enti locali che ne faranno richiesta entro trenta giorni dalla data di pubblicazione della presente legge, un finanziamento integrativo, da erogarsi dalla Cassa depositi e prestiti con le modalità della circolare 1195/93 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 258 del 3 novembre 1993, pari all'ammontare della spesa originariamente prevista dal quadro tecnico-economico allegato al progetto generale, purchè lo stesso risulti approvato dagli enti locali richiedenti prima della firma della convenzione Agensud. Dedotti il finanziamento già concesso, solo la spesa relativa ai lavori di completamento è rivalutata in base all'indice di svalutazione elaborato dall'Istat.

8-ter. Per l'attuazione del comma 8-bis è autorizzata la spesa di lire 80 miliardi per l'anno 1997. Al relativo onere si fa fronte mediante l'utilizzo di quota parte del fondo di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 3 aprile 1993, n. 96».

3.13

IL RELATORE

Dopo il comma 8, aggiungere il seguente:

«9. Per assicurare il regolare svolgimento della relazione ferroviaria Domodossola-Locarno ai sensi della Convenzione Internazionale stipulata in data 12 novembre 1919, ratificata il 12 gennaio 1923 e resa esecutiva con legge 16 dicembre 1923, n. 3195, la concessione alla Società Subalpina di Imprese Ferroviarie dell'esercizio della tratta italiana da Domodossola al confine svizzero è prorogata fino al 31 agosto 2021».

3.14

MANFREDI

Dopo il comma 8, aggiungere il seguente:

«9. Per assicurare il regolare svolgimento della relazione ferroviaria Domodossola-Locarno ai sensi della Convenzione Internazionale stipulata in data 12 novembre 1919, ratificata il 12 gennaio 1923 e resa esecutiva con legge 16 dicembre 1923, n. 3195, la concessione alla Società Subalpina di Imprese Ferroviarie dell'esercizio della tratta italiana da Domodossola al confine svizzero è prorogata fino al 31 agosto 2021».

3.15

MANFREDI, TERRACINI

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. L'emendamento 3.1 consiste in una riformulazione delle scansioni dei finanziamenti per i passanti di Torino e Milano e si illustra da sè.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il mio parere è favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.1, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo all'emendamento 3.2, su cui è stato espresso parere contrario dalla 5ª Commissione.

VERALDI. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 3.2, ma voglio comunque manifestare la mia perplessità sul parere contrario della Commissione bilancio. Mi sembra di rilevare che per alcuni interventi la 5ª Commissione abbia trovato la copertura, per altri no. Qui ci troviamo di fronte ad un progetto che era già stato finanziato, quindi si poteva vedere sotto un altro aspetto, soprattutto sotto l'aspetto della sicurezza in Calabria.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Sui 7.000 miliardi all'anno per investimenti ritengo di poter esprimere una valutazione di priorità rispetto a questo tratto, ma ritengo che ci possano essere risorse e potenzialità, pur non entrando nel merito della valutazione della Commissione bilancio. Sottolineo che uno dei punti

di qualità della manovra finanziaria (il cui esito, peraltro, rappresenta un punto interrogativo, considerate le attuali vicende politiche) è rappresentato, appunto, dalla disponibilità del Ministero ad operare una certa compressione della quota di risorse destinata alla gestione ordinaria a fronte, invece, del mantenimento di quella destinata agli investimenti per il potenziamento delle infrastrutture. Ho voluto sottolineare questo aspetto in quanto, pur non essendo strettamente correlato al provvedimento in esame, dal punto di vista politico può rappresentare un importante elemento di valutazione.

PRESIDENTE. Gli emendamenti 3.2 e 3.3, simili nel contenuto, sono stati oggetto delle obiezioni sollevate dalla 5ª Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. Chiedo allora al relatore cosa pensi del fatto che, a fronte di tali pronunciamenti contrari, la 5ª Commissione abbia invece espresso parere favorevole sull'emendamento 3.4, che ha una formulazione simile.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. In effetti è stata operata una scelta sulle priorità assolute previste dal Governo nell'ambito del piano di intervento sulle ferrovie. Una delle linee ferroviarie a binario unico è la Genova-Ventimiglia: un tratto di tale linea è già finanziato dal piano nazionale, un altro tratto entrerà a far parte del piano dei trasporti ed il terzo tratto è proprio quello che dovrebbe essere finanziato grazie all'approvazione di questo emendamento, che è stato appoggiato dal relatore, di concerto con il Governo, in base all'ordine delle priorità assolute previste.

Per quanto concerne gli altri due emendamenti citati dal Presidente, essi ovviamente dovranno rientrare nel piano complessivo di investimento di 7.000 miliardi all'anno per dieci anni nell'ambito della cui programmazione bisognerà individuare...

PRESIDENTE. Sono d'accordo, ma il problema (anche se non voglio entrare nel merito della questione) si pone perchè lei afferma che l'emendamento 3.4 si differenzia dagli altri due...

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. ...in quanto rientra nella programmazione prioritaria...

PRESIDENTE. Se per l'emendamento 3.4 non c'è obiezione *ex* articolo 81...

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Non può esservi, in quanto c'è la prevista copertura finanziaria.

VERALDI. A questo punto vorrei sapere se si tratta di una scelta del Governo.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Sì.

VERALDI. Il relatore ha parlato di binario unico, ma anche l'emendamento 3.2 da me presentato rientra nella stessa fattispecie. A questo punto voglio anche ricordare al Governo che in tutto il piano che ci ha presentato la Calabria non viene mai citata!

PRESIDENTE. Senatore Veraldi, chiariti i termini oggettivi della situazione devo ricordarle, sotto il profilo procedurale, che la 5ª Commissione permanente ha espresso parere contrario sugli emendamenti 3.2 e 3.3, per i quali pertanto si può determinare solo il ritiro o la richiesta di votazione.

VERALDI. Ho già espresso il mio disappunto, ma per senso di responsabilità ritiro l'emendamento 3.2.

PRESIDENTE. Stante l'assenza del proponente, dichiaro decaduto l'emendamento 3.3.

Passiamo all'emendamento 3.4.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sull'emendamento 3.4 purchè vengano effettuate alcune modifiche. Là dove sono riportate le parole «32,2 miliard» proporrei che venisse aggiunta la parola «annui», che renderebbe più chiaro il concetto; analoga modifica andrebbe effettuata dopo le parole «12,8 miliardi», alle quali andrebbe aggiunta la parola «annui», mentre le parole «3,7 miliardi» andrebbero sostituite con le seguenti «3,5 miliardi annui» (stabilendosi una riduzione dell'importo previsto, nemmeno per tale modifica sarebbe necessaria la richiesta di un parere alla 5ª Commissione permanente). In sostanza, propongo che dopo le parole «miliardi» venga aggiunta la parola «annui» e che lo stanziamento previsto dal 1999 passi da 3,7 a 3,5 miliardi.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo si dichiara d'accordo con tale proposta modificativa.

MANFREDI. Signor Presidente, aggiungo la mia firma all'emendamento 3.4.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.4.

CÒ. Signor Presidente, intervengo per dichiarare il mio voto contrario. Sono contrario all'approvazione di questo emendamento, in quanto non si comprende per quale motivo per altre linee ferroviarie che pure si trovano nelle stesse condizioni della Genova-Ventimiglia (e da più lungo tempo) non sia previsto alcun finanziamento, mentre per questo caso lo si sia trovato. Considero insomma iniqua questa situazione rispetto ad altre analoghe.

BORNACIN. Signor Presidente, io voterò ovviamente a favore dell'emendamento 3.4, da me sottoscritto, con le modifiche proposte dal

relatore, ma vorrei spiegare ai colleghi Cò e Veraldi che non si tratta di scelte campanilistiche. Da quando sono stato eletto senatore cerco di astrarmi dal dover rappresentare un collegio piuttosto che un altro, perchè altrimenti si rischia di difendere un certo particolare piuttosto che il generale. Si tratterebbe di una sorta di anticipazione della formula prevista per il cosiddetto Senato delle regioni. La linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, come altre questioni contenute in questo provvedimento, rappresenta una scelta di tipo strategico. Capisco che la linea Lecce-Bari sia estremamente importante, così come comprendo che la linea Catanzaro-Lamezia Terme...

VERALDI. Finanziata per metà...

BORNACIN... debba essere ammodernata. Credo che i colleghi liguri presenti lo sappiano, ma vorrei rendere noto che già esistono le stazioni nel tratto che va da Ventimiglia fin quasi a Santo Stefano al Mare; già esiste, inoltre, la nuova stazione di Sanremo...

VERALDI. La linea Catanzaro-Lamezia Terme, invece, esiste solo a metà!

BORNACIN. Ma vorrei anche aggiungere che in questo caso si tratta di una questione di tipo strategico: in questo caso si tratta del collegamento con la Francia e tra la Francia e la Spagna. Quindi, o risolviamo questo nodo importante dal punto di vista strategico, o la Francia e la Spagna tagliano fuori la Liguria e l'Italia realizzando collegamenti di tipo completamente diverso. Questa non è dunque una scelta campanilistica, ma è una scelta di tipo strategico generale, che credo possa quindi essere sostenuta e difesa da tutti.

TERRACINI. Signor Presidente, esprimo ovviamente voto favorevole, anche perchè sono firmatario dell'emendamento, però vorrei che fosse chiaro che la situazione della Genova-Ventimiglia risale a molti anni fa. Sono stati realizzati, se non sbaglio, due tronchi, mentre per altri due devono ancora iniziare i lavori. Uno di questi due viene finanziato con questo provvedimento, per cui non possiamo sperare che con questo intervento si siano risolti i problemi di questa linea ferroviaria. Mi auguro che con questo stesso spirito si vorrà poi arrivare al completamento.

Vi è poi da considerare, come si diceva, il discorso strategico. Questo è il collegamento con la Francia, nostro vicino più immediato, la Roma-Parigi...

PRESIDENTE. Per Parigi si passa da un'altra linea.

TERRACINI. Lo si fa solo perchè ora non c'è collegamento. Infatti, storicamente la linea Roma-Parigi passava per Ventimiglia; poi ad un certo punto, per il fatto che vi era un solo binario, ovviamente la velocità sul tratto Genova-Ventimiglia si è molto ridotta, per cui attualmente

si passa su una linea che non è più quella originaria. Credo allora che questo intervento possa essere ritenuto utile per tutti.

VEDOVATO. Signor Presidente, condivido naturalmente la convinzione che la linea Genova-Ventimiglia debba essere assolutamente raddoppiata, anche per via dei collegamenti internazionali che sono stati richiamati e che riguardano non solo la Liguria, ma più in generale l'inserimento del sistema ferroviario italiano in un più ampio quadro europeo. Si tratta quindi di una iniziativa certamente utile, e devo anche congratularmi con i colleghi per la formulazione dell'emendamento in termini precisi dal punto di vista quantitativo.

Devo però esprimere una certa sorpresa per il fatto che una scelta di questo tipo non provenga direttamente dal Governo. Infatti, nel momento in cui si fa una scelta sulla destinazione dei finanziamenti, sarebbe opportuno che questa venisse chiaramente individuata come una scelta del Governo nell'ambito delle priorità e dei finanziamenti che sono stati approvati.

Quindi, pur avendo presente il livello strategico e l'importanza anche locale dell'intervento, per questo motivo di tipo procedurale mi asterrò dalla votazione.

CASTELLI. Mi fa piacere sottolineare che un gruppo di parlamentari, in questo caso i senatori di una regione, abbia superato le reciproche divisioni per determinare questo finanziamento a favore di un'opera che ha una grande valenza. Noi voteremo sicuramente a favore di questo emendamento. Si tratta di una linea ferroviaria che, come del resto molte altre, attendeva da anni questo raddoppio, e finalmente questo finanziamento consente un decisivo passo avanti.

Voglio concludere dicendo che le voci maligne che attribuiscono questo finanziamento al fatto che il Ministro sia di Genova e che adesso si andrà a votare in quella città sono sicuramente da rigettare, e ringrazio i presentatori di questo emendamento per il lavoro svolto.

BOSI. Signor Presidente, voterò anch'io a favore di questo emendamento perchè sana una situazione che deve giungere a compimento. Colgo però l'occasione - e mi rivolgo anche al Sottosegretario - per dire che molto spesso (e questo è un disagio dovuto proprio al fatto di non voler correre il rischio di apparire localistici) nel settore dei trasporti ci troviamo a dover votare o non votare degli interventi su tratte ferroviarie, degli interventi in materia aeroportuale o altro, senza capire perchè si antepongano determinate scelte ad altre. Siamo cioè impossibilitati a dare una valutazione in ordine alle priorità.

Abbiamo questo gruppo di colleghi che ha ritenuto di presentare un emendamento su questo intervento; anch'io avrei potuto farlo, ma non l'ho fatto perchè ritenevo opportuno sottrarmi al rituale della presentazione di emendamenti riguardanti aree geografiche di appartenenza. Non riesco però francamente a capire quali sono gli ordini di priorità e le logiche che sovrintendono a certe scelte. Credo allora che dovremmo fare uno sforzo per individuare dei criteri il più possibile oggettivi, perchè

altrimenti si corre il rischio, ogni volta che ci occupiamo di trasporti, di trasformare i nostri dibattiti in una specie di mercato regionalistico nel quale la coalizione vincente non lo è tanto sulla base del ragionamento e di una scala di priorità, ma piuttosto sulla base della forza di contrattazione che i parlamentari interessati riescono ad organizzare associandosi tra loro.

Spero che questi dubbi e riserve che ho avanzato siano tenuti nella debita considerazione da parte del Governo, affinché noi possiamo essere messi finalmente in grado di capire se quanto andiamo votando rappresenti o meno una priorità.

VERALDI. Signor Presidente, voglio dichiarare il mio voto contrario perchè la discussione seguita al mio atto di responsabilità non mi pare abbia molto favorito la possibilità che io dia un voto favorevole a questo emendamento, e i motivi sono due. Innanzi tutto, a fronte di una mia precisa richiesta mi è stato detto che il Governo ha fatto una programmazione di priorità, mentre non mi sembra che l'emendamento presentato provenga dal Governo. In secondo luogo sono venute fuori dalla discussione espressioni come «localismo» ed altre che non costituiscono ovviamente il limite di un rappresentante del popolo o di un territorio, ma rappresentano piuttosto la capacità, nel momento in cui si hanno sotto gli occhi determinati problemi, di cercare di portarli avanti. Se allora «localismo» è la firma del solo senatore Veraldi in calce ad un emendamento, non credo si possa chiamare «internazionalismo» la firma di tanti colleghi della stessa regione che chiedono l'inserimento di questo emendamento nel disegno di legge che stiamo discutendo!

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, onorevoli senatori, vorrei puntualizzare il discorso sulle priorità. Non è assolutamente opportuno, ovviamente, che io vi tedi con un ragionamento di carattere tecnico legato alle carenze strutturali del paese. Una parte della discussione che ogni volta si anima quando si prevedono certi interventi deriva dal fatto che purtroppo abbiamo forti carenze in molte parti del paese; tanto è vero che - riprendo senza svilupparlo un ragionamento che facevo prima - con una scelta abbastanza dolorosa e complessa abbiamo preferito avviare una riforma serrata sulle spese di gestione delle Ferrovie dello Stato, puntando i piedi affinché nella prossima finanziaria ci sia una prospettiva certa di finanziamento per le infrastrutture. Tutto questo, naturalmente, aprirà un confronto tra tutto ciò che è stato già valutato e indicato come prioritario, come più volte il Ministro in questa sede ha manifestato.

Voglio aggiungere nello specifico, per quanto riguarda questo intervento, che quando in sede comunitaria si indicarono le 14 grandi priorità per l'Europa, le 14 grandi direttive da potenziare per dare consistenza al settore dei trasporti a livello europeo, furono individuate la direttrice del Brennero come linea di collegamento con la Mitteleuropa, e dall'altro versante la direttrice di collegamento con la Francia come i punti di carenza del nostro paese. Dall'indicazione di una priorità, rispetto a una direttrice europea di collegamento fra Italia e Francia, si ri-

scontra un'assoluta carenza dal punto di vista infrastrutturale. Da quella parte del versante c'è il problema molto discusso della costruzione di un'altra linea passante, di un'altra galleria, per la cui realizzazione ci vorrebbero comunque decenni; nel frattempo, con il raddoppio della parte mancante della Genova-Ventimiglia si dà una soluzione ancora parziale, ancora incompleta, ma che comunque va nella direzione già indicata qualche anno fa.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.4, presentato dal senatore Avogadro e da altri senatori, con le modifiche proposte dal relatore.

È approvato.

Data l'assenza del presentatore, dichiaro decaduto l'emendamento 3.5. Passiamo all'emendamento 3.6.

CASTELLI. Signor Presidente, dietro l'apparente innocuità di questo emendamento si nascondono 1.000 miliardi che noi intendiamo sopprimere e che tra l'altro, a mio parere, sono senza copertura. Ci sono poi gli interessi intercalari della TAV. La TAV, a cui fra l'altro noi siamo abbastanza favorevoli più per il progetto che per come viene portato avanti, ha sempre garantito che le opere sarebbero state fatte in tempi certi. Penso che tutti ricorderete quando i dirigenti delle Ferrovie e della TAV stessa dicevano che la grande novità dell'alta velocità stava nel fatto che intervenivano massicciamente i privati a finanziare le opere, e che le opere sarebbero partite ad una certa data e sarebbero state completate di norma in cinque anni, in sei anni la Bologna-Firenze in quanto più complessa. Tra le critiche feroci portate avanti da alcuni Gruppi, soprattutto Verdi e Rifondazione comunista, a questo progetto, c'era anche la denuncia che in realtà l'apporto dei privati fosse più simbolico che altro e soprattutto che gli eventuali guadagni sarebbero andati ai privati mentre gli oneri sarebbero andati allo Stato. Tra le prove di queste critiche venivano portati anche i cosiddetti interessi intercalari, cioè gli interessi che la TAV avrebbe pagato agli investitori privati a seguito dell'emissione di titoli, presumo obbligazionari, fatti per finanziare l'opera.

Anche a noi era sembrato che gli interessi a carico dello Stato fossero eccessivi, quindi avevamo introdotto nella legge finanziaria del 1994 un provvedimento che evitasse allo Stato di pagare interessi su un'opera remunerativa. Pertanto si era stabilito che lo Stato pagasse interessi soltanto nel periodo di realizzazione delle opere e nel solo periodo di avviamento, ed erano stati fissati dei termini relativi alla realizzazione delle opere nell'ordine di circa sei anni. Questo è stato molto mal digerito dai vertici delle Ferrovie.

Nella relazione che accompagna questo disegno di legge si parla di un onere a carico dello Stato di circa 800 miliardi; oggi può essere vero, visto che i tassi sono molto calati. Quando si parlava di questi interventi con i tassi quasi doppi, noi avevamo calcolato che l'onere si sarebbe ag-

girato intorno ai 2.000 miliardi. Ora proprio l'ultimo periodo del comma 2 dell'articolo 3 di questo disegno di legge va ad eliminare la limitazione prevista, e si torna alla situazione in cui lo Stato dovrà pagare vita natural durante gli interessi intercalari bancari. Questo perchè evidentemente è falso che le opere verranno fatte in cinque anni, perchè evidentemente è falso che l'alta velocità sia un'operazione remunerativa, oppure perchè si vogliono regalare 2.000 miliardi ad una società di natura giuridica privata. È questo il motivo per cui abbiamo presentato questo emendamento.

Un'ultima osservazione. Guarda caso, nel precedente fascicolo di emendamenti vi erano il nostro e quello dei Verdi. Non mi sembra un caso che l'emendamento dei Verdi sia sparito insieme al suo presentatore: il senatore Sarto non c'è, forse perchè i Verdi si sentono estremamente imbarazzati a dover tradurre in atti concreti la loro conclamata avversione alla TAV.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Comprendo alcune posizioni del senatore Castelli, avendo a suo tempo sostenuto la necessità di un controllo ferreo sull'alta velocità. Però è anche vero che c'è un'indempienza da parte dello Stato per quanto riguarda i tempi di attuazione della TAV, c'è un ritardo in connessione agli accordi che gli enti locali avrebbero dovuto assumere con una scansione temporalmente predeterminata (il che non è avvenuto).

Il relatore si rimette quindi ad un'esplicita presa di posizione del Governo in materia, dopodichè esprimerà un parere in merito.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, non intendo avventurarmi sull'argomento di una delle due osservazioni che ha svolto il senatore Castelli e cioè sulla possibilità che la TAV arrivi a guadagnare: ritengo, infatti, che si tratti di un'operazione che, al di là della fase iniziale, potrà dare buoni risultati. Ma non è questo l'aspetto che ci ha indotto a prevedere la norma di cui si chiede la soppressione.

Intendo soffermarmi su un altro aspetto, introdotto poc'anzi dal relatore, dovuto alla notevole complessità dello sviluppo di questi cantieri. Dobbiamo dire con molta chiarezza che non tutti i ritardi sono addebitabili alla TAV o alle procedure di appalto, perchè va considerata la complessità dei problemi da affrontare. È sufficiente scorrere la rassegna stampa per trovare alcuni esempi al riguardo: vi si troveranno ritardi dovuti, magari, a pareri delle Conferenze di servizi concernenti i grandi nodi, che hanno comportato slittamenti perlomeno di 12, 15 o 18 mesi.

Al di là di questo aspetto piuttosto negativo (poichè l'esborso che adesso prevediamo è senz'altro negativo per le casse dello Stato), la situazione è dovuta ad una fase difficile, che richiede la pazienza necessaria a trovare il consenso delle comunità locali e ad individuare quel punto di equilibrio che risolva contestualmente il passaggio della linea dell'alta velocità e una serie di altre problematiche. Proprio al complessità della situazione è emersa in sede di Conferenza dei servizi ed ha re-

so difficile individuare proposte idonee. Certo, non solo questo ha determinato i ritardi accumulati (se affermassi il contrario, darei una lettura faziosa della situazione), ma comunque ha concorso a produrli. Vi è quindi la necessità e l'opportunità di sostenere quanto previsto nel periodo che l'emendamento tenderebbe a sopprimere.

PRESIDENTE. Prima di cedere la parola al relatore, vorrei fare anch'io un'osservazione, che poi rappresenta una dichiarazione di voto contraria all'approvazione dell'emendamento 3.6.

La mia contrarietà è legata a quanto testè affermato dal sottosegretario Albertini, anche se rilevo che il problema sollevato da questo emendamento ha un suo fondamento. La norma che il disegno di legge prevede di abolire con l'ultimo periodo del comma 2 dell'articolo 3 (di cui i senatori Castelli e Peruzzotti propongono la soppressione) recita: «Gli interessi intercalari a carico dello Stato vengono erogati per un periodo massimo di 62 mesi dall'inizio dei lavori, con esclusione del tratto Firenze-Bologna, per il quale il periodo massimo è di 78 mesi». Mi chiedo se, per far fronte ai problemi illustrati qui dal Governo, non sarebbe stato meglio – o comunque non potrebbe essere opportuno in futuro (è una questione che voglio porre alla nostra attenzione) – redigere un apposito ordine del giorno o anche solo considerare la questione senza ancorare il pagamento degli interessi intercalari da parte dello Stato alla data di apertura dei cantieri, ma riferendolo ad un periodo «x», comunque delimitato dall'entrata in funzione, o magari da un altro criterio che possa eliminare l'obiezione del senatore Castelli. Quest'ultima, in effetti, ha fondamento, perchè se abrogassimo l'articolo 6 della legge 23 dicembre 1994, n. 725, che poc'anzi ho citato non vi sarebbe più alcun limite temporale.

Sono d'accordo sul fatto che il limite previsto sia troppo ristretto e che i problemi emersi non possano essere addebitati interamente alle Ferrovie, perchè sui tempi di lavoro dei cantieri incidono anche altri fattori, ma ad un certo punto i cantieri termineranno i loro lavori ed entrerà in funzione il servizio dell'alta velocità: da quel momento in avanti, o comunque dopo un certo periodo di tempo (magari 12, 24 o 36 mesi dopo), o cambiando il punto di riferimento, secondo me avrebbe senso che gli interessi intercalari non venissero più corrisposti. Anche se non ritengo che questa sede sia idonea a risolvere la questione, ho voluto comunque intervenire per poi affidarmi all'opinione del relatore.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Condivido quanto detto dal Presidente sulla necessità di stabilire successivamente – vedremo come – dei punti fermi sulla questione; la disposizione prevista nella manovra finanziaria, infatti, era stata inclusa proprio perchè tutti avevamo interesse che la TAV terminasse i propri lavori entro determinati tempi, certi e chiari, mentre poi, in corso d'opera, alcuni inconvenienti verificatisi hanno fatto slittare tali termini. Anch'io sarei favorevole a farli slittare, definendo nuovi tempi certi mediante un meccanismo ancora da individuare.

Detto questo, però, esprimo parere contrario sull'emendamento 3.6 soprattutto per una questione di opportunità: non vorrei, infatti, che in questa fase si aprisse una serie di vicende di carattere giudiziario in relazione al mancato rispetto dei tempi, cosa che potrebbe comportare un ulteriore ritardo nella realizzazione della ferrovia veloce.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.6, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo all'emendamento 3.7.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, vorrei ricordare che in merito all'emendamento 3.7 alcuni nostri colleghi avevano avanzato delle perplessità, superate dal fatto che avremmo lavorato in sede deliberante cercando di bilanciare le istanze e le valutazioni dei membri di questa Commissione.

Il senatore Sarto quest'oggi non è presente in Aula, ma rammento che aveva espresso fortissime perplessità sulla modifica della legge 23 dicembre 1996, n. 662, prevista dall'emendamento 3.7, e aveva chiesto una pausa di riflessione, rinviando semmai ad altro atto legislativo la definizione della questione. Il relatore, d'altra parte, aveva presentato questo emendamento ritenendo che esso avrebbe potuto accelerare i termini.

La Commissione deve essere messa a conoscenza di questo tema, quindi per correttezza sottopongo alla vostra riflessione la perplessità espressa dal senatore Sarto.

In conclusione, essendo il presentatore dell'emendamento mi dichiaro ovviamente a favore della sua approvazione. Tuttavia, in relazione al fatto poc'anzi ricordato, sarei disponibile a ritirarlo se anche altri colleghi manifestassero delle perplessità sul suo contenuto. E vorrei che anche il sottosegretario Albertini esprimesse la sua posizione in merito.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Inviterei il relatore a ritirare l'emendamento 3.7. Pur essendo infatti importante e significativo, esso – per dire le cose in modo esplicito – fa parte della disponibilità che avevamo dato, e quindi costituisce una condizione necessaria di un sistema di garanzie; e sarei dell'avviso di non «rimangiarsi» quell'impegno. Invito pertanto, ripeto, il relatore a ritirare l'emendamento.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 3.7.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 3.8.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Il parere del relatore è contrario. Vorrei anzi invitare il presentatore a trasformare l'emenda-

mento in un ordine del giorno in materia di potenziamento dei collegamenti tra Italia e Francia. Occorre infatti anche considerare che la norma in oggetto fa seguito ad accordi internazionali, per cui non sarebbe possibile prevedere per legge quanto contenuto nell'emendamento. Il senatore Cò potrebbe piuttosto, ripeto, trasformarlo in un ordine del giorno che inviti il Governo a fare in modo che la Commissione possa predisporre proposte alternative di tracciato per il collegamento tra Francia e Italia.

CÒ. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 3.8, che trasformerò in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 3.9.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 3.10.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, l'emendamento si illustra da sè.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo esprime parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.10, presentato dal relatore.

È approvato.

Stante l'assenza del presentatore, l'emendamento 3.11 deve considerarsi decaduto.

Passiamo all'emendamento 3.12.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. L'emendamento si illustra da sè. Esso tende a facilitare gli interventi nel settore con riferimento alle tramvie, veloci e non, in modo da consentire un campo più ampio di intervento.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.12, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo all'emendamento 3.13.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, lo ritiro, anche perchè c'è il parere contrario della 5ª Commissione permanente. Peraltro alla Camera dei deputati è in discussione un disegno di legge che riguarda l'autotrasporto e l'intermodalità, e in quella sede il Governo ha predisposto gli opportuni provvedimenti in materia.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 3.14 presentato dal senatore Manfredi, identico all'emendamento 3.15 presentato dai senatori Manfredi e Terracini.

MANFREDI. Signor Presidente, si tratta infatti dello stesso emendamento da me presentato al quale il senatore Terracini ha successivamente aggiunto la sua firma. Pertanto ritiro l'emendamento 3.14.

BORNACIN. Aggiungo la mia firma all'emendamento 3.15.

CASTELLI. Anch'io, signor Presidente, aggiungo la mia firma all'emendamento 3.15.

VEDOVATO. Anche io aggiungo la mia firma.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Il relatore esprime parere favorevole sull'emendamento 3.15, anche se è da tener presente che presso la Camera dei deputati vi è un decreto sulla proroga dei termini che riguarda proprio questa materia. Non so se i proponenti ne vogliono tener conto, ma in linea di massima il mio parere sarebbe favorevole. Comunque mi rimetto al Governo.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Non conosco quanto è previsto nel provvedimento in esame alla Camera, e quindi per questa ragione devo dare parere contrario all'emendamento. Non so, ripeto, cosa abbia previsto il Governo in un provvedimento parallelo, il cui *iter* peraltro è già in corso, e quindi non vorrei che alla fine venissero date due indicazioni diverse.

MANFREDI. A proposito di questo emendamento desideravo chiarire che già in passato era stato approvato dall'Assemblea del Senato e poi era decaduto con tutto il disegno di legge, ed è poi stato ripresentato altre due volte. Non ho ora sotto mano i disegni di legge ai quali era riferito, ma una volta era stato addirittura presentato dal Governo, anche se poi non era stato approvato in quanto non era corretta la collocazione nel disegno di legge di riferimento. Se non approviamo l'emendamento, questa Società ferroviaria si troverà in grandissime difficoltà economiche; infatti dallo scorso anno è scaduta la concessione, che peraltro è collegata ad una concessione all'analogha società svizzera. Si tratta quindi di un atto dovuto.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.15, presentato dai

senatori Manfredi e Terracini, al quale hanno aggiunto la propria firma i senatori Bornacin, Vedovato e Castelli.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 3, nel testo emendato.

È approvato.

Dopo l'articolo 3, sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

«Art. 3-bis.

(Incarichi di studio e di consulenza)

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione può affidare incarichi di studio e di consulenza per la pianificazione dei trasporti anche in relazione alla prossima organizzazione di una conferenza sui trasporti, per la valutazione dei progetti infrastrutturali nonchè per il reperimento delle relative risorse in sede comunitaria e presso il settore privato.

2. Per l'attuazione delle finalità indicate al comma 1 è autorizzata la spesa di lire 800 milioni per l'anno 1997, di lire 2 miliardi per l'anno 1998 e di lire 600 milioni a decorrere dal 1999».

3.0.1

IL RELATORE

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

«Art. 3-ter.

(Interventi per il settore portuale)

1. Per la cessata operatività portuale ed il trasferimento di attività e di attrezzature in altre aree demaniali, in conseguenza dell'allestimento dell'esposizione «Colombo '92» in ambito portuale è previsto a favore dell'Autorità portuale di Genova un indennizzo pari a lire 20 miliardi. Al relativo onere provvede la gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58.

2. La realizzazione degli interventi infrastrutturali nell'area portuale di Ancona di cui alla legge 23 dicembre 1988, n. 543, è affidata alla competente Autorità portuale. Le disponibilità in conto residui sul capitolo 8051 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione non impegnate entro il 31 dicembre 1997 possono esserlo nell'anno successivo. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente norma».

3.0.2

IL RELATORE

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

«Art. 3-bis.

1. Gli impianti di scivola adibiti al trasporto pubblico di persone hanno una durata tecnica complessiva di trenta anni. Tale periodo è riferito all'attività effettivamente svolta.

2. Un ingegnere regolarmente iscritto all'albo certifica, tramite perizia giurata, l'efficienza dell'impianto e i periodi nei quali lo stesso è rimasto chiuso per motivi contingenti estranei alla gestione tecnica».

3.0.3

CASTELLI, PERUZZOTTI

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo è favorevole all'emendamento 3.0.1.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.0.1, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo all'emendamento 3.0.2.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, ritiro l'emendamento informando la Commissione che quanto previsto al comma 1 dell'emendamento è contenuto in un provvedimento ora all'esame presso la Camera dei deputati, mentre il comma 2 non può essere preso in considerazione perchè non sono ancora scaduti i termini, per cui la questione sarà da esaminare il prossimo anno.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 3.0.3.

CASTELLI. Signor Presidente, premetto che l'emendamento è scritto male, perchè anzichè «Gli impianti di scivola adibiti al trasporto pubblica di persone», sarebbe meglio dire «Le scivole adibite al trasporto di persone».

La norma proposta intende aiutare i numerosi piccoli impianti di risalita sparsi un po' dappertutto, sia nelle Alpi che negli Appennini, che spesso sono anche gli unici in piccole stazioni invernali e che, a termini di regolamento, hanno una vita trentennale: pertanto, dopo trenta anni devono praticamente essere quasi del tutto rifatti per ovvi motivi di sicurezza. Accade sovente però che l'impianto non venga più rifatto perchè la stazione, che di solito vive stentatamente, non ha i fondi necessari. Nulla da dire sulla sicurezza, che ovviamente è aspetto preminente. È però accaduto, a causa di situazioni di carattere meteorologico verificatesi in questi anni, che molte stazioni a bassa quota, oppure situate nell'Appennino dove il clima è più mite, abbiano saltato intere stagioni; pertanto spesso la vita dell'impianto non coincide con la sua vita cronologica perchè, se anche sono trascorsi trenta anni, gli anni di reale esercizio sono stati magari venticinque.

L'emendamento va pertanto in favore di queste piccole stazioni che hanno difficoltà economiche e che hanno impianti che nella maggior parte dei casi non vengono utilizzati quanto quelli delle grandi stazioni invernali, anche perchè magari in quelle località si hanno stagioni invernali più limitate nel tempo. Si propone di far sì che questi impianti possano avere una vita legata al loro effettivo stato di usura. Abbiamo peraltro previsto che sia un ingegnere iscritto all'albo a certificare l'efficienza dell'impianto.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Si tratta di un emendamento di grande rilevanza tecnica sul quale onestamente il relatore non è in grado di esprimere un parere, trattandosi di materia molto particolare. Pertanto, mi rimetto al Governo.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Devo anch'io rimettermi ad una nota che mi è stata predisposta da parte del Ministero. Il parere del Governo è contrario a questo emendamento, ferme restando le valutazioni di carattere generale, che sono certamente da apprezzare.

PRESIDENTE. Anch'io conosco abbastanza il problema e quindi aderisco in linea di principio all'istanza presentata. Tuttavia, senatore Castelli, la invito al ritiro dell'emendamento, e le spiego il perchè. Per un verso è giusto che il limite di trenta anni in questi casi non venga considerato perentorio, ed è giusto che si preveda una procedura di verifica della sicurezza o dell'usura dell'impianto *ad hoc*; però che la verifica possa essere espletata solo da un ingegnere regolarmente iscritto all'albo, sia pure attraverso una perizia giurata, e che non intervengano organi *ad hoc* preposti al controllo di sicurezza degli impianti, mi sembra un po' azzardato. Non vorrei che si decidesse una cosa che, se per un verso avrebbe un significato positivo, per un altro si esporrebbe a critiche sul piano della sicurezza, il che non sarebbe bene nemmeno per gli operatori turistici.

VEDOVATO. Volevo informare il collega Castelli ed altri colleghi interessati a questo argomento che nell'ambito della discussione che si

sta svolgendo nella Commissione bicamerale prevista dalla legge n. 59 sul decreto legislativo sul trasporto locale, su cui sono relatore, è stato sollevato il problema degli impianti a fune e anche dei controlli. La bozza di parere predisposta dice esattamente che il trasporto con impianti a fune per le sue caratteristiche intrinseche non può che essere compreso nell'ambito del trasporto locale, con un'attenta valutazione in ordine alla possibilità di trasferire in sede regionale anche le funzioni concernenti la sicurezza. Quindi questo problema ci è ben presente; si tratta di trovare la formulazione normativa ed operativa che consenta effettivamente di risolverlo in termini decentrati, ma nello stesso tempo assicurando caratteristiche di sicurezza. C'è quindi questo tipo di indicazione.

CASTELLI. Effettivamente la formulazione dell'emendamento può sembrare semplicistica, però deriva da una considerazione: credo che difficilmente un organo tecnico pubblico possa effettuare i controlli in tempi adeguati. Voglio ricordare quello che è accaduto per la certificazione degli ascensori. Una volta essi veniva certificati dall'ENPI, oggi non li certifica più nessuno; dovrebbe essere un ente pubblico a certificarli, ma non succede mai. Soprattutto mi risulta difficile pensare che un organo tecnico pubblico, che poi alla fine si riduce sempre ad una persona, possa assumersi una simile responsabilità, quando invece gli ingegneri sono abituati a farlo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.0.3, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Art. 4.

(Norma di copertura)

1. All'onere derivante dall'attuazione delle disposizioni della presente legge, pari complessivamente a lire 200,8 miliardi per l'anno 1997, lire 1001,5 miliardi per l'anno 1998 e lire 1362,5 miliardi per l'anno 1999, si provvede, quanto a lire 61,5 miliardi per l'anno 1997, a lire 257,5 miliardi per l'anno 1998 e a lire 318,5 miliardi per l'anno 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1997, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 90 miliardi per l'anno 1997, a lire 545 miliardi per l'anno 1998 ed a lire 745 miliardi per l'anno 1999, mediante corrispondente riduzione del medesimo stanziamento, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro; quanto a lire 49,3 miliardi per l'anno 1997, a lire 199 miliardi per l'anno 1998 ed a lire 299 miliardi per l'anno 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999 al capitolo 6856 del medesimo stato di previsione, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

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

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire l'articolo 4 con il seguente:

«Art. 4.

(Norma di copertura)

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 1, commi 4 - 5 - 6 - 7, dell'articolo 2, dell'articolo 3, commi 1 - 2 - 3 - 4 - 7, dell'articolo 3-*bis* e dell'articolo 3-*ter* della presente legge, pari complessivamente a lire 126,1 miliardi per l'anno 1997, lire 602,8 miliardi per l'anno 1998 e lire 889,8 miliardi per l'anno 1999 si provvede, quanto a lire 61,5 miliardi per l'anno 1997, a lire 77,5 miliardi per l'anno 1998 e a lire 128,5 miliardi per l'anno 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1997, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 20 miliardi per l'anno 1997, lire 331 miliardi per l'anno 1998 e a lire 467 miliardi per l'anno 1999, mediante corrispondente riduzione del medesimo stanziamento, a tale scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro; quanto a lire 44,6 miliardi per l'anno 1997, a lire 194,3 miliardi per l'anno 1998 ed a lire 294,3 miliardi per l'anno 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999 al capitolo 6856 del medesimo stato di previsione, a tale scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 3, comma 3-*bis*, pari a lire 130 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 3664 dello stato di previsione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 8, comma 2, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e successive modificazioni.

3. Il Ministero del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio».

4.1

IL RELATORE

Sostituire l'articolo 4 con il seguente:

«Art. 4.

(Norma di copertura)

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 1, commi 4 - 5 - 6 - 7, dell'articolo 2, dell'articolo 3, commi 1 - 2 - 3 - 4 - 7,

dell'articolo 3-*bis* e dell'articolo 3-*ter* della presente legge, pari complessivamente a lire 126,1 miliardi per l'anno 1997, lire 602,8 miliardi per l'anno 1998 e lire 889,8 miliardi per l'anno 1999 si provvede, quanto a lire 61,5 miliardi per l'anno 1997, a lire 77,5 miliardi per l'anno 1998 e a lire 128,5 miliardi per l'anno 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1997, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 20 miliardi per l'anno 1997, lire 331 miliardi per l'anno 1998 e a lire 467 miliardi per l'anno 1999, mediante corrispondente riduzione del medesimo stanziamento, a tale scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro; quanto a lire 44,6 miliardi per l'anno 1997, a lire 194,3 miliardi per l'anno 1998 ed a lire 294,3 miliardi per l'anno 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999 al capitolo 6856 del medesimo stato di previsione, a tale scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 3, comma 3-*bis*, pari a lire 130 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 3664 dello stato di previsione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 8, comma 2, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e successive modificazioni.

3. Il Ministero del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio».

4.2

LAURO, TERRACINI

TERRACINI. Ritiro l'emendamento 4.2.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, per quanto riguarda l'emendamento 4.1 esso va obbligatoriamente approvato perchè contiene la norma di copertura. Pertanto il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.1, presentato dal relatore, sostitutivo dell'articolo 4.

È approvato.

Il senatore Cò ha presentato il seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

premesso che il collegamento tra Italia e Francia rappresenta un obiettivo prioritario che tuttavia presenta notevoli difficoltà dal punto di vista della tutela ambientale,

invita il Governo

nell'ambito degli accordi internazionali con la Francia, a fare in modo che la Commissione possa predisporre proposte alternative di tracciato per il collegamento tra Francia e Italia».

0/2206/1/8ª

Cò

CÒ. Invito il Governo ad accogliere l'ordine del giorno, che recepisce la sostanza dell'emendamento 3.8 da me ritirato.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Accolgo come raccomandazione l'ordine del giorno del senatore Cò.

CÒ. Ringrazio il Governo e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Stante l'assenza del presentatore, dichiaro decaduti i seguenti ordini del giorno:

«L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2206 «Interventi nel settore dei trasporti»;

premessi:

che è al vaglio della Corte dei Conti un decreto, di iniziativa del Ministro dei trasporti, in attuazione della legge 4 dicembre 1993, n. 494;

che con tale decreto il Ministro dei trasporti ha previsto un aumento dei canoni demaniali marittimi variabile dal 200 al 600 per cento, con decorrenza retroattiva dal 1º gennaio 1994;

che questo «balzello» finisce con il colpire ancora una volta un settore, quale quello turistico, che viceversa necessita di una politica organica, indirizzata a proporre misure mirate che pongano obiettivi di sviluppo e di rafforzamento;

che l'andamento del mercato turistico appare oggi in evidente stato di recessione, almeno quanto gli altri settori economici e produttivi;

che l'introduzione di tale esorbitante incremento dei canoni demaniali avrebbe l'effetto immediato e tristemente tangibile di aumentare sensibilmente i costi del nostro prodotto turistico e, conseguentemente, del relativo prezzo di vendita;

che l'incremento dei canoni demaniali colpisce soprattutto le aziende stagionali che vedono ingiustamente penalizzato l'utilizzo di «uno strumento di lavoro» a loro peculiare quale l'arenile;

che il notevolissimo esborso richiesto alle singole aziende finirà col bloccare quel processo di rinnovamento e di riqualificazione di cui proprio quel patrimonio ricettivo continua ad avere estremo bisogno e grande urgenza;

impegna il Governo

a sostenere l'iter normativo connesso all'emanazione del decreto del Ministro dei trasporti, attuativo della legge 4 dicembre 1993, n. 494;

a procedere ad una immediata revisione dell'intero sistema di calcolo dei canoni demaniali introdotto dalla stessa legge, canoni che non dovranno in alcun caso avere effetti retroattivi».

LAURO

«L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2206 «Interventi nel settore dei trasporti»;

considerati i sempre più frequenti disagi per il traffico aereo gravante sullo scalo di Capodichino a Napoli;

impegna il Governo a:

verificare le condizioni di sicurezza dello scalo aereo di Capodichino in relazione al numero di voli quotidianamente gravanti su di esso;

adottare gli opportuni provvedimenti al fine di rendere sicuro e regolare il traffico aereo gravante sullo scalo suddetto;

provvedere, al più presto, alla realizzazione del nuovo aeroporto internazionale di Grazzanise al fine di ridurre il carico dello scalo partenopeo, con innegabili vantaggi per la sicurezza e la regolarità dei voli».

LAURO

Propongo alla Commissione di darmi mandato ad apportare, in sede di coordinamento, le correzioni di carattere meramente formale che si renderanno necessarie.

Non facendosi osservazioni, così rimane stabilito.

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

È approvato.

I lavori terminano alle ore 20.