

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LORENZO ACQUARONE

La seduta comincia alle 10.

MAURO MICHIELON, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 14 aprile 1999.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Berlinguer, Calzolaio, Danese, Mattioli, Morgando, Treu, Turco e Vigneri sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono trentuno, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

**Svolgimento di interpellanze
e di interrogazioni (ore 10,05).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

**(Eurostar bloccato sulla linea
Orte-Roma)**

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interpellanza Tassone n. 2-01168 (*vedi l'allegato A* - *Interpellanze ed interrogazioni sezione 1*).

L'onorevole Tassone ha facoltà di illustrarla.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, la nostra interpellanza fa riferimento ad un incidente verificatosi sabato 30 maggio 1998 ed è stata presentata il 1° giugno successivo; conseguentemente, il Governo risponde con un ritardo vistoso, enorme.

Signor Presidente, onorevole sottosegretario, nell'interpellanza formulavamo alcuni quesiti, che non so se siano ancora di attualità, molto precisi e puntuali relativamente al blocco del treno Eurostar 9420 ed alla sua permanenza per oltre quattro ore in una galleria nella tratta Orte-Roma. Nell'interpellanza evidenziamo, poi, la situazione drammatica e di disagio che hanno dovuto sopportare i passeggeri, rimasti al buio per quattro ore senza che nessuno potesse dir loro cosa fosse accaduto. Il fatto più strano è che, pur trovandosi il treno vicino ad una stazione e a pochi chilometri dal compartimento di Roma, non sia stato prestato alcun soccorso.

Mi rendo conto che l'incidente del 30 maggio 1998 segue ad altri incidenti che hanno caratterizzato una stagione per le Ferrovie dello Stato Spa. Mi auguro che il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione, a distanza di quasi un anno, sia venuto non a fornirci notizie particolari relative alla vicenda, che mi auguro sia stata sufficientemente scandagliata, ma qualche informazione in più sui quesiti che ponevamo nella nostra interpellanza. Mi auguro, poi, che lo stesso rappresentante del Governo ci dica cosa si è fatto da un anno a questa parte in materia di

sicurezza, non soltanto con riferimento alla vicenda del 30 maggio 1998, ma anche agli incidenti precedenti, che sono stati egualmente gravi, anzi forse molto più gravi perché abbiamo registrato anche alcuni morti, nonché agli incidenti recentemente accaduti, ad esempio, alla stazione Termini.

Il problema non è rappresentato da un incidente o dal verificarsi di una situazione particolare, ma riguarda la gestione e la politica delle ferrovie. Vorremmo capire se il rappresentante del Governo sia in condizione di dirci qualcosa, di cogliere l'occasione odierna per fornirci qualche elemento di valutazione in ordine al recupero di una politica per le Ferrovie dello Stato Spa, alle tecnologie, alla sicurezza, allo sviluppo, alla concorrenza delle nostre ferrovie rispetto agli altri sistemi di trasporto all'interno del paese e soprattutto in un quadro ed in una visione europei. Noi vorremmo conoscere l'attività e l'impegno del presidente delle Ferrovie che è passato dalla RAI e dalle banche alle Ferrovie. Egli mantiene ancora troppe cariche, a quanto sembra.

Vorremmo sapere se il Governo sia in condizione di fornire qualche elemento chiarificatore.

Signor Presidente, certamente il sottosegretario saprà meglio di noi quale sia lo stato di grande disagio che sta pervadendo drammaticamente le ferrovie. La crisi del trasporto su strada ferrata credo che sia, oggi ancora di più, all'attenzione delle forze politiche e sociali e soprattutto dell'utenza.

Se dovessi dare qualche ulteriore indicazione per porla all'attenzione del sottosegretario, dovrei dire — ad esempio — che il sud è tagliato fuori dai processi di sviluppo del trasporto su rotaia. Sono state previste alcune riorganizzazioni, si parla di tagliare i rami secchi (è un discorso antico che ritorna) ma il Parlamento, almeno l'Assemblea, non è stata mai coinvolta seriamente sulla questione della gestione delle ferrovie.

Si dice che bisogna risparmiare, ma se il risparmio porta a questi «drammatici inconvenienti», io ritengo che, responsa-

bilmente, il Governo dovrebbe fare qualche riflessione in più. Infatti, è vero che si pone il problema del rapporto e dell'equilibrio fra i costi e i benefici, ma è anche vero che l'utenza di tale servizio è dislocata in aree geografiche che soffrono per la scarsità e l'inadeguatezza dei trasporti. Ritengo, pertanto, che la questione dovrebbe essere oggetto di valutazioni articolate e non limitarsi ad una visione semplicemente meccanica ed economicistica.

Signor Presidente, attendo una risposta alla nostra interpellanza da parte del sottosegretario. Mi auguro che egli non si limiti semplicemente a fare riferimento a quello che è successo il 30 maggio 1998 (questa risposta deve darcela se è in condizione di rispondere ai nostri interrogativi). Siccome si è atteso moltissimo, per molti mesi, auspico che il rappresentante del Governo possa darci una prospettiva e soprattutto farci sapere se il Governo sia in condizioni di dominare gli eventi, di creare le condizioni necessarie per una gestione politica delle ferrovie. Non vorrei, invece, che ci dicesse che l'ente ferrovie ormai è una società per azioni e che dunque il Governo non detiene nessun tipo di controllo. Ciò non sarebbe accettabile per una serie di motivi. Infatti, io ritengo che ciascuno debba assumersi le proprie responsabilità.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIORDANO ANGELINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Signor Presidente, naturalmente risponderò nei tempi che mi sono assegnati all'interpellanza che mi è stata sottoposta precisando che sarò lieto di venire in Parlamento a rispondere ogni volta che il Parlamento vorrà, e nelle forme che riterrà opportune, sull'argomento ferrovie.

Le Ferrovie dello Stato riferiscono che il treno Eurostar 9420 del 30 maggio 1998 — partito da Napoli alle ore 13,30 — al momento dell'evento andava ad una velocità nei limiti della norma per il tratto di linea che stava percorrendo.

Il treno è rimasto bloccato nella galleria in prossimità di Capena a causa della rottura meccanica di un isolatore di sezionamento della linea elettrica, nell'ambito dell'impianto di Capena stessa, sulla direttissima Roma-Firenze.

Di simili disservizi, per la collocazione in cui si trovava l'isolatore, non si hanno precedenti. Per quanto riguarda il lasso di tempo trascorso dal momento dell'evento al recupero del treno (il treno si è fermato in galleria alle ore 15,55; la locomotiva di soccorso è giunta in testa al treno alle ore 19,05; il treno è poi ripartito alle ore 19,41: quindi un tempo molto lungo, come giustamente denunciava l'onorevole interrogante), la società ha riferito che il tempo necessario medio per risolvere eventi simili è di 2 ore e 15 minuti, perseguendosi contemporaneamente le seguenti due alternative: la ripresa della marcia dopo la rialimentazione della linea aerea e il condizionamento del pantografo; il soccorso con locomotiva e successivo trasferimento dei viaggiatori su altro ETR in località adatta. Nel caso in questione sono stati rilevati: un eccessivo tempo di trasferimento della locomotiva di soccorso; tempi di illuminazione ridotti a bordo treno (infatti, la luce dell'ultima vettura si è spenta alle 17,10 circa, dopo un'ora e 15 minuti, mentre la parzializzazione dovrebbe garantire due ore e 30 minuti).

Per il primo punto, si è dovuto tener conto del livello di traffico particolarmente intenso in quel momento sulla linea interessata, dovuto alla presenza di numerosi treni straordinari da smaltire, ed inoltre del fatto che naturalmente era necessario far arrivare un locomotore di soccorso, i cui tempi di trasferimento, particolarmente elevati, sono riconducibili anche ad una non perfetta intesa tra il personale, sia di terra nell'ambito dell'operazione di invio della locomotiva, sia di bordo nella fase di reperimento e posizionamento della maschera di accoppiamento di emergenza. Infatti, l'ETR 500 è dotato di un accoppiatore automatico per permettere, senza l'intervento del personale, la giunzione meccanica e pneuma-

tica tra due treni; pertanto, il recupero con una locomotiva, che ha invece organi di trazione e repulsione tradizionali, viene realizzato interponendo tra locomotive ed ETR una maschera di recupero con l'accoppiatore automatico da un lato ed apposito invito da alloggiare sul gancio della locomotiva dall'altro. In tali condizioni, l'ETR può essere trainato solo da taluni mezzi di trazione a 50 chilometri orari e spinto da un numero ancor più limitato di mezzi.

Per il secondo punto, naturalmente, sulle vetture, in mancanza della tensione di linea, si ferma il sistema di condizionamento dell'aria, mentre automaticamente l'illuminazione e la ventilazione sono garantite dal circuito a 24 volt, per una durata complessiva di 2 ore e 30 minuti. In questo caso, lo spegnimento precoce dell'illuminazione dei comparti viaggiatori è riconducibile allo stato di carica delle batterie delle vetture e della locomotiva di testa, che risultava inadeguato. Tale stato di carica delle batterie è riconducibile ad un difetto riscontrato su tutti i treni ETR 500, per il quale il consorzio Trevi si è impegnato sin dal 1997 alla rigenerazione di tutte le batterie. Dopo il fatto in esame, sono stati verificati e messi a punto i circuiti-batterie e sono state messe in opera ulteriori lampade di emergenza su tutti i treni, in modo che, comunque, sin dall'arresto del treno venga garantito per almeno 4 ore un sufficiente livello di illuminazione.

Per quanto riguarda la dotazione al personale di mezzi che consentano di gestire meglio eventuali situazioni di emergenza, la società ha riferito che attualmente i dipendenti sono provvisti di telefoni cellulari per tutte le comunicazioni bordo-terra. Verso i dirigenti interessati sono stati avviati procedimenti disciplinari e si fa presente che le Ferrovie dello Stato Spa stanno affrontando in modo sistematico il problema della sicurezza dell'esercizio, effettuando accurati controlli delle infrastrutture (armamento, opere civili, impianti di segnalamento e di sicurezza, di trazione elettrica, di telecomunicazioni), verificando la rispondenza

dei rotabili, valutando e migliorando la professionalità degli operatori e provvedendo anche ad adeguamenti normativi, procedurali e tecnologici tesi a ridurre il rischio di eventi negativi.

È stato, inoltre, adottato recentemente un piano per la sicurezza triennale di 3.600 miliardi, di cui il Parlamento ha discusso ed ha approvato la prima *tranche* di mille miliardi, di cui si sta avviando la realizzazione. È stata, altresì, approvata dal Governo, di recente, la direttiva di riforma delle Ferrovie dello Stato, che è stata discussa dal Parlamento che ha espresso il proprio parere, del quale la direttiva ha tenuto ampiamente conto e si è aperto il confronto con le organizzazioni sindacali. Credo che anche l'onorevole interrogante ne sia a conoscenza, dato che la stampa quotidiana se ne occupa continuamente.

Ribadisco la piena disponibilità da parte del Governo a rispondere in Parlamento nelle forme che si riterranno opportune sul percorso di riforma delle ferrovie.

PRESIDENTE. L'onorevole Tassone ha facoltà di replicare.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario per le risposte che ha fornito. Prendo atto della sua cortesia e anche delle iniziative a posteriori che l'amministrazione delle ferrovie ha assunto per quanto riguarda la sicurezza. Signor sottosegretario, lei ha anche detto che vi sono alcune iniziative disciplinari nei confronti dei dirigenti; non voglio sapere se abbiano avuto una conclusione o meno — lei sicuramente lo saprà — ma desidero sottolineare un altro problema. Lei ci ha letto quanto predisposto da bravi funzionari delle ferrovie, una risposta tecnica, della quale ovviamente non sono in grado di cogliere i passaggi più importanti e significativi. Tuttavia, mi sembra che nella prima parte vi sia una giustificazione, in quanto si dice che sono stati realizzati altri tipi di operazioni per assicurare la luce, l'alimentazione e così via. Ma chi doveva preven-

tivamente accertare le insufficienze? Le commesse sono state eseguite secondo il rigore tecnico richiesto, oppure alcuni funzionari delle ferrovie, su *input* del Governo, approntano veline tecniche dopo che le vicende sono già accadute?

Si tratta di interrogativi, signor sottosegretario, che un parlamentare legittimamente si deve porre. Tentare di confondere le idee attraverso una serie di disquisizioni tecniche era una tecnica che cercavamo di mettere in atto quando eravamo ragazzi; ora non lo siamo più e simili vicende non ci scompongono più di tanto.

A questo punto, resta un problema che si manifesta in termini forti e drammatici e non si capisce perché il personale non sia stato dotato di alcuni mezzi prima. Capisco che, oggi, esso è dotato di telefoni cellulari, ma non so perché non sia successo prima.

Signor sottosegretario Angelini, il problema delle ferrovie è davvero di 3.600 miliardi? Bisogna forse pensare che esiste una situazione debitoria di deficit delle ferrovie della quale non conosciamo nemmeno le cause, in quanto non sono state sufficientemente spiegate? Ritengo che nel quadro debitorio avrebbe potuto essere compreso anche uno sforzo finanziario ed economico, senza attendere il provvedimento legislativo, al fine di far fronte alle situazioni di emergenza e quindi di risolvere i problemi della sicurezza.

Il fatto vero è che si sono voluti operare diversi tagli, ma la gestione complessiva, a mio avviso, deve essere valutata. Il Governo non può prendersela semplicemente con i dirigenti e i funzionari perché ciò non è accettabile. Vi sono stati dirigenti messi sotto accusa e sottoposti a procedimenti disciplinari, ma la responsabilità è soltanto loro oppure è di un meccanismo e di una politica, a mio avviso, estremamente superficiali? Capisco che lei, ovviamente, non può rispondere e, quindi, dare un riscontro alle mie osservazioni.

Ho fatto riferimento a ciò che avviene nel sud, in Calabria, ad una politica sbilanciata e schizofrenica delle ferrovie,

con il tentativo di accorpate e di tagliare, operando in termini di grande confusione, nella quale sfugge ai più una *ratio* ed una logica e che certamente fa intravedere la mancanza della volontà di determinare l'efficienza nel trasporto.

Signor sottosegretario Angelini, il problema delle ferrovie e della concorrenzialità rimane e non bisogna attendere un confronto parlamentare per capire e per dirci queste cose. I problemi del trasporto su ferrovia sono rimasti bloccati a qualche anno fa, sono gli stessi e non sono stati risolti.

Allo stesso modo, vi è ancora il problema del trasporto su gomma e dell'intermodalità. A suo tempo, negli anni ottanta, si parlò di piano generale dei trasporti, cioè dello sforzo enorme ed impegnativo per creare le condizioni per collegarci direttamente e stare al passo con l'Europa. Si tratta di problemi che, ovviamente, possiamo affrontare anche in Assemblea, ma ritengo comunque che un dibattito vi debba essere.

Signor Presidente, in quest'aula — non voglio fare una mancanza nei confronti del sottosegretario Angelini — avevamo avviato un confronto con l'allora ministro dei trasporti, che poi fu bloccato e non ebbe un seguito ed una conclusione. Ritengo che questo riferimento sia indicativo: non si può dire che il Parlamento non abbia cercato e sollecitato le occasioni, ma bisogna capire se il Governo abbia qualche elemento, non soltanto di passaggio, rispetto alle questioni cui ho fatto riferimento in merito alla riforma delle ferrovie. Infatti, queste ultime possono essere importanti soprattutto avendo presente il quadro complessivo delle trasformazioni in atto. La riforma non può consistere semplicemente in una richiesta di risorse al paese e in una loro dislocazione: il paese intende sapere come esse vengano impiegate e gestite.

Signor Presidente, ho quindi un'enorme sfiducia nella capacità gestionale dell'attuale conduzione delle ferrovie. Si tratta di un dato che voglio sottolineare e — perché no? —, se vi è la disponibilità oggi dimostrata dalla sensibilità del sot-

tosegretario Angelini, si può svolgere anche un dibattito. Non so chi lo debba chiedere, ma non le sembra, sottosegretario Angelini, che il Governo, nel momento in cui chiede soldi al paese attraverso il Parlamento, dovrebbe sentire l'esigenza e l'urgenza di un dibattito preventivo? Oppure, secondo lei, sottosegretario Angelini, il Parlamento è semplicemente un tramite per dare risorse alle ferrovie senza che si capisca quale sia la politica vera, e non semplicemente la dislocazione degli uomini e della dirigenza, e quali siano i programmi e i piani? Vogliamo sapere come vengano articolati i contratti d'appalto, se ci siano controlli e se il Governo sia in grado di controllare. Il Governo deve dire tutto ciò in Parlamento e non si deve nascondere dietro le nebbie delle aristocratiche disquisizioni tecnicistiche.

Signor sottosegretario, ognuno può prendere le veline dagli uffici e riferire in aula, ma questo non significa dare un aiuto al Parlamento per capire di più: in questo modo si capisce di meno.

Mi auguro che questa sua disponibilità — lo ripeto — non sia di carattere personale, ma rifletta la volontà del suo ministero e del Governo nel suo complesso perché quello dei trasporti non è un problema isolato o marginale ma è strettamente collegato agli altri di carattere economico presenti all'interno del nostro paese. È questa la sollecitazione che rivolgo al sottosegretario.

Circa la mia soddisfazione o insoddisfazione rispetto alla risposta, prendo atto della gentilezza — lo dico senza infingimenti — del sottosegretario Angelini, ma mi dispiace di dover dichiarare, pur facendo parte della maggioranza, la mia profonda insoddisfazione perché non è consentito a nessuno di fornire notizie « antiche » rispetto ai fatti e di non dare prospettive per il futuro. Speravo che lo svolgimento della mia interpellanza fosse l'occasione per parlare, oltre che del blocco dell'Eurostar nella galleria nei pressi di Orte il 30 maggio 1998, anche della politica delle ferrovie. A nove mesi di distanza dalla data della presentazione

dell'interpellanza — e non di un'interrogazione — speravo di avere un confronto chiaro con il Governo su dati certi. Quello delle risposte alle interpellanze è un impegno che il Governo dovrebbe onorare con il massimo della correttezza in ossequio ai rapporti che debbono essere garantiti tra Parlamento e Governo.

Ringrazio ancora una volta il sottosegretario Angelini per il suo impegno personale, anche se ribadisco la mia profonda insoddisfazione ed il mio rammarico per questo appuntamento mancato con il Governo, il quale avrebbe dovuto cogliere l'occasione per fornire le delucidazioni che il Parlamento attendeva.

(Riduzione del numero dei treni nell'orario estivo delle Ferrovie dello Stato)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Boato n. 3-01981 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 2*).

Anche questa è un'interrogazione presentata un anno fa, ma credo che il problema in essa evidenziato si ripresenterà nella prossima stagione estiva.

Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Nell'ambito della programmazione e dell'offerta dell'orario invernale 1998-99, e successivamente in quello dell'anno seguente, elaborato in conformità a quanto previsto dal piano d'impresa dell'area strategica passeggeri, le Ferrovie dello Stato hanno introdotto le normali variazioni rispetto al precedente orario estivo, distinte per ciascuna tipologia di prodotto (Eurostar Italia, Intercity, Espresso, Eurocity e Euronight), motivate esclusivamente da esigenze commerciali.

La cosiddetta saturazione che si riscontra sui principali assi ferroviari è generata dal *mix* di treni circolanti sugli stessi (Espresso, Intercity, locali e merci, Eurocity) e non dalla mancanza di tecnologie avanzate di cui sono dotate anche le

Ferrovie dello Stato italiane nelle parti più utilizzate della rete, così come in altri paesi d'Europa.

Naturalmente il sistema ad alta capacità, nel momento in cui entrerà in funzione, consentirà un notevole incremento del numero dei treni percorrenti il tratto di linee. Tuttavia non vi sono state diminuzioni di treni nell'ambito delle linee interessate per gli interventi di manutenzione che vengono compiuti e che sono stati incrementati.

Per la linea Milano-Roma, per quanto riguarda l'orario estivo 1999 ed il successivo orario invernale 1999-2000, si informa che l'unica variazione innovativa introdotta risulta essere lo spostamento della fascia di manutenzione ordinaria feriale dalla notte al giorno per tre volte alla settimana. La nuova fascia di manutenzione prevede un'interruzione, nei soli giorni di martedì, mercoledì e giovedì, di circa tre ore, dalle 10 alle 13.

Tutto ciò comporta nei giorni suddetti un allungamento dei tempi da 3 a 19 minuti — la media è di 10 minuti — di tutti i treni interessati dalla fascia e la soppressione dei treni ES-9406 e ES-9415 e del treno Intercity 551 tra Bologna e Milano. Pertanto, fermo rimanendo il volume complessivo di offerta dei treni passeggeri, con tale soluzione organizzativa sulla tratta Milano-Firenze-Roma sarà possibile incrementare di quindici tracce al giorno l'offerta delle infrastrutture per il servizio merci, che assume particolare rilievo per il servizio ferroviario nel nostro paese.

PRESIDENTE. L'onorevole Boato ha facoltà di replicare.

MARCO BOATO. Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione per la risposta fornita alla mia interrogazione, risalente ad oltre un anno fa, essendo stata presentata il 18 febbraio 1998.

In quel periodo, si erano verificati gravi incidenti sulle linee ferroviarie; in quel contesto, l'allora ministro dei trasporti Burlando annunciò che, allo scopo

di ridurre la possibilità di incidenti, sarebbe stato ridotto il numero dei treni sulle linee cosiddette sature. In altri paesi del centro Europa, a noi confinanti o comunque a noi vicini (Austria, Svizzera e Germania), esiste un livello di saturazione delle linee ferroviarie — anch'esse non esenti da incidenti, come verificammo proprio in quel periodo — assai superiore a quello delle linee ferroviarie italiane.

All'epoca ci trovavamo nel pieno inverno e, pertanto, valutammo che la riduzione del volume del trasporto di passeggeri avrebbe portato, innanzitutto, ad un ulteriore aumento del trasporto su gomma rispetto a quello su rotaie, con i conseguenti disagi in termini di traffico e di inquinamento, in particolare per la pianura padana; trattandosi di un'area vastissima, molto popolata e soggetta durante la stagione fredda al fenomeno della nebbia, si sarebbe determinato il rischio di gravissimi incidenti stradali, che in genere, purtroppo, causano perdite di vite umane.

In ordine a tali preoccupazioni, debbo riconoscere che la risposta del rappresentante del Governo può essere considerata soddisfacente; sono anche d'accordo con l'osservazione conclusiva fatta dal sottosegretario Angelini sulla necessità di un aumento dei treni per il trasporto merci; apprezzo, quindi, l'anticipazione del rafforzamento del trasporto su rotaie rispetto a quello su gomma.

Poiché si tratta di una interrogazione, dal punto di vista del diritto parlamentare questo strumento del sindacato ispettivo non investe un settore della politica del Governo, ma episodi specifici; pur trattandosi di un'interrogazione, tuttavia, colgo l'occasione per sottoporre all'attenzione del rappresentante del Governo una riflessione più ampia sull'esigenza del rafforzamento del trasporto ferroviario — mi riferisco, in particolare, ai treni passeggeri — rispetto ai livelli attuali. Siamo in una situazione — non ho con me i dati, ma il sottosegretario li conosce meglio di me — nella quale la quantità dei passeggeri del trasporto ferroviario negli ultimi anni si sta riducendo rispetto al passato.

Quindi, non solo non vi è un'inversione di tendenza con un aumento del trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma, ma sta accadendo esattamente l'inverso.

Ritengo che questo argomento possa essere oggetto di un dibattito parlamentare che non possiamo affrontare e risolvere oggi nei pochi minuti a nostra disposizione. Tuttavia, sottopongo alla valutazione del rappresentante del Governo una visione più generale della problematica specifica da me sollevata con l'interrogazione. Penso che questa sia la questione più rilevante che riguarda la politica dei trasporti in generale e quella ferroviaria in particolare: abbiamo la necessità di intensificare, e non soltanto di mantenere, come è stato detto, il trasporto su rotaia perché, in caso contrario, il divario fra il nostro paese ed il resto dei paesi più avanzati dell'Europa è destinato ad aumentare.

(Realizzazione delle barriere antirumore sull'autostrada del Brennero)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Boato n. 3-01930 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 3*).

Il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

ANTONIO BARGONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, l'onorevole interrogante chiede chiarimenti sul progetto esecutivo per la realizzazione delle barriere antirumore in località Piedicastello di Trento.

In merito a tale interrogazione l'ANAS, cui sono state chieste informazioni, riferisce che l'esame istruttorio del progetto della costruzione di barriere antirumore sull'autostrada A22 del Brennero in località Piedicastello di Trento, presentato dalla società concessionaria Auto Brennero Spa, ha richiesto un particolare approfondimento tecnico, anche in relazione all'applicazione delle norme in materia di inquinamento acustico, da parte dei competenti uffici tecnici dell'ANAS.

Tale progetto è stato approvato dall'ANAS e, nelle prossime settimane, si provvederà all'appalto dei relativi lavori.

PRESIDENTE. L'onorevole Boato ha facoltà di replicare.

MARCO BOATO. Signor Presidente, possiamo dire che si è trattato di una risposta assolutamente telegrafica da parte del rappresentante del Governo, l'onorevole Bargone, che ringrazio.

PRESIDENTE. Più che telegrafica la definirei tacitiana, onorevole Boato.

MARCO BOATO. Nonostante ciò, tale risposta merita comunque una replica.

L'interrogazione è stata presentata il 9 febbraio 1998: pertanto, l'aggettivo telegrafico si attaglia solo alla risposta fornita quest'oggi in aula, visto che il tempo passato per avere questo tipo di risposta è stato pari a un anno, due mesi e undici giorni.

Avendo il sottosegretario detto, secondo quanto riferito dall'ANAS, che finalmente è stato dato parere positivo sul progetto e che, quindi, i lavori potranno essere realizzati, sarei masochista se non mi dichiarassi soddisfatto. Tuttavia, sottosegretario Bargone, lei ha letto una risposta, fornita dall'ANAS, che ritengo francamente paradossale. Infatti, l'ANAS, rispondendo ad una richiesta avanzata dal Governo che era chiamato a riferire in Parlamento, ha detto che i tempi sono stati così lunghi perché bisognava fare un particolare approfondimento tecnico per lo studio delle norme particolari sull'inquinamento acustico. Trovo penosa e pietosa questa motivazione dell'ANAS! Lei ha letto molto in fretta poche righe; ho comunque preso nota della sostanza che mi pare sia questa: se ho sbagliato comunque mi corregga.

Penso che basterebbe uno stradino dell'ANAS, e non un tecnico, che rimanesse non cinque mesi o dodici mesi (il tempo cioè che ci è voluto per rispondere a questa mia interrogazione) ma cinque minuti dentro una delle case della città di

Trento (la località Piedicastello non è paesino sperduto, che comunque avrebbe pieno titolo ad essere tutelato, perché essa segna il « confine » della città di Trento con l'Autobrennero A-22 in cui c'è tra l'altro l'uscita principale di Trento centro), senza particolari strumenti di rilevazione tecnica, per capire quale sia la situazione dal punto di vista dell'inquinamento acustico. Si tratta, lo ripeto, di una situazione allucinante.

Poiché percorro settimanalmente quell'autostrada e utilizzo quell'uscita, e poiché conosco molte persone che abitano in quella zona (in qualche caso faccio loro visita) non posso non chiedermi come sia possibile vivere in quella situazione. Infatti, anche all'interno delle case e non soltanto all'esterno quando passa un qualunque TIR si avvertono sommovimenti e rumori impressionanti. Quotidianamente centinaia, complessivamente forse migliaia, di persone vivono sotto la tortura di questo inquinamento acustico.

Se un'autostrada costeggia un centro abitato (quale che sia, fosse anche l'ultimo paesino, dico io, ma in questo caso stiamo parlando di Trento, capoluogo della regione), occorre che sia dotata di barriere antirumore. Il che non dovrebbe avvenire nell'anno di grazia 1999, anche se bisognerà vedere quanto tempo ci vorrà per realizzarle! Sarebbe invece dovuto avvenire cinque, dieci, quindici o venti anni fa, almeno da quando si è cominciato a porre le barriere antirumore, anche in considerazione del fatto che lungo l'autostrada del Brennero in altre località e in altre zone sono già state collocate in tempi non recenti barriere antirumore.

Ripeto, prendo atto positivamente dell'annuncio fatto dal sottosegretario Bargone e di ciò mi dichiaro soddisfatto, ma sono radicalmente insoddisfatto non del sottosegretario Bargone ma di ciò che ci ha riferito in ordine alla motivazione del ritardo.

Dire che c'era bisogno di un particolare approfondimento tecnico e che per questo sono passati mesi e anni (la mia interrogazione è stata presentata perché è da anni che le popolazioni del luogo

soffrono e protestano), è francamente pura ipocrisia, non degna di un'amministrazione che faccia onore al proprio nome e al compito cui è preposta.

(Rinnovo delle concessioni autostradali)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Saonara n. 2-01316 (*vedi l'allegato A - Interpellanze e interrogazioni sezione 4*).

L'onorevole Soro, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di illustrarla.

ANTONELLO SORO. Rinuncio ad illustrarla, signor Presidente, e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

ANTONIO BARGONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Intendo subito confermare che l'*excursus* fatto dall'onorevole interpellante ripercorre in grandi linee le problematiche e le successive soluzioni che hanno impegnato il Ministero, nel corso degli ultimi mesi, in ordine al rinnovo delle convenzioni autostradali.

Le principali questioni sollevate dalle società concessionarie hanno riguardato la richiesta della proroga della durata delle rispettive concessioni per il periodo di tempo asserito come necessario per assicurare l'ammortamento degli investimenti effettuati nonché dell'esposizione debitoria di gran parte delle società concessionarie.

Tali questioni hanno costituito oggetto di ampio approfondimento anche alla luce delle pronunce e dei pareri degli organi di controllo e consultivi intervenuti in materia.

Per quanto riguarda, in particolare, l'ammissibilità del prolungamento del rapporto concessorio oltre la scadenza naturale della concessione, l'autorità garante della concorrenza e del mercato, in via generale, ha ritenuto che, costituendo la gestione di ogni singola tratta autostradale un mercato dai confini geografici distinti

che presenta caratteristiche di monopolio naturale, il rinnovo delle concessioni debba avvenire con l'ausilio di procedure ad evidenza pubblica, al fine di garantire l'applicazione dei meccanismi concorrenziali e, di conseguenza, ha espresso valutazione negativa circa l'eventuale proroga automatica delle concessioni in essere, anche in relazione all'utilizzo dello strumento della proroga, nell'ottica di una compensazione dei crediti eventualmente vantati dalle concessionarie nei confronti dell'ente di gestione.

In definitiva, l'autorità antitrust ha manifestato l'avviso che sia da preferire alla proroga l'indizione di gare per l'affidamento della gestione delle singole tratte avendo cura di mettere a gara anche l'ammontare del credito vantato dalle società concessionarie nei confronti dell'ente concedente.

D'altro canto, la delibera CIPE del 21 settembre 1993, al punto 8, ha espressamente previsto che, in sede di definizione dei nuovi strumenti convenzionali, verranno altresì verificati gli eventuali squilibri economico-finanziari derivanti dai mancati adeguamenti tariffari e transattivamente risolto l'esistente contenzioso insorto anche in materia dei canoni devolutivi.

Il contenzioso pregresso, cui fa riferimento la citata delibera CIPE, e che deve essere oggetto di transazione, è reso particolarmente sostanzioso dal mancato adeguamento tariffario che si è ripetuto negli ultimi anni a causa della politica antinflattiva posta in essere dal Governo, ma in tale ambito le concessionarie fanno convergere anche la mancata copertura degli investimenti realizzati in attuazione di specifici provvedimenti legislativi quali, ad esempio, l'articolo 5 della legge n. 729 del 1961, l'articolo 4, comma 5, della legge n. 205 del 1989 contenente disposizioni sui mondiali di calcio 1990 e sulle manifestazioni colombiane del 1992 e la legge 23 agosto 1988, n. 373, che, a fronte dell'esecuzione di specifici lavori, contemplano la possibilità di concedere una proroga.

In particolare, è opportuno ricordare che, benché le opere prescritte dall'articolo da ultimo citato siano state puntualmente realizzate dalle concessionarie, non si è mai dato corso alla prevista formalizzazione della corrispondente proroga della concessione; pertanto, le società interessate hanno richiesto la puntuale e completa esecuzione di tale disposto in occasione della revisione attualmente in atto.

Anche le osservazioni formulate dalla Corte dei conti in sede di registrazione dell'atto convenzionale di « Autostrade Spa » depongono in favore dell'ammissione di un provvedimento di proroga, quando lo squilibrio economico-finanziario non possa essere sanato attraverso l'erogazione di un contributo statale, oppure tramite l'adeguamento tariffario. Infatti, l'organo di controllo ha condiviso quanto rilevato specificamente dalla sezione di controllo a conclusione dell'*excursus* legislativo svolto sull'intero settore delle concessioni amministrative di costruzione e gestione di autostrade, secondo cui le medesime concessioni, che di norma hanno durata trentennale, *ex* articolo 2, legge n. 729 del 1961, possono essere prorogate esclusivamente per ristabilire condizioni di equilibrio nei piani finanziari che le supportano, quando il concedente non ritenga possibile e/o conveniente, in relazione a mutate e sopravvenute esigenze, agire sulle altre due componenti del rapporto, cioè il contributo dello Stato e il regime tariffario.

L'Avvocatura generale dello Stato ha ritenuto che sia possibile concedere un periodo aggiuntivo alle concessioni in essere prima ed in luogo di un nuovo affidamento tramite gara pubblica solo qualora lo squilibrio rilevato sia imputabile ad errore nella quantificazione degli oneri gestori o dovuto ad intervenuti eventi di assoluta imprevedibilità, tra i quali sembra pacifico poter ricomprendere il contenzioso dovuto alla politica antinflattiva degli ultimi anni.

L'organo consultivo adito precisa, infatti, che, nelle ipotesi di errore di valutazione dell'entità degli oneri gestori o nel

caso in cui si presenti nel corso del rapporto con caratteri di assoluta imprevedibilità, la necessità di interventi gestori che rispettivamente evidenzino o determinino uno squilibrio delle prestazioni corrispettive delle parti del rapporto concessorio, potrebbe farsi luogo al riconoscimento, in funzione dell'equilibrio del rapporto e, quindi, anche in una logica transattiva, di possibili controversie di proroghe di durata del rapporto in atto.

Queste problematiche hanno trovato puntuale definizione nella direttiva emanata dal ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, in data 20 ottobre 1998, registrata alla Corte dei conti in data 18 dicembre 1998. Per le questioni che qui interessano la direttiva ha stabilito che in sede di revisione degli strumenti convenzionali tra l'Ente nazionale per le strade e le società concessionarie di autostrade possono essere eccezionalmente concesse proroghe della durata delle concessioni, al solo fine di risolvere transattivamente il contenzioso insorto, definendo la stessa direttiva criteri omogenei e generali per la quantificazione del contenzioso e per la relativa trasformazione in anni di proroga del rapporto concessorio. Si stabilisce, inoltre, che alla scadenza del rapporto le concessioni devono essere affidate mediante gara e che il concessionario subentrante è tenuto al pagamento di un indennizzo relativamente alle poste non ammortizzate dal concessionario uscente. Pertanto, l'attuale concessionario non rischia alcuna penalizzazione economica iniziando nuove opere.

L'interpellante coglie inoltre esattamente il problema che gli atti stipulati con Autostrade Spa contengono elementi che si differenziano rispetto ai contenuti degli atti relativi alle altre società concessionarie, ma ciò è giustificato dalla presenza di una normativa del tutto peculiare, che si riscontra nel nostro ordinamento e che ha consentito di definire il relativo procedimento in tempi più contenuti ed il cui ambito di applicazione riguarda proprio la società predetta. Ci si riferisce, in

particolare, all'articolo 16 della legge n. 729 del 1961, che ha concesso numerose tratte autostradali in costruzione e gestione ad una società per azioni al cui capitale sociale l'IRI partecipi, direttamente o indirettamente, con almeno il 51 per cento, ed alla legge n. 385 del 1968, che ha dato luogo all'attribuzione alla stessa società della costruzione e della gestione di altre tratte autostradali, nonché alla disciplina *ad hoc* attraverso la previsione, ad esempio, di una forte presenza dello Stato negli organi societari.

Per quanto riguarda le altre società concessionarie, è opportuno chiarire che la procedura in corso, volta a quantificare il contenzioso ed a concedere la conseguente proroga del rapporto convenzionale, non interferisce — come al contrario temuto dall'onorevole interpellante — con l'avvio delle opere che l'ANAS ha valutato essere necessarie ed urgenti. Infatti, il meccanismo del subentro, cui ha fatto riferimento anche l'interpellante, così come disciplinato dalla citata direttiva interministeriale, è mirato a far sì che i concessionari non abbiano alcuna motivazione per non intraprendere nuovi investimenti (e, quindi, abbiano motivazioni per farlo) nell'infrastruttura gestita, in quanto, qualora il tempo della loro convenzione non dovesse rivelarsi congruo rispetto all'ammortamento dell'intera opera, il nuovo concessionario subentrante rifonderebbe loro la quota parte non ancora ammortizzata.

Da ciò può comprendersi come l'azione del Governo sia completamente in linea con la posizione e gli interessi degli enti locali e non in una situazione di posizioni apparentemente contrastanti; anzi, il nuovo istituto del subentro, previsto dalla direttiva, ha esattamente la funzione di salvaguardare l'interesse alla rapida realizzazione degli interventi di adeguamento della rete, che si rendono indispensabili per la sicurezza e la fruibilità da parte dell'aumentato volume di traffico, nonché, contestualmente, di garantire la massima apertura del mercato di questo settore.

Quanto ho detto risolve all'origine la maggiore perplessità esposta dall'interpel-

lante, in quanto attraverso tale meccanismo non si determinerà alcun blocco degli investimenti, con pari soddisfazione delle realtà locali e del Governo centrale.

Per completezza di informazione si aggiunge che i piani finanziari delle società concessionarie, dopo l'approvazione da parte del consiglio di amministrazione dell'ANAS, sono pervenuti al Ministero dei lavori pubblici per un'ulteriore istruttoria, di concerto con il Ministero del tesoro, e sono già all'esame della competente direzione generale del coordinamento territoriale. Aggiungo che questo esame sarà realizzato in breve tempo, in modo che, nel momento in cui il Consiglio di Stato restituirà lo schema di convenzione, potranno essere finalmente sottoscritte le convenzioni autostradali e questo, quindi, potrà dare il via agli investimenti previsti nei piani finanziari.

PRESIDENTE. L'onorevole Soro, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di replicare.

ANTONELLO SORO. Signor Presidente, naturalmente il tempo intercorso tra la presentazione dell'interpellanza e il momento della risposta rende differente, per certi aspetti, l'efficacia di una interlocuzione in Parlamento fra il Governo ed un parlamentare e, in qualche misura, modifica la funzione del sindacato ispettivo. Tuttavia, devo dare atto ed esprimere gratitudine al sottosegretario Bargone per la completezza della sua risposta e per l'articolazione delle posizioni riferite che raccolgono, mi pare in larga misura, le preoccupazioni e i suggerimenti che l'interpellanza aveva inteso esprimere nell'estate del 1998.

Per tali ragioni, lo ringrazio e lascio i contenuti dell'interpellanza presentata come elemento di giudizio utile per le future determinazioni.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Sospendo la seduta, che riprenderà alle 15 con immediate votazioni.

La seduta, sospesa alle 11, è ripresa alle 15.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Angelini, Maccanico, Malgieri, Melograni, Salvati e Vita sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono trentasette, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Modifica nella composizione di gruppi parlamentari.

PRESIDENTE. Avverto che i deputati Giuseppe Calderisi e Marco Taradash hanno comunicato di essersi dimessi dal gruppo parlamentare di forza Italia e di aderire al gruppo misto, a cui risultano pertanto iscritti.

Modifica nella composizione della Commissione parlamentare d'inchiesta sul dissesto della Federazione italiana dei consorzi agrari.

PRESIDENTE. Il Presidente della Camera, in data 19 aprile 1999, ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare d'inchiesta sul dissesto della Federazione italiana dei consorzi agrari, i deputati Paolo Rubino e Fortunato Aloï, rispettivamente in sostituzione dei deputati Carmine Nardone e Adriana Poli Bortone, decaduti dal mandato parlamentare a seguito della deliberazione dell'Assemblea del 14 aprile 1999.

CESARE RIZZI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CESARE RIZZI. Signor Presidente, desidererei che lei si facesse carico di sollecitare la risposta ad una mia interrogazione ...

PRESIDENTE. Le richieste di sollecito di una risposta ai documenti di sindacato ispettivo possono essere rivolte alla Presidenza poco prima del termine della seduta, onorevole Rizzi. A fine seduta sarà, dunque, accontentato.

Rinvio del seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni per disincentivare l'esodo dei piloti militari (5205) (ore 15,05).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni per disincentivare l'esodo dei piloti militari.

Ricordo che nella seduta del 14 aprile scorso è iniziato l'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1.

In quella sede, peraltro, onorevoli colleghi, era stata sollevata da alcuni colleghi la questione che le disposizioni dirette a non favorire l'esodo non riguardavano i piloti della Guardia di finanza.

Su tale problema il sottosegretario per la difesa, onorevole Rivera, rappresentante del Governo, ha chiesto di parlare poiché la questione è reale e credo che il Governo abbia bisogno di ulteriore tempo per esaminare la copertura finanziaria.

Il sottosegretario di Stato per la difesa ha facoltà di parlare.

GIOVANNI RIVERA, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, lei mi ha già anticipato, spiegando quale sia il problema.

L'onorevole Ascierro ci ha sottoposto il problema dei piloti della Guardia di finanza, noi lo abbiamo esaminato e ci siamo resi conto che effettivamente esiste. Poiché la questione determina anche un problema di copertura, essa deve essere demandata alla Presidenza del Consiglio affinché la affronti e la risolva.

Chiediamo dunque di rinviare il seguito della discussione del provvedimento in oggetto, che potremo riprendere la prossima settimana.

FILIPPO ASCIERTO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPO ASCIERTO. Signor Presidente, ringrazio il Governo e il sottosegretario Rivera per essere stati solerti nel recepire l'istanza che proveniva dalla Guardia di finanza. Vorrei inoltre spiegare che il nostro intervento mira a sanare la situazione di tutti i piloti che si trovano a operare nell'ambito delle Forze armate e delle forze di polizia ad ordinamento militare.

Non abbiamo sollevato problemi per far arenare il provvedimento e vorremo che la prossima settimana la questione fosse risolta per poterne concludere l'esame. In questo momento, infatti, dobbiamo dimostrare una giusta attenzione per i piloti delle Forze armate, che sono purtroppo particolarmente impegnati in operazioni delicate come quelle della guerra che si svolge alle nostre porte. Pertanto, signor Presidente, se fosse possibile, vorremmo che martedì prossimo, al primo punto dell'ordine del giorno, vi fosse questo provvedimento.

PRESIDENTE. Onorevole Ascierto, faremo presente tale esigenza in sede di Conferenza dei presidenti di gruppo.

VALDO SPINI, *Presidente della IV Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VALDO SPINI, *Presidente della IV Commissione*. Signor Presidente, in qualità di presidente della Commissione difesa, devo osservare che effettivamente le cose stanno così: l'onorevole Ascierto, nella precedente seduta, ha sollevato un problema nuovo ed oggi l'onorevole Rivera ci informa che il Governo lo sta studiando;

evidentemente, quando un problema si pone, occorre approfondirlo. Penso, dunque, che tale approfondimento potrà consentirci di meditare fino in fondo sul provvedimento, affinché esso risponda all'intenzione che la Commissione difesa gli affida: un provvedimento che possa rappresentare un segnale positivo nei confronti dei piloti militari, in particolare di quelli dell'aeronautica che sono oggi impegnati nelle operazioni militari della NATO, e non certo un elemento di complicazione o di difficoltà per il loro lavoro.

Con questi intendimenti, il Parlamento sarà al fianco del Governo in questi giorni, per arrivare ad una formulazione del provvedimento accettabile per tutti.

PRESIDENTE. Dal momento che la proposta del Governo viene condivisa dal presidente della Commissione, ritengo che il seguito dell'esame del provvedimento possa essere rinviato.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il seguito del dibattito è, pertanto, rinviato ad altra seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge S. 3593 – Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL e l'ENPALS, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali (approvato dal Senato) (5809) (ore 15,10).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL e l'ENPALS, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali.

Ricordo che nella seduta di ieri si sono svolte la discussione sulle linee generali e la replica del rappresentante del Governo, avendo i relatori rinunciato.

(Contingentamento tempi seguito esame — A.C. 5809)

PRESIDENTE. Comunico che il tempo per l'esame degli articoli, sino alla votazione finale, risulta così ripartito:

relatori per la maggioranza: 40 minuti;

relatore di minoranza: 20 minuti;

Governo: 30 minuti;

richiami al regolamento: 10 minuti;

tempi tecnici: 2 ore;

interventi a titolo personale: 1 ora e 20 minuti (con il limite massimo di 10 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato).

Il tempo a disposizione dei gruppi, pari a 5 ore e 20 minuti, è ripartito nel modo seguente:

democratici di sinistra-l'Ulivo: 56 minuti;

forza Italia: 1 ora e 7 minuti;

alleanza nazionale: 1 ora;

popolari e democratici-l'Ulivo: 29 minuti;

lega nord per l'indipendenza della Padania: 48 minuti;

comunista: 21 minuti;

i democratici-l'Ulivo: 20 minuti;

UDR: 19 minuti.

Il tempo a disposizione del gruppo misto, pari a 50 minuti, è ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente:

rinnovamento italiano popolari d'Europa: 11 minuti; verdi: 9 minuti; rifondazione comunista: 8 minuti; CCD: 8 minuti; socialisti democratici italiani: 6 minuti; federalisti liberaldemocratici repubblicani: 4 minuti; minoranze linguistiche: 3 minuti.

(Esame degli articoli — A.C. 5809)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge, nel testo delle Commissioni e degli emendamenti presentati.

Avverto che non sono pubblicati nel fascicolo gli emendamenti che, in contrasto con quanto stabilito all'articolo 121, commi 2, 4 e 5 del regolamento, non siano stati preventivamente presentati e respinti nella fase di esame in sede referente (ad eccezione di quelli riferiti alle modificazioni apportate al testo in sede referente) o siano stati in quella sede dichiarati inammissibili.

Avverto inoltre che, per una serie di emendamenti presentati da deputati appartenenti al gruppo di forza Italia, è stato chiesto alla Presidenza, da parte del gruppo stesso, il riesame, relativamente alla declaratoria di inammissibilità formulata in Commissione. Per questo motivo, tali emendamenti sono stati pubblicati nel fascicolo ed è in corso la valutazione da parte del Presidente della Camera, che si riserva di comunicarne l'esito non appena conclusa.

Avverto che gli emendamenti Savarese 35.3, 35.4, 35.6 e Bono 35.7, 39.4, 52.75 e 55.65, così come per gli emendamenti Giordano 43.15, 43.22, 43.33 e 43.34, 43.60, 43.61 e 43.54, 43.62, 43.72, 43.73, 43.74 e 43.75, 55.13 e 55.14 e Cangemi 52.37, 52.41, 61.4, già dichiarati inammissibili per carenza di compensazione durante l'esame in sede referente presso le Commissioni, sono stati ripresentati per l'esame in Assemblea corredati di una nuova formula di copertura, che è riportata in calce al fascicolo degli emendamenti.

Al proposito la Presidenza, anche in considerazione dei ristretti tempi di esame del provvedimento in Commissione, tali da poter in concreto rendere la riformulazione più difficoltosa in quella sede, ritiene di poter ammettere gli emendamenti nella nuova formulazione, idonea a superare i problemi di copertura finanziaria che avevano determinato la dichiarazione di inammissibilità nel corso dell'esame in

sede referente, ad eccezione dell'emendamento Bono 39.4, che risulta carente di compensazione anche nella nuova formulazione. Per quanto riguarda, in particolare, la nuova compensazione proposta dal gruppo di alleanza nazionale, essa deve intendersi idonea alla copertura degli oneri finanziari recati dagli emendamenti di riferimento qualora siano da essi espunte, nel secondo periodo, le seguenti parole: « e alle società cooperative e loro consorzi ».

Avverto che la Presidenza non ritiene ammissibili gli emendamenti di seguito citati, in quanto recanti materia estranea al contenuto del provvedimento in oggetto. Trattandosi di disegno di legge dichiarato collegato dal Governo e riconosciuto come tale dalle Assemblee di Camera e Senato in sede di approvazione del documento di programmazione economica e finanziaria, e concorrendo ad attuare il quadro complessivo delineato dagli strumenti di programmazione economica e finanziaria, i vincoli contenutistici di tale provvedimento sono desumibili dalla risoluzione di approvazione del DPEF 1999-2001 approvata il 12 maggio del 1998. Sono pertanto inammissibili, per estraneità di materia e non riconducibilità alle finalità proprie del provvedimento, i seguenti emendamenti: 43.136 del Governo, in quanto volto ad ampliare il termine per il recepimento di alcune direttive comunitarie e che riproduce in parte l'emendamento 43.133, già dichiarato inammissibile in sede referente nella seduta dell'8 aprile scorso; 55.71 del Governo, in materia di destinazione dei contributi associativi dei lavoratori agricoli usufruenti di trattamenti di disoccupazione a confederazioni sindacali, senza alcuna finalità di promozione di sviluppo economico.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Lembo, presidente del Comitato per la legislazione. Ne ha facoltà.

ALBERTO LEMBO, *Presidente del Comitato per la legislazione*. Signor Presidente, intervengo in qualità di presidente del Comitato per la legislazione al fine di porre alcune questioni di metodo che

ritengo significative per i lavori di questa Assemblea. Mi riferisco al parere che il Comitato ha espresso sul provvedimento in esame, il cosiddetto collegato « esterno » alla sessione di bilancio, che è stato frutto di un'attenta e approfondita analisi.

In proposito vorrei preliminarmente sottolineare due aspetti...

PRESIDENTE. Le chiedo scusa, onorevole Lembo. Il mio collega ed amico, onorevole Prestamburgo, vuole consentire all'onorevole Lembo di parlare?

ALBERTO LEMBO, *Presidente del Comitato per la legislazione*. Ringrazio entrambi.

Per limiti di tempo e — diciamo così — sfortunate congiunture di calendario, il parere, purtroppo, è stato espresso quando le Commissioni riunite erano ormai molto vicine alla conclusione dell'istruttoria. Di ciò devo dare atto alle Commissioni stesse, riconoscendo che, in questi casi, non è certamente semplice intervenire in tempi ristretti su testi già modificati e integrati.

A prescindere, invece, dagli aspetti temporali, vorrei sottolineare che il parere espresso costituisce un significativo esempio del nuovo modello di parere adottato dal Comitato. Con tale nuovo modello, infatti, il Comitato non esprime più un parere favorevole o contrario sui provvedimenti al suo esame, bensì individua i profili che esso ritiene debbano essere rispettati per garantire la conformità dei progetti di legge ai parametri fissati dall'articolo 16-*bis* del regolamento.

Fatte queste necessarie premesse, ritengo che il parere del Comitato sul provvedimento abbia cercato di concentrare l'attenzione delle Commissioni su una serie di essenziali aspetti di natura ordinamentale, che attengono in modo specifico ai profili di metodo della legislazione. Penso in particolare ai profili di omogeneità, ai problemi di coordinamento legislativo tra la normativa vigente e gli interventi proposti dal progetto di legge, nonché alle questioni di carattere sostanziale e procedurale legate alle numerose

deleghe legislative contenute nel provvedimento.

A questo proposito devo sottolineare, a nome del Comitato tutto e con ramma-rico, che le Commissioni permanenti raramente danno attuazione a quanto stabilito concordemente dai Presidenti delle Camere in due lettere, indirizzate al Presidente del Consiglio, in tema di procedura per l'espressione del parere parlamentare sugli schemi di decreti delegati.

Il testo trasmesso all'Assemblea non tiene ancora conto delle indicazioni fornite dal Comitato, ma, anche alla luce degli interventi svolti ieri dai relatori, nonché delle valutazioni contenute nelle relazioni scritte, mi sembra e mi auguro che esista veramente la possibilità di accogliere parecchi rilievi già espressi dal Comitato.

Per tali motivi, mi auguro — e mi rivolgo evidentemente ai relatori, ai presidenti delle Commissioni e ai componenti del Comitato dei nove — che in sede di Comitato dei nove o, comunque, nel corso dei lavori in Assemblea, si possano individuare le opportune soluzioni che consentano il recepimento delle indicazioni di metodo provenienti dal Comitato per la legislazione. Tali indicazioni, formulate all'unanimità — ci tengo a farlo notare —, costituiscono un contributo metodologico offerto al lavoro delle Commissioni, nello spirito di una collaborazione che, a mio avviso, dovrebbe caratterizzare l'attività nelle diverse sedi parlamentari che sono e devono essere impegnate nel raggiungimento dell'obiettivo del miglioramento della qualità della legislazione, non certamente per interessi nostri o per nostro vantaggio, ma nell'interesse finale del cittadino che poi dovrà utilizzare tali leggi.

PRESIDENTE. Onorevole Lembo, le sue osservazioni erano già note alla Presidenza, che aveva informato al riguardo i presidenti delle Commissioni interessate. Abbiamo la speranza che, attraverso gli emendamenti, almeno una parte di queste raccomandazioni siano recepite dalle Commissioni e tradotte in appositi emendamenti.

RENZO INNOCENTI, *Presidente della XI Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RENZO INNOCENTI, *Presidente della XI Commissione*. Signor Presidente, quello che lei ha formulato non è solo un auspicio ma l'anticipazione di un'iniziativa emendativa che abbiamo esaminato questa mattina nel Comitato dei diciotto. I relatori hanno formalizzato una serie di emendamenti che raccolgono molti dei rilievi e delle osservazioni formulate nel parere del Comitato per la legislazione. Nel corso dell'esame degli articoli e degli emendamenti avremo modo di approfondire il contenuto di tali emendamenti.

PRESIDENTE. Grazie, anche a nome dell'onorevole Lembo.

Preavviso di votazioni elettroniche (ore 15,20).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta avranno luogo votazioni mediante procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del regolamento.

Si riprende la discussione del disegno di legge n. 5809.

(Esame dell'articolo 1 — A.C. 5809)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1, nel testo della Commissione, e del complesso degli emendamenti ad esso presentati (*vedi l'allegato A — A.C. 5809 sezione 1*).

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere delle Commissioni.

SERGIO CHIAMPARINO, *Relatore per la maggioranza per la V Commissione*. Esprimo parere contrario sugli identici