

RISOLUZIONI IN COMMISSIONE

La VIII Commissione,

premesso che:

in data 18 febbraio 1997 la Commissione cultura, scienza e istruzione ha approvato la risoluzione n. 7-00078, con la quale il Governo è stato impegnato a:

a) inquadrare la viabilità nel quadro più generale del sistema dei trasporti, sia come definizione di linee strategiche, sia sotto l'aspetto delle competenze, da ricondurre ad un unico Ministero;

b) riclassificare la rete viaria, operando un consistente trasferimento di competenze e funzioni dallo Stato alle regioni, in attuazione della legge n. 549 del 1995 e della legge n. 59 del 1997, mantenendo allo Stato le competenze sulle grandi direttrici del traffico nazionale e sulle strade comunque di interesse strategico;

c) favorire una rapida e profonda riorganizzazione dell'Anas, anche in funzione del trasferimento alle regioni e agli enti locali di una parte consistente della viabilità attualmente classificata statale e delle esigenze che derivano dal riordino del sistema delle concessionarie autostradali, rafforzandone l'apparato tecnico-amministrativo;

nel corso della discussione della risoluzione anzidetta, il Ministro dei lavori pubblici, nell'allegato alla sua relazione, ha rappresentato la situazione dell'ente nazionale per le strade Anas a riguardo dei piani e programmi di intervento, annuale e pluriennale, allora all'epoca rispettivamente in corso di definizione e di predisposizione ai fini della successiva acquisizione dei prescritti pareri, e ha fatto riferimento a « difficoltà, conseguenti allo scorporamento dell'ente dalle dirette dipendenze del ministero », senza ulteriori specificazioni;

a distanza di diversi mesi dall'approvazione della risoluzione, non si ha notizia dei passi intrapresi per dare compiuta attuazione agli impegni assunti dal Governo con la medesima;

in particolare, è stato dato invece ampio risalto alla conclusione di un accordo diretto intercorso tra il Ministro dei lavori pubblici e le province autonome di Trento e Bolzano, che prevede il conferimento ai predetti enti della delega completa di funzioni su tutta la viabilità statale corrente nel territorio;

tale accordo, sostanziatosi in un provvedimento legislativo approvato dal Consiglio dei ministri nel luglio 1997, e definito, secondo quanto riportato dalla stampa, come il primo passo verso il federalismo di fatto e come modello per l'estensione ad altre regioni, si pone al di fuori degli assetti legislativi e finanziari attuali;

contemporaneamente, vengono introdotte, utilizzando differenti veicoli legislativi, norme eterogenee rispetto al corpo delle disposizioni in cui sono inserite, con le quali si sta progressivamente ed in sordina mutando il quadro e gli assetti giuridico-finanziari del sistema autostradale, con consistenti contributi a carico del bilancio dello Stato, mentre si conferma la volontà di procedere il più speditamente possibile alla privatizzazione del settore, con disimpegno delle partecipazioni pubbliche;

quanto sopra esposto contrasta con gli impegni assunti dal Governo con dichiarazioni programmatiche tradotte in disegni di legge approvati dal Parlamento, volti a ridefinire un quadro organico delle competenze e delle funzioni tra Stato, regioni ed enti locali, mediante la formulazione di decreti legislativi comunque da sottoporre al controllo del Parlamento;

l'iniziativa intrapresa di delegare tutte le funzioni e competenze alle province di Trento e Bolzano sulla viabilità stradale:

a) non è conforme all'impegno assunto con la risoluzione citata, rispetto

alla quale si pone come uno stravolgimento completo, comportando l'eliminazione totale della presenza dell'amministrazione centrale in una parte tra l'altro strategica del territorio dello Stato;

b) non risponde ai criteri ispiratori della legge n. 59 del 1997 (Bassanini), che distingue tra ambiti locali ed interessi nazionali o comunque non circoscrivibili ai primi, in favore di un malinteso « federalismo di fatto », che innesca, per i contenuti economico-finanziari dell'accordo, disomogenei rispetto alle altre realtà territoriali, meccanismi di conflittualità, con una corsa sin da ora facilmente prevedibile al rialzo del contributo dallo Stato, sull'esaltazione delle proprie peculiarità e del valore delle proprie scelte, nonché ad una rivendicazione di funzioni e compiti in misura sempre crescente, tale da vanificare ogni ruolo centrale. Si pensi ad esempio alla regione Lombardia, che richiede al Governo, per bocca del suo presidente, di trasferirle la facoltà di rilasciare concessioni per la realizzazione di tre nuove autostrade e il Ministro dei trasporti Burlando accetta;

c) non è in linea con gli orientamenti della Commissione bicamerale, di cui è nota la scelta espressa per la conservazione della regione Trentino-Alto Adige, mentre l'accordo esalta spinte autonomistiche delle province, che trovano ora puntuale eco e riscontro nella crisi in atto nella giunta di Trento;

d) infine, non adempie alla condizione di realizzare un risparmio di spesa per il bilancio dello Stato posta dalla legge n. 549 del 1995, che pure ne è la premessa normativa, operando al contrario un trasferimento di risorse a regime secondo parametri diversi, migliorativi, rispetto a quelli attuali, adottati in sede di piano triennale 1997-1999, in misura quasi doppia;

e) infine, alcuni contenuti del provvedimento in materia di personale si prestano a rilievi di incostituzionalità, incidendo sui diritti dei lavoratori;

l'accordo con le province autonome non può considerarsi un modello compa-

tibile con l'ordinamento in essere e con quello che si sta delineando, perché: a) toglie allo Stato tutte le competenze in materia di viabilità senza distinguere le grandi direttrici del traffico nazionale e le strade comunque di interesse strategico; b) pone surrettiziamente oneri aggiuntivi a carico del contribuente italiano, destinando risorse aggiuntive a favore delle due province; c) nel momento in cui, come sembra, prevede che le province possano realizzare interventi ulteriori non previsti, toglie significato e trasparenza alla programmazione; d) infine, incide su diritti costituzionalmente garantiti dei lavoratori;

di più, per questa via si attua quella commistione tra compiti e responsabilità di direzione politica e compiti e responsabilità di direzione delle amministrazioni la cui separazione, ai sensi dell'articolo 11, comma 4, 2° capoverso della legge n. 59 del 1997 (Bassanini) costituisce uno dei principi cui il Governo si deve attenere in sede di adozione dei decreti legislativi, che affondano le radici in provvedimenti assunti per rimediare ai guasti di « tangen-topoli » e nel quadro della lotta alla criminalità organizzata;

l'impegno assunto con la risoluzione e la legislazione successiva approvata dal Parlamento su proposta del Governo costituiscono un preciso vincolo all'azione politica e debbono essere preciso freno ad iniziative non compatibili con la legge n. 59;

impegna il Governo:

a predisporre gli strumenti indicati nella risoluzione di cui in premessa in armonia, tra l'altro, con i decreti legislativi improntati al rispetto del principio richiamato innanzitutto dall'articolo 11, comma 4, 2° capoverso della legge n. 59 del 1997, della separazione tra compiti e responsabilità di direzione politica e compiti e responsabilità di direzione delle amministrazioni;

a procedere alla riclassificazione della viabilità e su tale base operare il trasferimento alle regioni e agli enti locali di una parte significativa delle competenze

nel settore della viabilità, mantenendo allo Stato le competenze sulle autostrade e sulle grandi direttrici del traffico nazionale e sulle strade comunque di interesse strategico per lo Stato;

a soprassedere all'emanazione del decreto legislativo, e a sottoporre il testo ad una profonda revisione che lo espunga dei contenuti non in linea con la legge Bassanini più volte citata, e in particolare riconduca all'amministrazione centrale quella funzione fondamentale di direzione, controllo, *know-how* e perequazione che anche in uno Stato federale può e deve essere conservata;

a prevedere altresì un diritto di opzione liberamente esercitabile da parte di tutti i lavoratori del compartimento Anas di Trento;

a porre a carico delle province ogni qualsivoglia onere aggiuntivo rispetto agli attuali stanziamenti relativi al Piano triennale;

ad astenersi dall'intraprendere iniziative simili o analoghe con altre regioni attraverso la conclusione di accordi, che di fatto svuotano i contenuti normativi della legge n. 59 del 1997 e, eludendo il controllo del Parlamento, rischiano di compromettere l'esito dei lavori della stessa Commissione parlamentare per le riforme costituzionali;

ad affrontare in maniera coordinata e coerente i temi delle funzioni e competenze e del riparto di esse tra centro e periferia, tra ambito pubblico e ambito privato, ma prima di tutto all'interno dello stesso esecutivo, visto che la competenza in materia di concessioni autostradali non spetta al Ministro dei trasporti e della navigazione.

(7-00326) « Galdelli, De Cesaris ».

La XIII Commissione,

premesso che:

il regolamento comunitario di base zucchero, rinnovato nel 1995 ed avente validità fino al 2001, nel rinnovare all'Italia

la possibilità di erogare aiuti di adattamento alla bietola ha introdotto un piano di riduzione del loro tetto massimo;

il piano di riduzione, progressivo nel tempo e differenziato per nord, centro e sud, prevede nel 2001 l'azzeramento dell'aiuto per il nord e per il centro ed il dimezzamento per il sud;

rispetto al precedente regolamento, per decisione comunitaria, quello vigente contiene una forte riduzione dei livelli di stanziamento complessivi per i sei anni della sua applicazione, impegnando il settore bieticolo-saccarifero nazionale ad affrontare un difficile processo di riorganizzazione volto a conseguire indici di competitività tali da assicurare la sopravvivenza di fronte alla globalizzazione dei mercati;

il processo di riorganizzazione in atto può essere continuato e concluso con successo solo se vengono annualmente garantite le erogazioni integrali dei trasferimenti autorizzati dall'Unione europea che ammontano a 138 miliardi di lire;

a fronte della necessità di assicurare la piena concessione degli aiuti stabiliti in sede comunitaria al settore bieticolo-saccarifero e nonostante ciò sia stato e sia pienamente condiviso dal Ministro per le politiche agricole, nei primi due anni di vigenza del nuovo regolamento, le leggi finanziarie hanno effettuato pesanti tagli agli stanziamenti nazionali a sostegno della bietola, decurtandoli complessivamente di ben novantatré miliardi di lire;

a questi tagli sono imputabili le flessioni del prezzo delle bietole per la campagna 1997/1998 di oltre mille lire per quintale a 16°, per tutte le tre aree (meno otto per cento rispetto al 1996), ma soprattutto è stata messa in crisi la possibilità di adottare una politica dei prezzi bietole di medio periodo, capace di attutire la durezza della misura di riduzione introdotta dal nuovo regolamento e di consentire al settore di arrivare al rinnovo del regolamento nel 2001 con livelli adeguati di produzione e che potessero risolvere con

giusta motivazione e piena legittimità l'antico nodo della insufficienza della quota nazionale « A » del nostro paese;

il settore bieticolo-saccarifero assume in Italia una notevolissima importanza nel panorama agroindustriale, sia sotto il profilo economico (oltre duemiladuecento miliardi di lire di fatturato annui, al netto dell'indotto dei trasporti e dei mezzi tecnici di produzione), sia sotto il profilo sociale (oltre diecimila occupati nell'industria e settantamila aziende agricole);

dal punto di vista agronomico, la bieticoltura riveste un ruolo insostituibile per la rotazione agraria e l'economia aziendale di comprensori distribuiti sulla quasi totalità delle regioni italiane;

riferendosi strettamente al sistema agronomico della coltivazione della bietola, bisogna sottolineare che il processo di ristrutturazione in atto, ha comportato, soprattutto al sud, una irrazionale distribuzione degli impianti di trasformazione industriale, che sono rimasti localizzati in aree decentrate rispetto ai territori di coltivazione;

essendo a carico delle società saccarifere detentrici degli impianti di trasformazione i costi di trasporto delle bietole dai luoghi di coltivazione a quelli di lavorazione, si è verificato che maggior attenzione e maggiori favori siano stati riservati ai territori più prossimi agli zuc-

cherifici, a discapito di quelli più lontani, dove i coltivatori di produzioni anche oggettivamente più pregiate, per conseguenza, hanno incominciato ad abbandonare questa coltura, decisione che hanno attuato anche perché alla iniziale mancanza di disponibilità di contratti di coltivazione si è aggiunta la perdita di reddito dovuta alla variazione di polarizzazione della bietola quando rimane ammassata nei campi dopo la raccolta in attesa che giunga nell'impianto di trasformazione;

con la realizzazione di impianti intermedi di raccolta e di semilavorazione, (i sughifici), questi gravi problemi di esclusiva natura strutturale possono essere agevolmente risolti, apportando sensibili vantaggi sia ai coltivatori che ai trasformatori;

impegna il Governo:

ad adoperarsi affinché nella manovra finanziaria per il 1998-2000 lo stanziamento per gli aiuti bieticoli sia stabilito nella misura massima consentita dal regolamento comunitario sullo zucchero;

a favorire la realizzazione di impianti di prelavorazione delle bietole, ossia di sughifici, anche attraverso degli interventi di mediazione che possano garantire l'approvazione di progetti elaborati congiuntamente dalle associazioni dei bieticoltori interessate e la Ribs spa.

(7-00327)

« Pecoraro Scanio ».