

significativo e decisivo il sistema industriale di un paese. Ben venga, dunque, un programma di rapida modernizzazione del nostro sistema di infrastrutture fisiche, che è vecchio e poco competitivo. Questo progetto si inserisce ovviamente nel disegno più generale di modernizzazione del paese e di recupero di competitività che lo deve caratterizzare nel momento in cui affronta un'impegnativa sfida in Europa.

Un secondo tema che viene trattato dal disegno di legge è quello relativo ad ulteriori fondi per migliorare i grandi assi del trasporto ferroviario in Italia e le loro connessioni e diramazioni locali. Questo è un tema sicuramente strategico per il paese, che segna in misura significativa la competitività del nostro sistema in Europa e che ci vede purtroppo ancora arretrati e in ritardo verso gli altri grandi paesi europei.

All'interno di questo grande tema di modernizzazione del paese, il disegno di legge in esame definisce un contributo alla Slovenia per interventi su quel territorio pari a 300 miliardi in dieci anni.

Questo tema ha sollevato molte discussioni ed obiezioni nell'ambito delle analisi che abbiamo fatto in Commissione ed io desidero esprimere in questa sede con molta chiarezza e nettezza i motivi per i quali riteniamo che questo intervento sia estremamente positivo per l'Italia e per le sue possibilità di sviluppo, nonché come esso costituisca una garanzia che i nostri progetti diventino, finalmente, di respiro europeo. Ciò abbandonando quelle lotte di campanile che ancora oggi, purtroppo, caratterizzano troppo frequentemente la nostra capacità di analisi e di valutazione delle iniziative che proponiamo.

Quali sono i valori che riscontriamo all'interno del provvedimento? In primo luogo, l'applicazione di un accordo internazionale, siglato a Trieste nel mese di dicembre 1996 tra tutti gli Stati dell'est, dall'Ucraina alla Slovenia, compresi Ungheria, Slovacchia e quant'altri, nell'ambito dell'Unione europea, un accordo di cooperazione per favorire la realizzazione dell'asse trasversale Lione-Torino-Vene-

zia-Trieste-Lubiana-Kiev, di enorme importanza per il nostro paese. Faccio rilevare che questo asse trasversale è l'unico che attraversa tutta l'Europa e che, quindi, congiunge il Portogallo ai paesi dell'est. Questo asse risolve non solo molti problemi in Italia quali, ad esempio, il collegamento tra nord-ovest e nord-est, quanto mai necessario, visti i problemi estremamente acuti che si stanno verificando per il trasporto, in particolare delle merci, nelle due aree, ma pone anche le basi per un più efficiente sviluppo verso il paese dell'est, che è uno degli assi della nostra politica estera. Ricordo a questo proposito che l'Italia è il secondo partner per scambi con questi paesi.

Quello in esame è dunque un provvedimento che traduce in concreto i principi di una politica estera che l'Italia sta portando avanti da un lato verso una più precisa posizione nel Mediterraneo, dall'altro verso l'agevolazione dell'ingresso dei paesi dell'est nell'Unione europea e di collegamento sempre più efficiente e rapido verso un'area di scambi che per noi riveste valore strategico.

Esso risponde quindi ad una visione internazionale che va al di là dei problemi locali. Francamente, ci ha un po' sorpreso quel tanto di localismo e di provincialismo, nonché la chiusura che l'opposizione ha manifestato su questo piano e che, in questo caso, appare in contraddizione con gli interessi strategici del paese. Ricordo tra l'altro, che se il collegamento in questione non verrà realizzato in Italia, sarà sostituito da un altro collegamento che passerà al nord del nostro paese, che taglierà totalmente fuori l'Italia dalla possibilità di essere protagonista vittoriosa di uno degli assi e dei sistemi di ammodernamento che caratterizzeranno l'Europa degli anni duemila.

Il provvedimento in esame, infine, reca investimenti urgenti per i collegamenti di Malpensa con i vari assi ferroviari del territorio che circonda il nuovo aeroporto. Mi sembra ovviamente inutile sottolineare in questa sede l'importanza strategica di Malpensa, il suo potenziale di sviluppo, le ricadute occupazionali, la razionalizza-

zione del sistema dei trasporti nel suo complesso che esso rappresenta. Malpensa nasce e si svilupperà come un nuovo polo che guarda verso il nord Europa, oltre che agli altri paesi del mondo, guadagnando traffico che attualmente viene — o è stato — sottratto all'Italia dai grandi aeroporti europei, in particolare Parigi e Francoforte.

Le nostre *querelle* interne, le contrapposizioni tra Roma e Milano e quant'altro non hanno, tutto sommato, semplificato le cose, ma ora occorre mantenere gli impegni, realizzare il progetto al meglio ed in fretta. Questo provvedimento aiuta, ovviamente, a stanziare quei fondi che sono assolutamente indispensabili per rendere efficienti i collegamenti che, come tutti noi viviamo quotidianamente, sono assolutamente essenziali per il trasporto di passeggeri e merci in modo adeguato, il che è preliminare rispetto all'efficienza del sistema aereo. Sono peraltro convinto che l'insieme dei valori che in qualche modo è stato illustrato, tanto nella relazione dell'onorevole Giardiello quanto nel mio intervento, nonché l'interesse enorme che tale provvedimento riveste per i cittadini (sia sotto il profilo della qualità della vita, sia sotto il profilo della sicurezza e della capacità di partecipare ad un sistema più efficiente di quello attuale) e per la strategia internazionale del paese, per aumentare la sua competitività e migliorare la sua posizione internazionale, possa portare ad una rapida approvazione del provvedimento stesso, in modo che sia possibile utilizzare al più presto i frutti che esso reca.

Desidero anche sottolineare come questo provvedimento, rendendo più efficiente il sistema ferroviario italiano e facilitandone la connessione con quelli di altri paesi europei, avrà positive ricadute anche per il sud. A me sembra sbagliato affrontare il problema del meridione circoscrivendolo solo a quell'area: oggi il problema strategico del sud non è questo; bisogna, io credo, fare un salto di qualità, non possiamo più vedere il Mezzogiorno come un'area un po' lontana, da ottimizzare in se stessa, risolvendone i problemi

interni, che certamente sono gravi, ma non sono gli unici, in quanto esistono altri fattori che ne limitano la possibilità di crescita. Crediamo che il sud debba essere integrato in una forte politica nazionale che ne aiuti le potenzialità di sviluppo e lo renda effettivamente il terminale efficiente dell'Europa nel Mediterraneo, come è obiettivo strategico di questo Governo, della maggioranza e del suo programma. Il provvedimento in esame rappresenterà un passo anche in questa direzione, se saprà realizzare su scala nazionale le priorità che rendano effettivo questo modo di concepire il sud come una parte del tutto, una parte che diventi efficiente nell'ambito di un sistema più complessivo e che, quindi, si agganci solidamente a quegli assi trasversali che interessano tutta l'Italia e non solo — come sembra, con qualche forzatura, riportato in questo provvedimento — il sud come priorità assoluta, perché non è questo il problema prioritario del paese, bensì quello di un sistema complessivo che diventi sempre più efficiente.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Mammola. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, quando il ministro Burlando ebbe l'accortezza e la sensibilità di preannunciare questo provvedimento in Commissione, ancora prima della sua stesura, trovò anche da parte delle forze dell'opposizione parlamentare un plauso ed un'assoluta condivisione delle sue finalità. Di fronte alla prospettazione, infatti, di un intervento organico, con la destinazione di risorse ingenti, volto a superare quella miriade di strozzature che nel nostro sistema dei trasporti e nel nostro sistema viario e ferroviario ancora ostacolano la libera circolazione di merci e passeggeri sul territorio, avemmo parole di plauso ed assicurammo la nostra totale disponibilità ad una rapida approvazione del progetto, dopo una lettura che speravamo potesse portare solamente a considerazioni positive e non all'individuazione di ulteriori problemi. Ci pareva, insomma,

che, forse per la prima volta, anche nel settore ferroviario questo Governo e questo ministero cominciasse ad operare e ad investire risorse secondo un positivo disegno strategico, che sicuramente non poteva che vederci concordi.

Quando, poi, in Commissione trasporti abbiamo avuto modo di leggere il provvedimento giunto dal Senato, come ha riferito il relatore, abbiamo avuto una discussione serrata, perché, come al solito, ci siamo trovati a doverci confrontare su aspetti che poca attinenza hanno con il disegno di legge originale, sui quali si sono evidenziate le differenti posizioni dei gruppi parlamentari. Se è vero come è vero che non abbiamo nulla in contrario allo stanziamento di 1.100 miliardi (anzi lo salutiamo con favore) finalizzato alla soppressione dei passaggi a livello sulle principali arterie di traffico ferroviario, con tutti i conseguenti benefici, ed è altrettanto vero che salutiamo con favore l'impegno di 2.500 miliardi in dieci anni (un impegno di spesa rilevante che si aggiunge ad altri impegni già previsti per le ferrovie), ci siamo però trovati poi di fronte ad alcune scelte del Governo che non ci siamo sentiti di condividere. E cercherò di spiegare perché.

Il Governo ha presentato in Senato e fatto approvare un emendamento che stanziava 300 miliardi per la realizzazione in territorio sloveno del proseguimento del « corridoio 5 », una delle principali arterie di traffico ferroviario, una delle *free way* che si dovranno aprire a livello europeo. Sicuramente, l'intervento è stato deciso non per un'insania del nostro Governo ma in base ad accordi internazionali, che hanno previsto azioni di cofinanziamento da parte dei paesi più avanzati economicamente, quindi con maggiori disponibilità finanziarie, rispetto a paesi che obiettivamente (senza doverne ricordare in questa sede le ragioni storiche e politiche) non hanno ancora le capacità finanziarie necessarie per adeguare le proprie infrastrutture al progetto di grande interconnessione del trasporto in ambito europeo.

Se quindi, in linea di principio, non siamo contrari al progetto, con questo

emendamento inserito a Senato ci troviamo di fronte a difficoltà che derivano da alcuni ordini di considerazioni, che vorrei qui brevemente ricordare. Al riguardo, riprendo quanto ha osservato il collega Panattoni, perché condividiamo, anzi sosteniamo con forza da quattro anni in Commissione, la necessità e l'importanza strategica per il nostro paese di dotarsi di un corridoio padano e settentrionale, che secondo il disegno delle grandi reti di trasporto transeuropeo dovrebbe collegare il nostro sistema ferroviario con quello francese: dovrebbe quindi esservi un collegamento tra Lione-Torino-Milano-Venezia-Lubiana, con un naturale proseguimento verso l'Europa orientale. Questa è una scelta irrinunciabile per il nostro paese: non a caso, è uno dei progetti che a livello comunitario è stato riconosciuto come di importanza primaria, da affrontare con assoluto livello di priorità dal punto di vista politico e degli impegni di spesa.

Vorrei solo ricordare ai colleghi che tra i quattordici progetti prioritari europei (fra cui anche quello di Malpensa) il collegamento ferroviario tra Lione e Trieste risulta oggi al quattordicesimo posto quanto al livello dello stato di avanzamento. È il progetto che, tra i quattordici prioritari, oggi presenta le maggiori lacune. Ed ha ragione il collega Panattoni quando dice che è assolutamente di fondamentale importanza collegare il nostro paese con la rete transeuropea di trasporto e quindi aprire i corridoi per il libero traffico di passeggeri, ma soprattutto di merci, verso altri parti d'Europa, verso i nuovi mercati con i quali il nostro paese dovrà sicuramente rapportarsi. Però, un conto sono le enunciazioni, un conto sono poi gli atti che vengono formalizzati.

Siamo quindi tutti d'accordo, ma allora mi chiedo perché il nostro Governo trovi le risorse per costruire della strada ferrata in territorio sloveno e non trovi le risorse, non avvii alcun tipo di iniziativa finalizzata alla realizzazione in territorio nazionale di questi collegamenti transeuropei.

Vorrei qui ricordare ad onore di cronaca — e non si può essere smentiti dai fatti — che gli unici stanziamenti deliberati dal Governo italiano negli ultimi anni per lo studio, la progettazione e la realizzazione dei valichi ferroviari alpini (che dovrebbero collegare il sistema francese con quello sloveno e di conseguenza con i paesi dell'est europeo) sono stati quelli decisi con la finanziaria del 1995 del Governo Berlusconi: 100 miliardi finalizzati allo studio, alla progettazione e alla realizzazione dei valichi. Dopo di che, nessun Governo ha più impegnato risorse in questa direzione e oggi questi progetti languono nei cassetti.

Ma c'è di più e qui capisco le difficoltà del ministro Burlando e dei colleghi della maggioranza. Sappiamo tutti che con questo Governo il Ministero dell'ambiente ha cominciato una sorta di battaglia personale nei confronti di questo provvedimento. Come si fa a parlare di un collegamento veloce tra Lione, Torino, Venezia e Lubiana quando per l'unico tratto finanziato di questo progetto, cioè la tratta tra Torino e Milano (finanziata, ricordo, dal 1992), ancora non vi è stata l'apertura, e ovviamente neanche la chiusura, della conferenza dei servizi e anzi con questo Governo si sono fatti non uno, ma due passi indietro? Infatti, dopo cinque anni, dopo che tutti, anche in questa sede, asseriscono l'importanza di questo collegamento, il Ministero dell'ambiente — il ministro Burlando lo sa — ha affermato che il collegamento tra Torino e Milano non serve, che la tratta non è satura, che si può andare tranquillamente tra Santhià e Novara sugli attuali binari, che è sufficiente un quadruplicamento tra Torino e Santhià e tra Novara e Milano della rete attualmente esistente. Di fatto, si sono cancellati, si vogliono cancellare 5-6 anni di lavoro, di progettazione, di finanziamenti.

Dico questo per sottolineare che questo è un Governo, un Ministero dalle buone intenzioni, ma dagli scarsi fatti realizzativi concreti. Si vogliono realizzare progetti e poi non si destinano le risorse; anzi, c'è

anche qualcuno all'interno della maggioranza che rema in direzione contraria.

Allora, dico che se abbiamo queste disponibilità finanziarie — e non sono pochi 300 miliardi nel nostro bilancio e in quello del Ministero dei trasporti — e le possiamo destinare, perché non incominciamo a pensare di studiare il quadruplicamento della tratta tra Milano e Venezia, che oggi ancora deve vedere una sua realizzazione progettuale definitiva? Siamo ancora all'«anno zero»: al di là della tratta Venezia-Mestre, che, per evidenti motivi di saturazione, le Ferrovie dello Stato non hanno potuto non affrontare con urgenza, non assistiamo alla destinazione di questi soldi sul territorio italiano. Li aspettiamo da tempo per realizzare questo benedetto asse che attraversa la pianura padana, ma non li vediamo ancora.

Vorrei ricordare al sottosegretario (che magari non concorda) che le cose che ho detto non sono inventate, ma vengono confermate anche da una recente lettera inviata dall'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Cimoli a tutti noi parlamentari. Per quanto riguarda la Torino-Milano, per esempio, leggo: «Aperta la conferenza dei servizi nel marzo 1994. La verifica interministeriale sul progetto delle nuove linee veloci ha prescritto la priorità della realizzazione del quadruplicamento veloce dei tratti più saturi, Torino-Santhià e Novara-Milano. L'approvazione del progetto esecutivo è prevista per la primavera 1999. La fine dei lavori è prevista per il 2006». Ebbene, il ministro Burlando è venuto a Torino, alla regione Piemonte, ma anche in Commissione trasporti, a sostenere che il quadruplicamento riguarderà tutta linea: non solo i tratti fra Torino e Santhià e fra Novara e Milano. Ma le Ferrovie dello Stato continuano a dire il contrario.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*.  
Quelli sono i tratti di intervento prioritario.

PAOLO MAMMOLA. Lei sa benissimo che se oggi andiamo a stabilire priorità (e

questo è considerato prioritario) c'è da chiedersi se per il 2020-2030 riusciremo a collegare con il binario quadruplicato Santhià e Novara!

Nel frattempo, signor sottosegretario e signori del Governo, nei paesi normali (vorrei usare un termine caro a qualcuno degli esponenti della maggioranza) non si sta a discutere, ma si fa. E mentre noi continuiamo a discutere ed a non fare, gli altri realizzano i collegamenti. Così, molto verosimilmente, tra uno o due anni vedremo tutte le merci in transito dalla Spagna, dal Portogallo e dal sud della Francia verso l'est dell'Europa passare — anziché dalla pianura padana, portando valore aggiunto sul nostro territorio — al nord delle Alpi attraverso i collegamenti che si stanno realizzando tra Lione, Strasburgo, Monaco e Vienna. Il nostro paese rimarrà tagliato fuori da qualsiasi discorso di rete di trasporto. Questi sono i fatti concreti.

Nel nostro striminzito bilancio, nello striminzito bilancio del Ministero dei trasporti, sono disponibili 300 miliardi. Senza nulla volere agli amici sloveni, noi riteniamo più utile — se si vuole davvero realizzare questo corridoio — cominciare ad investire sul territorio italiano, per sistemare le ferrovie nelle nostre regioni del Piemonte, della Lombardia, del Veneto e del Friuli. Dopo di che, se avremo ancora la fortuna e la capacità finanziaria di dare una mano ai nostri amici confinanti, potremmo farlo, perché no. La cooperazione ci impone anche questo.

Questi sono i motivi per cui in Commissione ci siamo opposti con forza agli stanziamenti sulla tratta esterna al territorio italiano. In questo senso abbiamo presentato specifici emendamenti.

Per quanto riguarda l'articolo 4 — che riguarda un'altra spinosa vicenda — ricordo che in tempi tardivi il Ministero dei trasporti ha finalmente stanziato le risorse necessarie, non per il completamento, ma per l'avanzamento dei lavori sulle infrastrutture che dovranno collegare la realtà aeroportuale di Malpensa con la città di Milano e con tutto l'*hinterland*, che sappiamo essere già congestionato dal punto

di vista del traffico. Noi abbiamo salutato con piacere questo evento. Però abbiamo posto al Governo anche un altro problema. Oggi si deve intervenire su Malpensa e sulla rete stradale, autostradale e ferroviaria che dovrà collegare l'aeroporto con la città di Milano. È di queste settimane la bocciatura da parte della Commissione europea del progetto di apertura dell'aeroporto indicato dal decreto Burlando. Sappiamo che il Governo ha già previsto (attraverso successivi provvedimenti e stanziamenti) ulteriori finanziamenti finalizzati alla chiusura degli investimenti sulle infrastrutture per Malpensa. La discussione sul problema a livello comunitario è cronaca di questi giorni. Perché, allora, non dare finalmente un segno, una testimonianza forte, che il nostro Governo è impegnato a sciogliere questo nodo, che a livello comunitario è costato l'intervento contro il decreto Burlando e quindi contro la programmata apertura dell'aeroporto per il 25 ottobre? Quale occasione migliore?

Ci chiediamo per quale motivo — avevamo l'occasione utile — non si siano destinati quegli ulteriori fondi necessari alle ferrovie e a tutti gli enti interessati alle realizzazioni infrastrutturali; ci chiediamo per quale motivo non si trovi qui lo spazio per mettere a disposizione le risorse che il Governo ha già detto di avere in cassa.

Anche a questo riguardo richiamo i colleghi della maggioranza ad un atteggiamento coerente. Devo dare atto al collega Panattoni dei democratici di sinistra di essere uscito dall'aula della Commissione il giorno in cui si votò una sciagurata risoluzione del collega Fredda, che sicuramente non ha portato acqua al mulino italiano, visto che di fatto tendeva a bloccare lo sviluppo di Malpensa ed il decreto Burlando, con il conseguente spostamento da parte della nostra compagnia di bandiera di tutta una serie di collegamenti internazionali da quello che necessariamente sarà il principale HUB a livello nazionale.

In quella occasione il collega Panattoni ha compiuto un atto di serietà e di coraggio, non accomunandosi al voto di tutta la maggioranza in Commissione che approvò quella risoluzione che consegnò un ulteriore argomento di critica ai detrattori del progetto di Malpensa. Le altre compagnie straniere, concorrenti dell'Alitalia, stavano già affilando le armi contro l'apertura di questo aeroporto per tutte le implicazioni di natura economica che essa ha. Eppure la maggioranza che sostiene il ministro, anziché dare un segno di compattezza nei confronti della Commissione europea e degli altri paesi, è riuscita ad approvare una risoluzione che, di fatto, ne ha sconfessato l'operato. Questa è la realtà delle cose.

Ci sembra dunque che non sia sufficiente fare enunciazioni di principio per poi comportarsi diversamente: bisogna essere coerenti nel momento in cui si passa dalle parole ai fatti. Anche in questa circostanza, però, ci siamo trovati di fronte ad un muro incomprensibile. Ritenevamo che l'attuale fosse l'occasione migliore per dare un segnale positivo all'Europa ed impegnarci a chiudere definitivamente la partita dei collegamenti, che ha fatto bocciare a livello europeo l'apertura di Malpensa.

Non voglio aprire polemiche con il Governo, anche perché noi dell'opposizione siamo purtroppo abituati al comportamento dell'esecutivo che non presta alcuna attenzione al Parlamento. Questa mattina, per esempio, mi risulta che il ministro Burlando sia a Bruxelles per presentare il nuovo decreto su Malpensa che indica i nuovi termini per l'apertura di questa aerostazione. Mi risulta altresì che il sottosegretario Albertini è in riunione con i dirigenti della società di gestione degli aeroporti di Milano e con le organizzazioni sindacali per presentare il bilancio.

Chiediamo al Governo quando, di grazia, anche l'Assemblea e la IX Commissione trasporti potranno venire a conoscenza dei contenuti e dei termini del decreto. Forse li leggeremo domani mat-

tina sui giornali! Ecco dunque la solita attenzione che il Governo ci riserva: ma oramai ci siamo abituati!

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. È prevista un'audizione del ministro.

PAOLO MAMMOLA. In buona sostanza, ci troviamo di fronte ad un provvedimento blindato, che avremmo invece voluto modificare, introducendo alcuni elementi che non possono non essere condivisi. Essi sono in linea con gli indirizzi che il Governo vorrebbe dare, di fatto però dobbiamo verificare che dopo essere partiti con un provvedimento, concernente investimenti per la soppressione dei passaggi a livello, senza alcun tipo di problema e da noi condiviso, si è scelto questo « treno » per attaccarci, come al solito, qualche vagoncino che di fatto ha comportato dei contrasti e delle discussioni.

Ci troviamo pertanto dinanzi ad un provvedimento con il quale ci viene detto di prendere o lasciare. Noi non intendiamo lasciare perché riteniamo che quando vi sono degli investimenti i fondi non possano essere dispersi. Dunque prenderemo, ma prenderemo con estremo rammarico, e questo lo diciamo al Governo, perché si perde un'occasione.

Non sto qui a ricordare quanto ha già detto il relatore Giardiello in ordine ad un parere condizionato che ha espresso la V Commissione bilancio; ma siamo abituati anche a questo, sappiamo benissimo infatti che i pareri parlamentari, i pareri del Comitato per la legislazione in queste situazioni, come abbiamo già verificato, non vengono assolutamente tenuti in considerazione. Mi chiedo quindi per quale motivo sia stato istituito a livello regolamentare un Comitato per la legislazione. Ed ancora mi chiedo per quale motivo sia stato previsto nel nostro regolamento il passaggio dei provvedimenti ad altre Commissioni per il parere. Facciamo cioè fare un lavoro a dei colleghi impegnati in queste Commissioni, ma poi tale lavoro è come se non fosse fatto perché non se ne

può o non se ne deve tenere conto per motivi di ordine superiore.

Queste sono tutte cose che ci lasciano un po' di amaro in bocca, un po' perplessi. Con senso di responsabilità la nostra forza politica, dopo aver cercato di fare una battaglia, ha dovuto fare un passo indietro perché non vogliamo certo impedire che un provvedimento che prevede 2.500 miliardi più 1.100, per un totale di 3.600 miliardi, più i soldi per Malpensa, dunque un provvedimento...

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. 4.000 miliardi!

PAOLO MAMMOLA. Ci rendiamo conto che si tratta di risorse importanti, che servono al paese per dotarsi di infrastrutture; non saremo certo noi coloro che affosseranno e che non permetteranno al Governo di fare questi investimenti, però vorremmo da quest'ultimo una maggiore coerenza e sapere quali sono le sue vere strategie di intervento nel settore dei trasporti, perché di interventi senza una precisa finalità o un preciso disegno strategico per il nostro sistema paese a livello trasportistico ne abbiamo già visti abbastanza. Vorremmo iniziare a poter pensare veramente con un'ottica europea e vedere finalmente che alle parole seguono i fatti (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Ciapusci. Ne ha facoltà.

ELENA CIAPUSCI. Su questo provvedimento vorrei fare delle considerazioni abbastanza generali.

Inizierò col dire che nel complesso questo è un provvedimento che non è volto a migliorare la viabilità e le ferrovie del nostro paese. Il nostro gruppo parlamentare da molto tempo aveva sollecitato un piano che abolisse i passaggi a livello che determinano code anche autostradali e lungo le nostre tangenziali dei paesi maggiori. Si sollecitava un intervento soprattutto dal punto di vista economico

affinché le regioni potessero finalmente risolvere anche questo tipo di problematica.

Ricordo che dal 2000 le ferrovie verranno « affidate » alle regioni e pertanto queste problematiche dovranno essere valutate sicuramente prima di quella data.

Questo provvedimento è valido anche dal punto di vista della sistemazione dei collegamenti con Malpensa, e, come poc'anzi è stato detto, quello di Malpensa è l'aeroporto più importante al di sotto delle Alpi. Quindi, tale aeroporto consentirà al nostro paese di porsi in concorrenza con gli altri due aeroporti europei, primo fra tutti quello di Francoforte, che fino ad oggi hanno surclassato il nostro paese dal punto di vista del trasporto aereo. Il vero problema, messo in evidenza anche dalla stampa, è rappresentato dal collegamento dell'aeroporto di Malpensa. Valutiamo positivamente il provvedimento in esame anche da questo punto di vista, anche se con qualche riserva per ragioni di ordine economico e per motivi che attengono alle soluzioni adottate in via generale nel settore dei trasporti.

Il nostro paese è sempre alla ricerca di fondi di investimento dal momento che gli investimenti che vengono effettuati risultano sempre insufficienti. Da tale punto di vista parecchi Governi fino ad oggi hanno dimostrato delle carenze, quindi non è colpa soltanto del Governo in carica. Ad ogni modo, nel nostro paese non esistono le infrastrutture.

Un collega intervenuto in precedenza ha affermato che in Commissione si sarebbero fatte delle valutazioni di carattere localistico o, se vogliamo, campanilistico sull'insieme del provvedimento. Ritengo invece che ciò non sia avvenuto in Commissione.

Sotto un profilo di ordine più generale in Commissione è avvenuto quanto segue. Il ministro Burlando ha detto che l'Italia era molto importante per i collegamenti ed i trasporti di merci e persone a livello mondiale, perché è il paese che svolge un ruolo fondamentale per quanto attiene al collegamento dell'Europa con l'Africa e

l'Asia. Effettivamente il nostro paese riveste un'importanza rilevante a livello geografico anche da tale punto di vista. Se i nostri porti fossero collegati in modo adeguato con la rete ferroviaria e con gli aeroporti, potrebbero svolgere una funzione fondamentale dal punto di vista del trasporto generale che tutti auspicano e che credo rientri nelle intenzioni del ministro Burlando. Questo credo fosse il suo intento quando egli, in Commissione, ha sostenuto la assoluta necessità di far tornare l'Italia ai tempi del Medioevo quando quasi tutto veniva trasportato attraverso il nostro paese. Ebbene, io ho visto tornare l'Italia ai tempi del Medioevo soltanto dal punto di vista del trasporto ferroviario, il resto non si è neanche sviluppato. Con questo voglio dire che le intenzioni del ministro sono ottime così come lo sono quelle del Governo. Nel provvedimento avrebbero potuto essere recepiti alcuni degli obiettivi da perseguire, ma purtroppo il provvedimento in esame non persegue tali obiettivi, prefiggendosi dei risultati più ridotti.

Ci opponiamo al provvedimento per due ragioni: una di ordine economico, perché il provvedimento da taluni punti di vista è inadeguato ai problemi che intende affrontare; una di metodo. Critichiamo infatti il metodo utilizzato per carpire alle Camere il consenso.

L'articolo 4 del provvedimento riguarda l'aeroporto di Malpensa. Non solo il traffico lombardo, ma l'intero traffico padano, sia viario che ferroviario, è totalmente congestionato. I collegamenti con Malpensa a livello ferroviario praticamente non esistono.

Il provvedimento prevede uno stanziamento di 306 miliardi e mezzo per i collegamenti con l'aeroporto di Malpensa, però questa cifra non è sufficiente né per realizzare dei collegamenti di carattere generale né per realizzare quelli ferroviari. Certamente — ed il provvedimento ne fa cenno — si intendono risolvere i problemi connessi ai collegamenti per l'aeroporto di Malpensa come HUB di trasporto merci. Non abbiamo però validi collegamenti ferroviari né con la Svizzera,

né con l'Austria, né con la Francia. Bisogna pensare pertanto che ancora si vuol far circolare le merci prevalentemente su gomma.

L'anno scorso abbiamo approvato un'importante legge per l'autotrasporto, corredata da un altrettanto importante pacchetto finanziario, il cui scopo era quello di dirottare le merci — attualmente trasportate per il 90 per cento su gomma — su ferrovia. Però le ferrovie non ci sono, come non ci sono gli interporti; soprattutto non ci sono le stazioni dove collegare il trasporto su gomma con quello ferroviario.

Nel provvedimento oggi in esame, probabilmente a causa di carenze finanziarie, non sono state fatte le opportune valutazioni sull'intera problematica del trasporto, in particolare sul passaggio delle merci dai *container* trasportati su autocarri ai vagoni. Ritengo che una qualsiasi amministrazione, quando decide degli investimenti, definisca per prima cosa il quadro della situazione. Nel momento in cui si valuta gli investimenti generali, questa amministrazione deve aver chiaro cosa intende fare. È perciò deplorabile che il nostro paese non abbia ancora un programma generale dei trasporti; e per « generale » intendo un programma che riguardi il trasporto aereo, ferroviario ed autostradale. Il nostro è quindi un paese che va avanti a spizzichi e bocconi.

Tornando a quell'ipotetica amministrazione, la seconda cosa che farà sarà quella di valutare dove vuole arrivare, cosa vuol fare « da grande », se intende inserirsi in Europa e come. Il nostro paese ha deciso di allacciarsi ai paesi dell'est, molto importanti perché assorbono un'importante quota delle nostre esportazioni. Tra parentesi ricordo che il fatto che le borse dell'est stiano andando come stanno andando, pare non essere una valutazione da fare: tanto, se fallisce l'imprenditoria interna, non ci sarà poi niente da esportare. Ci saranno forse collegamenti che partiranno dalla Slovenia e che purtroppo penso si fermeranno lì per un po' di anni.

I 300 miliardi richiamati dal memorandum — che però non è un accordo —

siglato nel 1996 con la Croazia, la Slovenia, la Slovacchia e l'Ucraina sono destinati — e si tratta di soldi nostri — in maniera fin troppo generica agli scopi più svariati: si parte dalla programmazione per arrivare alla progettazione, all'operatività, all'uso. Si può quindi fare di tutto, forse anche viaggiare in treno.

È dunque questa la parte del provvedimento che ci lascia maggiormente perplessi. Ricordo che è stata introdotta al Senato tramite un emendamento del Governo, presentato dopo che i gruppi parlamentari avevano acconsentito all'assegnazione in sede legislativa. Questo, senza offesa per il Presidente del Senato, lo chiamerei un tiro « mancino » (*Applausi*).

In effetti quei 300 miliardi — e con ciò mi riallaccio a quanto detto dal collega poc'anzi — sarebbero stati più utili sul territorio italiano. Voglio ricordare ancora che la Slovenia ha oggi intenzione di costruire una ferrovia.

Auspico che questi miliardi vengano davvero impiegati per costruire il tratto ferroviario che arriva a Trieste, se non altro per collegarsi con quel famoso « canale 5 » che forse riusciremo a completare nel corso degli anni, sempre che non venga meno il concorso dell'Italia. Se non riusciamo a sviluppare sufficientemente le ferrovie italiane, offriamo ad un paese straniero maggiori possibilità di diventare nostro concorrente nel nostro stesso paese. Se in Slovenia verrà costruita una ferrovia migliore delle nostre, probabilmente verranno preferiti i porti sloveni, almeno fino a quando l'Italia non sarà in grado di superare la concorrenza, anche se la Slovenia subirà la concorrenza con i nostri soldi.

Il quadro generale che ho cercato di descrivere è certamente complesso ma un'amministrazione che non usufruisce di adeguati finanziamenti e che non riesce ad adeguare alle necessità il principale aeroporto, soprattutto per il trasporto delle merci, del paese e che nello stesso tempo finanzia a fondo perduto un paese confinante con 300 miliardi per la costruzione di infrastrutture (dalla lettura del memorandum non si comprende quali

siano) forse ha pensato di raggiungere qualche risultato. Noi pensiamo che il collegamento ferroviario al « canale 5 » non sia stato l'obiettivo del Governo allorché decise di stanziare quei 300 miliardi a favore della Slovenia, anche se è prevedibile che qualche guadagno potrà derivare dalle commesse interne. Forse sarebbe stato meglio favorire commesse interne per la costruzione di infrastrutture o di macchinari di cui necessita il nostro paese.

Anche a parere della lega nord la scorrevolezza del traffico ferroviario verrebbe agevolata con la soppressione dei numerosissimi passaggi a livello ancora presenti sia perché i convogli ormai viaggiano a velocità molto elevata sia perché occorre garantire in ogni modo la sicurezza. Inoltre le priorità indicate dal provvedimento in esame dovrebbero essere meglio specificate per orientare i finanziamenti là dove realmente in convogli ostacolano il traffico, creando situazioni di pericolo (mi riferisco in particolare ai passaggi a livello urbani). La dotazione finanziaria prevista ci sembra sufficiente a garantire questo obiettivo.

Non ci sembra corretto l'orientamento dell'articolo 3 in base al quale si prevede il potenziamento del trasporto merci su ferro lungo i più importanti assi dell'Italia meridionale.

Se è vero che l'Italia doveva essere quella « pensilina » che dall'Europa avrebbe dovuto portare in Asia e in Africa e che i nostri più importanti porti dovrebbero diventare quelli del sud del paese, è altrettanto vero che al nord non esistono le infrastrutture necessarie ad uscire dall'Italia per andare all'estero. Sempre riallacciandomi a quanto è stato poc'anzi affermato, sottolineiamo l'assenza di collegamenti valutabili e sufficienti per recarsi in Germania e in Francia e per passare attraverso l'Austria e la Svizzera.

Sottolineo peraltro che in quest'ultimo paese nella settimana scorsa si è svolto un referendum sul transito dei mezzi pesanti nel proprio territorio (la priorità seguita è stata quella dei livelli dell'inquinamento

atmosferico). A seguito di tale referendum, la Svizzera si è orientata nella direzione di trasferire il più possibile il trasporto delle merci su ferrovia attraverso il proprio territorio. Vorrei evidenziare però che questo paese è già pronto a fare questo tipo di lavoro; mentre l'Italia risulta completamente assente da questo punto di vista e attualmente non è assolutamente possibile caricare un camion su un treno in Sicilia per portarlo, ad esempio, in Germania.

Su questo argomento vi sarebbe una miriade di valutazioni da fare, perché vi sono i ponti sotto i quali non passano i camion e le gallerie che non hanno le sezioni sufficientemente grandi (mi riferisco anche a quelle che sono state costruite ultimamente, a seguito dell'accordo internazionale con la CEE del 1973) e quindi i mezzi commerciali non possono attraverarle.

Nonostante il pacchetto dei finanziamenti previsto dalla legge n. 454, siamo obbligati a valutare l'autotrasporto su gomma ancora per parecchi anni perché questo Governo non sta facendo assolutamente nulla per migliorare la situazione; e non lo sta facendo neppure con il provvedimento al nostro esame!

Nella parte finanziaria del provvedimento si valuta un impegno di spesa da diluire nel corso di dieci anni. Ricordo che ieri la Commissione bilancio, pur esprimendo parere favorevole dal punto di vista del bilancio su questo provvedimento, ha segnalato l'opportunità di diluire i finanziamenti previsti in un periodo di undici anni anziché di dieci anni, perché probabilmente non vi sono le risorse finanziarie necessarie. È evidente che, con la previsione di un anno in più, quei 400 miliardi — sui 4 mila miliardi — sono quelli che andremo ad erogare alla Slovenia!

Al di là di questo, i finanziamenti previsti nel provvedimento sono valutabili in modo concreto nei primi tre anni, poiché il bilancio dello Stato è triennale; risulta invece essere molto vago e molto silenzioso il giudizio relativo ai successivi sette anni. Ciò significa che questo Stato

avrà previsto sicuramente di inserire nelle prossime finanziarie il passivo per questi finanziamenti; ma significa anche che, dal punto di vista della concreta realizzazione delle opere, i lavori andranno avanti a scaglioni e un po' a rilento. Valutando quindi le concrete risorse a disposizione per il 1999 e per il 2000 (riguardo al 1998, credo che purtroppo non si farà in tempo neppure a fare una valutazione generale) e l'ingente mole di lavoro (soprattutto laddove l'eliminazione dei passaggi a livello comporterà la creazione di infrastrutture stradali abbastanza importanti: occorrerà quindi prendere seriamente in considerazione delle progettazioni, tenendo però presenti i tempi burocratici esistenti in questo Stato, che potrebbero anche essere stati determinati da Tangentopoli, ma che rappresentano comunque una realtà), credo che quelle infrastrutture, dopo i primi tre anni, diventeranno sostanzialmente inattuabili. Tutto ciò comporterà il rischio di valutare le stesse questioni alle quali faceva poc'anzi riferimento il collega di forza Italia, quando affermava che dal 1992 vi sono delle progettazioni concrete pronte per i lavori sulla Torino-Milano e che, però, non era stata ancora fatta la conferenza dei servizi. Tutto ciò, tenendo conto che la conferenza dei servizi è lo strumento che dovrebbe velocizzare i lavori. Se questo è il metodo per velocizzare, temo che nel 2001 non saremo assolutamente in grado di dare risposte concrete. Pertanto, se non si cambia il metodo procedurale per le opere pubbliche, rischiamo non solo di non vederle completate, ma neppure avviate (forse le avremo solo progettate). Credo sia l'ora, in questo Stato, di finirla di dare finanziamenti esclusivamente alle progettazioni, senza vedere mai concretizzate le opere.

In questo provvedimento sono stati inseriti alcuni aspetti che inizialmente erano stati valutati positivamente dal nostro movimento. Ora, invece, è stato inserito al Senato da parte del Governo un emendamento, ma soprattutto è stata seguita la solita metodologia, che non è soltanto propria di questo, ma di tutti i

provvedimenti all'esame dell'Assemblea. È diventata infatti prassi ordinaria di questo esecutivo « infilare », come è stato detto prima, vagoncini nei treni-provvedimento, che non hanno nulla a che fare con i progetti di legge in esame; ciò è ancora più deplorabile in questo caso, perché l'emendamento poteva essere inserito dal Governo in sede di finanziaria. Si sarebbe potuto varare un provvedimento sul quale l'intera Assemblea concordava, perché effettivamente il nostro paese non è posto nelle condizioni di essere competitivo con i paesi esteri esclusivamente perché non ha le infrastrutture di collegamento.

Concludo dicendo che il nostro giudizio sul provvedimento non può essere assolutamente positivo (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Merlo. Ne ha facoltà.

**GIORGIO MERLO.** Signor Presidente, vorrei svolgere solo brevi considerazioni, anche perché a me pare che non sia il caso, ogni qualvolta affrontiamo un argomento di competenza della Commissione trasporti, ripercorrere l'intera politica dei trasporti del nostro paese e in particolare di questi ultimi due anni. Apprezzo molto il collega Mammola per la sua capacità letteraria e storica, però ritengo che, quando parliamo di ulteriori stanziamenti per la soppressione di passaggi a livello, non sia necessario ripercorrere la storia dei collegamenti veloci del nostro paese, anche perché due sono le finalità precise di questo provvedimento, come hanno colto alcuni colleghi che mi hanno preceduto, in particolare il relatore Giardiello, che ringrazio, e l'onorevole Panattoni. Mi riferisco innanzitutto alla sicurezza del trasporto ferroviario, e in secondo luogo alla necessità di rendere funzionale e sempre più accettabile il decreto Burlando su Malpensa.

Dobbiamo soffermarci su questi due argomenti, non su altri, altrimenti si riaprirebbe la riflessione generale e dovremmo forse dire alcune cose spiacevoli.

Quando parliamo, per esempio, di collegamenti rapidi, non possiamo addossare unicamente e strumentalmente le responsabilità sull'attuale Governo ma, tanto per ricordare la tratta Torino-Milano citata da Mammola, dovremmo verificare quali siano le responsabilità concrete delle singole amministrazioni locali. Atteniamoci, quindi, al tema, senza drammatizzare un singolo provvedimento, senza allargare a dismisura e strumentalmente la riflessione.

A mio avviso l'importanza di questo provvedimento risiede nel fatto che è diretto alla tempestiva attuazione di interventi quanto mai opportuni e necessari per il miglioramento della sicurezza e delle condizioni di esercizio, come hanno ricordato parecchi dei colleghi che mi hanno preceduto. I passaggi a livello, infatti, rappresentando punti di interferenza tra il traffico ferroviario e quello stradale, sono all'origine spesso delle difficoltà dell'esercizio ferroviario. Le cause frequenti di queste anomalie sono i cosiddetti tallonamenti delle barriere, che comportano, oltre a danni alle persone ed alle cose, ore ed ore di interruzioni di linee e ritardi nel servizio. Il progressivo aumento del traffico stradale e ferroviario, peraltro, rischia di far lievitare il bilancio, che non si presenta rassicurante. Ad oggi, infatti — lo ha ricordato il collega Giardiello — sono presenti sulle linee principali ancora circa 1.200 passaggi a livello, solo in parte eliminabili con i finanziamenti già disponibili.

Questo provvedimento prevede, a nostro parere, un ulteriore, cospicuo finanziamento, consentendo non solo la possibilità di eliminare un consistente numero di passaggi a livello tuttora esistenti, ma ponendo anche le basi per il potenziamento e l'ammodernamento degli itinerari ferroviari internazionali, nonché dei principali corridoi ferroviari della penisola. Un investimento miliardario — come è stato ricordato — che conferma comunque, a nostro parere, la volontà precisa e concreta del Governo di intervenire in un settore che continua a denunciare ritardi provocando enormi difficoltà nella circo-

lazione stradale. Un disegno di legge questo che ha per obiettivo, dunque, l'incremento dei livelli di sicurezza e delle condizioni di esercizio per il miglioramento degli standard di efficienza ed economicità di gestione. Infatti, la massiccia presenza di passaggi a livello sulle linee, anche quelle a più elevata velocità, e nei nodi, oltre a costituire una fonte di rischio, comporta un consistente onere per il mantenimento ed il rinnovo dei relativi dispositivi.

Nell'esperienza degli ultimi anni si è posto ripetutamente il problema della definizione delle opere a carico delle Ferrovie dello Stato e di quelle eventualmente a carico degli enti locali. La legge del 1983 — è già stato ricordato anche questo — dispone che gli interventi sostitutivi dei passaggi a livello dovranno essere commisurati alla viabilità esistente e tali da garantire la stessa capacità di traffico, mentre è fuor di dubbio che la legge fa obbligo alle Ferrovie di pagare le opere di sovrappasso e sottopasso più incerte (e qui si doveva intervenire). È il caso della viabilità indiretta, resa tuttavia necessaria dal nuovo assetto dell'attraversamento delle ferrovie.

È qui che si è posto il problema della ricucitura della viabilità. Va comunque rilevata l'importanza di un provvedimento che attua l'impegno concreto e determinante del Governo per accrescere la sicurezza del nostro trasporto ferroviario e credo che il disegno di legge possa rappresentare anche un segnale politico per la stessa Unione europea, come ha ricordato anche il sottosegretario Soriero nel dibattito in Commissione. Una rapida e costruttiva approvazione del provvedimento, che mi auguro per oggi pomeriggio, sarebbe anche indice di una volontà del Parlamento nei confronti dei problemi già segnalati dall'Europa.

La soppressione dei passaggi a livello, dunque, anche se può apparire nell'immediato un costo, è sicuramente un investimento produttivo a lunga scadenza, con particolare riferimento alla scelta su Malpensa. Non dobbiamo dimenticare che, nel momento in cui decolla, questo

HUB mette in discussione equilibri già consolidati ed è appunto a questo traguardo che, secondo me, si rivolge principalmente il provvedimento. Da qui anche la positiva convergenza di molte opinioni registrata all'interno della Commissione, che fa dire che, probabilmente, sta maturando una cultura di governo anche in alcuni settori dell'opposizione.

Ritengo comunque che con questo provvedimento si inserisca un utile tassello per la riforma complessiva della politica dei trasporti nel nostro paese. Credo non si possa accusare il Governo di attuare indirizzi non sorretti da una logica di sviluppo delle infrastrutture. Del resto, gli articoli 3 e 4 del provvedimento, con lo stanziamento di ben 2.500 miliardi apportato al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato, sono un segnale concreto di come il Governo voglia rimuovere problemi endemici che continuano a gravare sull'intero sistema dei trasporti. Lo stesso impegno per Malpensa, con la destinazione di oltre 300 miliardi per la viabilità stradale, è un ulteriore segnale volto a risolvere un problema che determina al contempo anche un forte ritardo che, purtroppo, continua a caratterizzare il nostro sistema dei trasporti.

È per questo motivo che, come gruppo dei popolari e democratici, riteniamo che sia utile un rapido e veloce esame del provvedimento, affinché esso arrivi in porto senza ritardi ingiustificati od inutili e strumentali ostruzionismi.

**PRESIDENTE.** Constato l'assenza dell'onorevole Volontè, iscritto a parlare: si intende che vi abbia rinunciato.

Onorevole Savarese, sebbene abbia in precedenza constatato la sua assenza, poiché le circostanze lo consentono, ma in via del tutto eccezionale, le do ora la parola.

**ENZO SAVARESE.** La ringrazio, signor Presidente, sarò estremamente breve, perché molte considerazioni sono state già svolte alla presenza del Governo in sede di Commissione trasporti. Desidero però riaffermare in Assemblea che questo pro-

getto di legge fa seguito a tutta una serie di provvedimenti varati da questo Governo che mettono insieme, per così dire, pere e mele. Il disegno di legge in esame si intitola « Piano triennale per la soppressione di passaggi a livello (...) » e peraltro reca, come giustamente sottolineato dai colleghi, i finanziamenti necessari per il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Malpensa, iniziativa importante non solo per Malpensa, ma per tutta l'Italia. Ebbene, in questo provvedimento il Governo, a mio avviso inopportuno, ha ritenuto di inserire al Senato un articolo che prevede finanziamenti per le ferrovie slovene. Allora, i casi sono due: o questo finanziamento fa parte di un accordo internazionale, per cui la competenza forse sarebbe appartenuta più propriamente al Ministero degli esteri, oppure (per riprendere una considerazione del senatore Andreotti, il quale diceva che a pensare male si fa peccato, ma spesso si indovina) quando su *Il Sole 24 Ore* leggiamo che le ferrovie slovene, beneficiarie di questi 300 miliardi regalati dal Governo italiano, comprano degli ETR, dei Pendolini dalla FIAT, forse possiamo considerare che due più due fa quattro e quindi nutrire qualche sospetto. Per carità, può anche essere una scelta legittima, l'interesse italiano è anche quello della FIAT, ma il problema è un altro. Non si può chiedere (e mi dispiace che una persona corretta ed amabile come il relatore Giardiello abbia in altre occasioni accusato il Polo di fare ostruzionismo sui finanziamenti per Malpensa) al Polo, ad alleanza nazionale, che nello sviluppo di Malpensa credono, di appoggiare un provvedimento nel quale sono inserite altre materie.

Dobbiamo, allora, distinguere le due parti del provvedimento, la prima delle quali sicuramente risponde a legittime esigenze di sicurezza. I passaggi a livello sono oggettivamente fattori pericolosi, un retaggio del passato e, secondo quanto ci confermano le Ferrovie dello Stato, rappresentano una delle principali fonti di incidenti, nelle già peraltro funestate ferrovie del ministro Burlando: è allora

giusto e legittimo che il Parlamento si faccia carico della soppressione o riduzione dei passaggi a livello con un programma pluriennale di investimenti. Altrettanto giusto — forse, anzi, ancor più giusto — è prevedere il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Malpensa, intervento che però avrebbe forse meritato un provvedimento *ad hoc*, considerato l'impegno che è stato più volte ribadito presso le Commissioni trasporti della Camera e del Senato, quasi all'unanimità, con quelle sole eccezioni di tipo campanilistico presenti nello schieramento dei democratici di sinistra che ricordava poc'anzi il collega Mammola. Devo dire, però, che Malpensa non è certo un problema di Burlando, di Prodi, della SEA o dell'Alitalia: Malpensa è un problema dell'Italia. Un paese che vuol essere moderno, che vuole riacquistare la propria dignità nazionale, che vuole riaffermare a testa alta, di fronte all'Europa, di non essere secondo a nessuno, ebbene, un simile paese di fronte a questi grandi temi deve avere il coraggio di trovare le consonanze e le solidarietà necessarie.

Tale risultato, devo dire — e ciò va a merito anche dei colleghi della maggioranza —, in Commissione trasporti siamo più o meno riusciti a raggiungerlo: ora sta al Governo ed al ministro Burlando avere la forza (confortato anche dal voto su questo provvedimento, che, devo dirlo, sottosegretario Soriero, oggi avverrà in tempi rapidi proprio grazie all'interesse per Malpensa) di rappresentare a testa alta gli interessi italiani nel consesso europeo. Questo è il motivo per il quale il gruppo di alleanza nazionale voterà a favore dell'articolo 4 presentato dal Governo.

Per il futuro, però, rivolgo un invito al Governo affinché si cerchi di predisporre provvedimenti il più possibile omogenei, nei quali si affronti un determinato argomento e rispetto ai quali l'opposizione non sia costretta a prendere il vuoto per il pieno, ma possa compiere legittime valutazioni politiche. Come osservavo poc'anzi, comunque, il problema della sicurezza non si discute, e quello di

Malpensa è un problema nazionale: al riguardo, alleanza nazionale ed il Polo si sono battuti in Commissione ottenendo — devo dire senza grosse difficoltà, il che va riconosciuto a merito del Governo — un ulteriore impegno da parte del Governo non solo per i 300 miliardi collegati al provvedimento ma anche per gli altri stanziamenti necessari al completamento di un'opera che servirà all'Italia intera.

Concludo, quindi, rivolgendo un invito al Governo perché si cerchi di pervenire a provvedimenti che rispettino un po' più l'omogeneità di materia, anche in considerazione di quanto il Presidente Violante sottolinea in ordine all'intelleggibilità delle nostre leggi. Come torneremo a precisare in sede di dichiarazioni di voto, quindi, non possiamo che riaffermare la nostra non opposizione su questo provvedimento, ferme restando alcune valutazioni fortemente critiche e negative sull'articolo 2 e sulla regalìa alle ferrovie slovene di cui ancora non capiamo la necessità.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

*(Repliche del relatore  
e del Governo — A.C. 5128)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Giardiello.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Signor Presidente, desidero brevemente ringraziare i colleghi che hanno confermato anche in aula la passione con la quale hanno svolto il dibattito in Commissione e riaffermare l'interesse del paese per questo provvedimento, in base alle ragioni di merito ricordate dai colleghi. Preciso che la realizzazione del corridoio 5 è frutto di un rapporto di cooperazione, cioè di un accordo internazionale e che esso è utile: non facciamo favori a nessuno e tuteliamo l'interesse nazionale nell'ambito di una logica di cooperazione internazionale. Vorrei che questo fosse molto chiaro.

Ricordo che il Senato ha introdotto sia l'articolo 3 sia l'articolo 4, riconoscendo quindi anche l'urgenza dei collegamenti infrastrutturali di Malpensa: penso che abbia fatto bene e sottolineo che gli investimenti complessivi per il raccordo infrastrutturale con l'aeroporto intercontinentale di Milano-Malpensa, insieme a quelli previsti dal provvedimento in esame, raggiungono la cifra di 691 miliardi. Vi è inoltre un impegno già annunciato dal Governo perché la prossima finanziaria destini ulteriori risorse per rendere operativo questo HUB. Infine, sottolineo senza polemiche, come ho ricordato in sede di relazione, che l'atteggiamento responsabile dei gruppi in Commissione si è manifestato con il ritiro della maggior parte degli emendamenti, che certamente erano legittimi ma avevano in parte carattere ostruzionistico. Mi pare, d'altronde, che l'atteggiamento responsabile dei colleghi sia stato confermato in quest'aula. Ritengo pertanto che una rapida approvazione del disegno di legge possa davvero rappresentare una risposta seria che il Governo ed il Parlamento danno alle esigenze del paese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Con l'approvazione definitiva di questo disegno di legge, già approvato nelle settimane scorse dal Senato, si vara un provvedimento molto importante, che riguarda non solo il piano triennale per la soppressione di passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato, ma anche, come già indicato nel titolo, misure strategiche per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza, per una spesa di circa 4 mila miliardi. Si tratta di un provvedimento molto importante — come ripeterò da qui a un momento — per ampliare i margini di sicurezza nel funzionamento della rete ferroviaria nazionale; un provvedimento molto importante, perché sblocca finanziamenti consistenti per i raccordi ferroviari con l'aeroporto

intercontinentale di Malpensa, con riferimento alle linee di collegamento con Milano, Novara e la Svizzera, sia della rete delle Ferrovie dello Stato che di quella delle Ferrovie Nord Milano.

Il provvedimento approvato oggi dal Parlamento della Repubblica è importante perché invia un segnale di enorme interesse alla riunione del Consiglio dei ministri dei trasporti europei che proprio oggi si tiene in Lussemburgo, alla quale partecipa il ministro Burlando in rappresentanza dell'Italia. In vista di questa riunione, si tiene oggi, come i giornali ricordano, un incontro tra il ministro dei trasporti italiano e gli altri ministri europei, per costruire un'intesa definitiva che porti all'apertura dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa il 25 ottobre, così come deciso dal Governo italiano. Un'intesa con gli altri ministri europei sulla base di una proposta aggiornata del Governo italiano, che tiene conto della riflessione, del confronto, anche difficile, che vi è stato con la Commissione europea, ma che da parte dell'Italia vuole essere, nel rispetto del confronto con la Commissione europea, la riproposizione di una forte iniziativa italiana per l'apertura dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa.

È importante quindi che il Parlamento approvi oggi finanziamenti consistenti che garantiscano i lavori relativi ai raccordi ferroviari, perché è stato questo l'oggetto più delicato del confronto tra il Governo italiano e il commissario europeo Neil Kinnock. Sta in questo l'indubbio valore dell'approvazione rapida di questo provvedimento ed è l'obiettivo che metto in primo piano.

Prima di concludere, vorrei brevemente sottolineare il rilievo di questo provvedimento ai fini dell'attuazione di linee strategiche di intervento sull'ammodernamento e la riqualificazione della rete ferroviaria nazionale, che sono state più volte al centro del confronto in Parlamento e della discussione nella conferenza generale dei trasporti che si è tenuta a Roma agli inizi di luglio.

È stato chiesto da alcuni onorevoli colleghi se questo possa essere considerato un intervento legislativo di tipo tradizionale, con un'impostazione tipica da provvedimento di emergenza, oppure se esso risponda a qualche strategia. Il provvedimento risponde a tre obiettivi strategici. Il primo riguarda le condizioni di sicurezza: su indirizzo del Parlamento il Governo sta portando avanti uno sforzo, nella sua attività di controllo sull'azienda Ferrovie dello Stato, per migliorare ed ampliare le condizioni di sicurezza nel trasporto ferroviario. Il secondo riguarda l'accelerazione di provvedimenti relativi al mantenimento di impegni internazionali dell'Italia verso il territorio sloveno, per favorire una migliore integrazione di tutta l'area del nord-est del nostro paese con le grandi reti transnazionali europee. Il terzo obiettivo è l'ampliamento della dotazione delle risorse per accelerare il miglioramento dei raccordi ferroviari nella rete meridionale, al fine di corrispondere alle grandi novità che stanno caratterizzando lo sviluppo della intermodalità nel Mezzogiorno, a partire dai due grandi porti di Gioia Tauro e di Taranto.

A questi tre obiettivi strategici il provvedimento fa fronte attraverso una dotazione rilevante, di circa 4 mila miliardi.

Per la sicurezza è appena il caso di ricordare che con i 1.100 miliardi aggiuntivi, che attraverso la legge saranno messi a disposizione delle Ferrovie dello Stato, si potrà completare la soppressione di altri 800 passaggi a livello rispetto ai 1.200 ancora esistenti sulle principali linee ferroviarie. In proposito, come previsto dall'articolo 2 del disegno di legge, il ministro dei trasporti presenterà al Parlamento un piano dettagliato di interventi nel settore, che sarà trasmesso alle competenti Commissioni.

Il disegno di legge è innovativo anche dal punto di vista metodologico, perché definisce una quota di finanziamento (nella misura massima del 10 per cento) anche a favore di interventi su linee ferroviarie di interesse regionale. È un primo segnale importante, che tende a valorizzare l'integrazione per grandi aree

regionali, con la costruzione di una vera e propria rete regionale che integri quella delle Ferrovie dello Stato con le altre già in gestione commissariale governativa. Si prevede poi l'intesa fra regioni, province e comuni per la soppressione di passaggi a livello che interessano gli itinerari regionali, con la possibilità di utilizzare a tal fine lo strumento dell'accordo di programma.

Per quanto riguarda il secondo obiettivo strategico (impegni internazionali nei confronti della Slovenia), sento il dovere di fornire un chiarimento esplicito al fine di acquisire un parere positivo (del resto già largamente espresso) sul comma relativo all'impegno di 300 miliardi verso il territorio sloveno. L'ipotesi di una trattativa rispetto ad altre iniziative riguardanti soggetti che operano nel nostro paese rappresenta un'interpretazione maliziosa (si è fatto riferimento alla produzione di Pendolini della FIAT). Sarebbe un errore dare questa lettura maliziosa, che svilirebbe l'impegno di cui sto qui esplicitando il senso ed il valore. D'altra parte, è auspicabile che tutto il Parlamento esprima la sua soddisfazione se produzioni qualificate dell'industria nazionale cominciano ad incontrare una più ampia domanda estera in base a positive valutazioni: l'acquisto delle nostre produzioni nazionali costituisce infatti un'apertura per ulteriori spazi di mercato.

Diversi sono i motivi per cui abbiamo deciso di chiedere al Parlamento lo stanziamento di 300 miliardi verso la Slovenia sotto forma di impegno internazionale dell'Italia. Il problema è che dall'altra parte del confine italiano si è determinato un vero e proprio collo di bottiglia. Siamo aperti a valutare, nell'ambito dei 2.500 miliardi previsti in questa legge, ulteriori interventi di potenziamento della rete ferroviaria da Gorizia a Trieste, però senza dimenticare che vi è stato un impegno serio e rigoroso del Governo e delle Ferrovie dello Stato per potenziare la rete ed anche i terminali di trasporto ferroviario.

Si pensi al grosso investimento per organizzare lo scalo di Servignano; si

pensi agli interventi in corso in queste settimane per ammodernare e migliorare la qualità della rete ferroviaria nel tratto da Monfalcone verso Trieste e per valorizzare il raccordo ferroviario con il porto di Trieste; si pensi agli interventi che sono in corso da parte delle Ferrovie dello Stato su tutta la vecchia pontebana sulla linea da Tarvisio ad Udine. Sono tutti interventi concreti che stanno dando il senso di un potenziamento.

Capisco la questione posta dall'onorevole Ciapucci, però non bisogna sempre guardare al passato in maniera statica. È vero, c'è stata e c'è ancora una carenza di dotazione infrastrutturale, ma il Governo si è mosso, anche sulla base delle indicazioni date dal Parlamento, per accelerare interventi in quell'area del paese. Oggi siamo in grado di dire che sono in corso interventi importanti e che sarebbe miope continuare a potenziare quelli sul territorio italiano senza porsi il problema di quanto possa essere nocivo il collo di bottiglia che impedisce al flusso delle merci di arrivare in Slovenia e di percorrere l'intero « corridoio n. 5 ».

Con l'intervento qui previsto e programmato si tende, dunque, a saldare un intervento di cooperazione sull'intero « corridoio n. 5 », al fine di fluidificare quel raccordo internazionale tra i due paesi e di migliorare le condizioni di competitività delle produzioni italiane rispetto ai punti di sbocco sul mercato, verso ed oltre la Slovenia.

Ho inteso sottolineare con forza questo aspetto, perché non si può banalizzare, facendo riferimento al fatto che l'emendamento è stato introdotto al Senato. Quella era la fase della discussione tra i comitati tecnici misti che stanno seguendo il problema a livello internazionale ed in quella sede si è maturata una previsione. Si è dunque individuato il primo strumento di legge utile pur di agganciare una proposta di intervento integrativo.

Tuttavia, come ho detto, l'intervento serve innanzitutto ai produttori delle merci italiane. Non si tratta, dunque, di un regalo che si sta facendo agli operatori stranieri. Evidentemente l'obiettivo è