COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

52.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 13 GIUGNO 1985

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio (1186) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3

LUCCHESI PINO, *Relatore* 3

Disegno di legge (Rinvio):

Modifiche all'articolo 1279 del codice della navigazione (1758) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Modifiche agli articoli 16 e 17 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare (2579) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . 3, 6, 7, 8

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 6

CARTA GIANUARIO, *Ministro della marina mercantile* 7

CIANCIO ANTONIO 6

GRIPPO UGO, *Relatore* 3, 4, 5, 6, 7, 8

LUCCHESI PINO 6, 7

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Piano di potenziamento ed innovazione tecnologica del parco del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato (2782) 8

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . . . 8, 9, 10

CANNELONGA SEVERINO 9, 10

LIGATO LODOVICO, *Relatore* 8, 9

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10,35.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio (1186).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio ».

Come i colleghi ricordano, nella seduta del 18 aprile scorso, la discussione del provvedimento era stata rinviata alla prima seduta utile dopo l'interruzione dovuta alle scadenze elettorali.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Ritengo sia opportuno rinviare ulteriormente il seguito di questa discussione.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione del disegno di legge n. 1186 è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Rinvio della discussione del disegno di legge: Modifiche all'articolo 1279 del codice della navigazione (1758).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 1279 del codice della navigazione ».

Il relatore, onorevole Rubino, mi ha comunicato di non poter intervenire alla seduta odierna: pertanto, se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la discussione del provvedimento è rinviata ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione del disegno di legge: Modifiche agli articoli 16 e 17 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare (2579).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche agli articoli 16 e 17 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare ».

L'onorevole Grippo ha facoltà di svolgere la relazione.

UGO GRIPPO, *Relatore*. La legge 31 dicebre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare, della quale il disegno di legge in discussione propone di modificare taluni articoli, affronta il problema in maniera abbastanza razionale.

Il titolo I di questa normativa ha come oggetto la protezione dell'ambiente marino e, tra l'altro, prevede l'elaborazione, a tal fine (d'intesa con le regioni), di un piano per la difesa del mare e delle coste dall'inquinamento e per la tutela dell'ambiente.

Il titolo II si sofferma sui problemi relativi alla vigilanza in mare, mentre il tilolo III si occupa degli interventi per la difesa delle zone costiere dagli inquinamenti provocati essenzialmente da incidenti.

Il titolo IV reca le sanzioni penali da applicare in caso di discarica in mare, da parte del naviglio mercantile, di sostanze

proibite. Il titolo V ha per oggetto l'adeguamento delle amministrazioni, sia in sede centrale, sia in sede periferica, in vista dell'adempimento dei compiti ad esse attribuiti: tale adeguamento avrebbe dovuto essere realizzato, essenzialmente, dal Ministero della marina mercantile attraverso l'istituzione di un Ispettorato centrale per la difesa del mare.

L'ultima parte della legge n. 979 reca tre tabelle - A, B e C - sulle quali ci soffermeremo in sede di esame dell'articolato del disegno di legge in discussione.

Molti degli adempimenti previsti dalla normativa sulla difesa del mare probabilmente non sono stati ancora avviati: mi riferisco, in particolare, all'elaborazione, d'intesa con le regioni, di un piano per la difesa del mare e delle coste dall'inquinamento, che costituisce l'elemento fondamentale della legge. Al riguardo, mi auguro che sia questa l'occasione per avere dal ministro una risposta su questo punto.

Quanto al disegno di legge all'ordine del giorno, esso affronta talune questioni derivanti dal titolo IV della legge n. 979 e precisamente dagli articoli 16 e 17. Il primo definisce in termini assoluti il divieto per qualsiasi nave (sia essa nazionale o battente altra bandiera) di versare in mare idrocarburi o miscele di idrocarburi, nonché le sostanze nocive che sono tra l'altro indicate nella tabella A allegata alla normativa citata.

Il secondo comma di tale articolo 16, con particolare riferimento al naviglio nazionale, estende il divieto anche al di fuori delle acque territoriali.

L'articolo 17, invece, prevede le sanzioni penali da applicare in caso di violazione, da parte delle navi italiane nell'alto mare, delle prescrizioni contenute nelle convenzioni internazionali in vigore, di cui l'Italia sia parte contraente.

Il disegno di legge in esame tende ad adeguare queste norme alla convenzione internazionale stipulata anche dal nostro paese il 2 novembre 1973 in sede IMO (Agenzia delle Nazioni Unite per la navigazione marittima).

Tale convenzione, muovendo dalla consapevolezza della necessità di proteggere l'ambiente umano in generale e marino in particolare, riconosce tra l'altro che gli scarichi volontari, quelli derivanti da negligenza o accidentali, di idrocarburi e di altre sostanze nocive costituiscono una grave fonte di inquinamento.

Inoltre, facendo riferimento ad un'altra convenzione internazionale stipulata nel 1954 e concernente la prevenzione dell'inquinamento delle acque del mare dagli idrocarburi, ritengo di dover proporre una serie di articoli per definire gli obblighi generali derivanti dalla convenzione stessa (ad esempio, i ritardi causati indebitamente dalle navi, i rapporti sugli incidenti che abbiano causato o possano causare versamenti in mare di sostanze nocive, la trasmissione dei dati e delle informazioni, oltre alla definizione delle violazioni). Preciso che a tale convenzione è allegata una tabella che, sostanzialmente, coincide con la tabella A allegata alla legge n. 979 (anche se è redatta in maniera più organica).

Il problema - emerso anche durante il dibattito sulla legge n. 979 - della estensione del divieto previsto dall'articolo 16 per le acque territoriali anche alle acque internazionali per quanto riguarda le navi italiane, crea la sensazione che si stia seguendo una strada che penalizza le navi italiane rispetto alle altre.

L'intenzione di un rinvio automatico alla normativa internazionale è stata, in un certo senso, elusa dai primi due commi dell'articolo 16 i quali hanno definito in maniera abbastanza rigida la prevalenza della normativa nazionale rispetto a quella internazionale. Non si è quindi tenuto conto completamente dell'accordo sottoscritto in sede di convenzione con l'IMO. La convenzione del 1973, infatti, nel momento in cui definisce l'ambito di applicazione, non prevede la distinzione tra acque territoriali ed acque extraterritoriali e ciò anche in quanto è impossibile prevedere, per due spazi marini contigui, l'installazione a bordo di apparati tecnici diversificati.

Si tratta anche di esaminare con attenzione le norme di costruzione delle navi che possono prevedere moduli diversi nel caso si tratti di navi destinate a trasporto marittimo in acque territoriali o in acque internazionali. La convenzione fa riferimento ad un concetto di maggior portata, quello cioè di « acque pulite », per cui le navi sono obbligate ad installare a bordo impianti di depurazione. Malgrado questi impianti, però, le navi non sono in grado di eliminare in maniera completa le sostanze inquinanti, lasciando così delle tracce.

Gli emendamenti alla convenzione, che stanno per entrare in vigore, stabiliscono che tali tracce possono essere scaricate in mare in determinate percentuali. Per gli idrocarburi, ad esempio, sono specificate anche diverse aree: l'area mediterranea – considerata area speciale – ha una tolleranza di 15 parti per milione. La legge n. 979, approvata nel 1982, indica, invece, soltanto il nome delle sostanze nocive, senza soffermarsi né sulla quantità, né sulle concentrazioni di tali sostanze.

Il provvedimento di cui discutiamo ha lo scopo di adeguare la legge n. 979 alla normativa internazionale. Esso prevede, infatti, l'installazione a bordo di impianti di cassoni da svuotare nei porti, in appositi impianti. Malgrado questo permangono dei rischi determinati dal fatto che le acque, anche se depurate, vengono poi parzialmente scaricate in mare.

Con le modifiche agli articoli 16 e 17 si intende adeguare la legge n. 979 anche a quanto previsto dal comitato di cui alla legge 10 maggio 1976, n. 319, presieduto, dopo le modifiche apportate, dal ministro per l'ecologia.

Con questo provvedimento si intende far riferimento esclusivamente alla convenzione internazionale, e ciò perché se tenessimo conto anche delle nostre indicazioni, le navi battenti bandiera italiana risulterebbero penalizzate rispetto a quelle battenti bandiera estera.

Per quanto riguarda gli impianti di ricezione a terra delle acque già trattate che verranno poi scaricate in mare, è necessario indicare la percentuale per milione, per evitare ulteriori inquinamenti. Per questo è previsto anche un adeguamento della tabella A.

A questo punto, poiché si tratta di riesaminare comunque e di modificare taluni articoli di una legge fondamentale qual è quella per la difesa delle coste del nostro paese (a mio avviso una delle realizzazioni più esaltanti della passata legislatura), se il ministro e la Commissione sono d'accordo, credo sia opportuno prevedere qualche ulteriore emendamento volto ad evitare di dover successivamente ritornare su questo argomento.

Voglio soltanto citare qualche esempio. L'articolo 9 della legge n. 979 esclude di fatto, dal controllo delle acque extraterritoriali, la Guardia di finanza. Ora, io vorrei rappresentare l'importanza di questo corpo specializzato nella lotta al contrabbando: non consentendo ad esso di intervenire, tra l'altro, si potrebbero determinare anche dei conflitti all'interno dei corpi di polizia dello Stato. Preannuncio pertanto che, insieme con il collega Lucchesi, presenterò un articolo aggiuntivo all'articolo 3, del seguente tenore: « All'articolo 9 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, dopo il primo comma, è aggiunto il seguente: " Fermo restando quanto previsto all'ultimo comma dell'articolo 2 della presente legge, il corpo della Guardia di finanza concorre al servizio di vigilanza di cui alla lettera *c*) del predetto articolo 2 " ».

Inoltre, potrebbe anche essere interessante proporre modifiche a chiarire il ruolo dell'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima, che deve avere riferimenti puntuali nella normativa sulla difesa del mare.

Tutte queste modifiche sarebbero rivolte non già a colmare delle omissioni bensì ad adeguare la legge in esame anche rispetto all'ulteriore produzione legislativa che, in tempi diversi, è stata licenziata dal Parlamento.

Per questo motivo, nell'esprimere parere favorevole sul disegno di legge pre-

sentato dal Governo, qualora la Commissione ed il ministro fossero d'accordo proporrei la costituzione di un gruppo informale di lavoro cui affidare l'esame di ulteriori emendamenti alla legge n. 979 del 1982.

PRESIDENTE. Concordo con la proposta del relatore di costituire un gruppo informale di lavoro per l'ulteriore elaborazione del testo del disegno di legge. Se non erro anche il ministro - che potrebbe a sua volta presentare emendamenti - è d'accordo con la proposta avanzata dall'onorevole Grippo.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Aderisco alla proposta formulata dal relatore, segnalando però la necessità di acquisire (essendo stata soppressa la tabella A) la normativa internazionale cui si fa riferimento: in altri termini, riterrei opportuno disporre di una raccolta di norme internazionali relative alla materia, che potremmo poi allegare al disegno di legge in discussione. Se vogliamo affrontare il problema, facciamolo in tutti i suoi aspetti, fermo restando che l'attività del gruppo di lavoro prescinde dalla discussione sulle linee generali, che potrà svolgersi successivamente.

Inoltre, sono dell'avviso che, in ordine ai provvedimenti esaminati dalla Commissione in sede legislativa, sia necessario disporre del parere della I Commissione affari costituzionali (quando ne sia richiesta l'acquisizione) perché esso può contenere ulteriori osservazioni sulla materia all'ordine del giorno; a mio giudizio, il fatto di discutere senza fruire di una documentazione completa (che indubbiamente facilita il dibattito) potrebbe comportare una perdita di tempo.

ANTONIO CIANCIO. Anche il gruppo comunista è favorevole alla proposta del relatore di costituzione di un gruppo di lavoro che esamini, nei suoi vari aspetti, la legge n. 979 e colga questa occasione per verificare anche l'utilità o meno di modificarla.

Tuttavia, in relazione all'attività di tale gruppo, a nostro avviso sarebbe necessario acquisire alcuni documenti. Da un lato, avremmo bisogno della relazione - di cui parlava poc'anzi il ministro - sullo stato di attuazione della legge n. 979; dall'altro, sarebbe necessaria una valutazione da parte del Ministero (incaricato di attuare questa normativa) circa gli aspetti che si ritiene debbano essere modificati ed il tipo di emendamenti da apportare, affinché il gruppo di lavoro possa tener conto di tutti questi elementi e quindi verificare l'utilità o meno dei correttivi da introdurre.

Siamo anche dell'avviso che, in via metodologica, il gruppo di lavoro sia la sede idonea per svolgere audizioni di soggetti che possano consentire l'approfondimento di taluni aspetti. Ad esempio, per quanto riguarda le modifiche agli articoli 16 e 17 proposte dal Governo, pur riconoscendo in via generale l'utilità di un adeguamento della normativa italiana a quella internazionale, sentiamo l'esigenza di comprendere se tale adeguamento ci tuteli meglio nei confronti dei rischi di inquinamento di un mare chiuso qual è il Mediterraneo. Si tratta di una verifica importante da compiere prima di procedere all'introduzione, nella legge n. 979, dei correttivi proposti dal Governo.

In conclusione, pur sottolineando tale esigenza, dichiariamo di essere favorevoli alla costituzione di un gruppo informale di lavoro per l'ulteriore elaborazione del disegno di legge in esame.

PINO LUCCHESI. Condivido in larga parte le preoccupazioni espresse dal relatore, delle quali, per altro, la Commissione ha discusso più volte anche in ordine ad alcuni ritardi nell'attuazione dei vari, complessi meccanismi previsti dalla normativa concernente la difesa del mare (ritardi da mettere presumibilmente in rapporto con la novità della materia).

Sottolineo, ad esempio, che la legge in questione prefigurava un potenziamento del Ministero della marina, potenziamento che avrebbe dovuto risultare funzionale

all'applicazione della normativa: ma il ritardo verificatosi in questo processo di ristrutturazione probabilmente avrà conseguenze sull'attuazione della legge.

Comunque, pur avendo espresso nel passato tali riserve, debbo dire oggi, con grande soddisfazione, che sotto la spinta del ministro una serie di importanti vicende si è messa in moto in termini positivi. Ora, di fronte a noi si apre un duplice scenario: o procediamo adottando le modifiche, tutto sommato non sconvolgenti, previste dal disegno di legge in discussione (ed in tal caso ritengo che si possa andare avanti tranquillamente nell'*iter* legislativo, senza costituire alcun gruppo di lavoro in quanto si tratta di materia conosciuta e di correttivi non essenziali), contribuendo, in tal modo, a far sì che gli adempimenti previsti siano portati avanti; oppure, come mi pare di capire dagli interventi del relatore e dell'onorevole Ciancio, la Commissione si fa carico di un altro tipo di problema che è quello di andare ad una revisione profonda della normativa sul mare. Io sono disponibile a questa soluzione, che richiede la costituzione di un gruppo di lavoro ed una serie di consultazioni e verifiche in ordine alla situazione attuale. In questo caso è importante che il ministro ci fornisca una relazione; sarebbero, inoltre, utili una serie di verifiche con strutture direttamente o indirettamente impegnate nell'attuazione di queste norme.

Il gruppo della democrazia cristiana è disponibile per entrambe le ipotesi prospettate e ritiene importante acquisire preliminarmente l'avviso del Governo, se esso ritenga, cioè, opportuna una modifica più profonda della legge n. 979 oppure ritenga opportuno procedere in questo modo rinviando ad una data successiva una modifica di carattere generale.

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile.* Gli emendamenti agli articoli 16 e 17 della legge n. 979 potevano essere esaminati da questa Commissione in tempi brevi. Comunque, se si ravvisa l'opportunità di un ulteriore approfondimento, io non ho alcuna obiezione.

Mi riservo di intervenire con affermazioni più precise nel momento in cui disporremo dei pareri.

Al momento attuale ritengo sufficienti le modifiche proposte, ma, se si dovesse manifestare l'opportunità di allargare l'esame a tutto il testo della legge n. 979, io non mi opporrei. Vorrei però rappresentare l'esigenza di procedere rapidamente, considerato anche che vi sono stati dei ritardi collegati alla novità della materia. Teniamo presente che questa è la prima volta che il nostro paese ha assunto in modo organico una funzione di difesa del mare e delle coste, senza considerare che il Ministero della marina mercantile è ben lungi dal poter rispondere a queste moltiplicate esigenze.

Siamo, comunque, arrivati ad una svolta importante; di questo vorrei dar conto alla Commissione e penso che potrò farlo in tempi ragionevolmente brevi.

PRESIDENTE. Vorrei far presente che le altre Commissioni, sapendo che la Commissione trasporti costituisce un gruppo di lavoro per apportare ulteriori modifiche al disegno di legge al nostro esame, probabilmente interromperanno i lavori per l'espressione dei pareri.

Sarebbe opportuno rimandare la decisione alla prossima settimana, dopo aver sentito le dichiarazioni che il ministro ha preannunciato.

UGO GRIPPO, *Relatore.* Confermo la proposta di costituire un gruppo di lavoro, ma vorrei far presente che alcuni emendamenti da me prospettati, rivestono un carattere oggettivo, intendono cioè a superare alcune lacune esistenti nella legge. Ad esempio, per quanto riguarda la Guardia di finanza, è necessario garantirne l'effettiva operatività.

Potremmo quindi presentare questi emendamenti e costituire il gruppo di lavoro che potrebbe avere un fine non strettamente vincolato all'approvazione delle modifiche a questo articolo di leg-

ge, bensì il compito di valutare, assieme al ministro e quindi al Ministero, lo stato di attuazione dell'intera legge.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Piano di potenziamento ed innovazione tecnologica del parco del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato (2782).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Piano di potenziamento ed innovazione tecnologica del parco del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato ».

L'onorevole Ligato ha facoltà di svolgere la relazione.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Desidero far presente preliminarmente che avrei gradito la presenza del ministro dei trasporti perché il mio giudizio sul disegno di legge in discussione – almeno sul testo che ci è stato sottoposto – non può essere positivo. Comunque, può essere utile, tutto sommato, che il titolare del dicastero venga a conoscenza delle opinioni del relatore (ammesso che queste interessino il Governo) prima che inizi la discussione in questa sede.

Il piano di potenziamento ed innovazione tecnologica del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato, così come viene presentato nel disegno di legge n. 2782, per la verità non cancella – anzi, alimenta – dubbi ed incertezze che da tempo il relatore e la Commissione hanno manifestato in ordine a questo comparto di attività dell'azienda ferroviaria.

Il testo in esame non fornisce una risposta ai problemi di verifica della capacità produttiva degli stabilimenti che ricevono le commesse dall'azienda e non chiarisce i diversi livelli di capacità produttiva, sotto il profilo della qualità e dell'innovazione tecnologica, rispetto alle difficoltà notevoli esistenti nel settore del trasporto ferroviario. Al riguardo, desidero ricordare la precisa volontà politica che il Parlamento ha manifestato approvando veramente in tempo *record* il disegno di legge istitutivo dell'Ente ferrovie dello Stato (questo testo, per la verità, è già stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* ed il Governo dovrebbe quindi avviare le procedure per la costituzione del consiglio d'amministrazione).

Tornando al disegno di legge in discussione, debbo rilevare, ad esempio, che in esso non si riscontrano i punti attraverso i quali si determina una priorità per le aziende che producono meglio e con maggiore efficienza, consegnando il materiale addirittura in anticipo rispetto alle scadenze contrattuali, così come non si comprende quali possano essere le intenzioni del Governo rispetto alle aziende che, pur ammesse – ai sensi della legge 12 gennaio 1981, n. 17 – a partecipare alle commesse, fanno registrare grandi ritardi sulla consegna della produzione.

Credo di poter rilevare – in contrasto con quanto affermato dal ministro durante l'audizione svoltasi in questa sede nel marzo scorso – che non è neanche rispettato il vincolo agli investimenti nel Mezzogiorno: si verifica che molte aziende meridionali producono soltanto il 22 per cento dell'entità totale delle commesse. È questo il caso delle Officine Meccaniche Calabresi, che hanno dipendenti in cassa integrazione soltanto perché, con grande impegno della dirigenza e della classe operaia, sono riuscite a garantire le consegne dei materiali con un anno di anticipo sulle scadenze contrattuali.

Quindi, sostanzialmente, nel disegno di legge in esame mancano le garanzie di osservanza delle disposizioni di cui alla legge n. 17 poc'anzi citata, le quali prescrivono in modo chiaro che le commesse possono essere offerte alle aziende che abbiano già lavorato per le ferrovie dello Stato e che abbiano dimostrato capacità

di rispetto dei tempi di consegna. Al contrario, il consiglio d'amministrazione dell'azienda ferroviaria ha espresso parere favorevole sulla proposta del ministro dei trasporti di ridurre le penalizzazioni previste a fornitori che non avevano consegnato in tempo la produzione.

Quindi, vi è un maggiore onere per lo Stato e per il contribuente e si introduce un metodo che io disapprovo chiaramente, di fronte all'esigenza di creare competitività e di adottare criteri moderni nella produzione del materiale rotabile.

Debbo riconoscere che esiste un interesse da parte delle aziende (della dirigenza e delle maestranze) a continuare la produzione; tuttavia, mi pongo anche il problema che il nuovo ente – al quale si richiedono grande capacità manageriale, scelta di criteri economici e produttivi, capacità di profonda innovazione di un ambiente degradato sotto il profilo psicologico e della produttività – subentrerà nei rapporti della precedente struttura, fra cui anche quelli che nasceranno dall'attuazione eventuale di questa legge.

Di conseguenza, credo che questa iniziativa del Governo sia anche in contrasto con le indicazioni rese dal ministro dei trasporti a questa Commissione.

Ora, a me pare che sia preliminare all'approvazione del disegno di legge numero 2782 una puntualizzazione dei suoi obiettivi reali: cioè, come operare in direzione della ricerca, quali sono le risorse da destinare alla sicurezza, qual è l'entità dei flussi finanziari per l'innovazione tecnologica e quali sono le reali direttrici di sviluppo rispetto all'esigenza di garantire un ruolo effettivo e moderno del nodo ferroviario nell'ambito delle scelte che il piano generale dei trasporti sta per concretizzare.

Lunedì prossimo avrà luogo la Conferenza nazionale sui trasporti promossa dal Governo, al termine della quale verranno rese note le opzioni che Parlamento ed Esecutivo dovranno effettuare: non si può quindi non tener conto di quanto è fin qui accaduto in sede legislativa, tecnica, sicentifica ed amministrativa nel momento in cui si vara un piano – definito « piano di innovazione tecnologica » – che comporta un onere di 3.500 miliardi.

Il relatore ritiene determinante, per il suo parere, che siano fissati gli obiettivi reali del disegno di legge in modo chiaro, non generico; oppure che sia statuita la obbligatorietà del parere delle Commissioni parlamentari competenti sul programma che il Governo vorrà elaborare, d'intesa con l'azienda.

Dopo aver preso atto di queste valutazioni, sarà necessario ricorrere ad alcuni emendamenti per correggere le incongruenze presenti nel provvedimento.

Mi auguro che, nel futuro, il Governo sarà più chiaro nei suoi rapporti con il Parlamento.

PRESIDENTE. A questo punto potremmo sospendere i nostri lavori dopo aver costituito un gruppo di lavoro.

SEVERINO CANNELONGA. Vorrei fare delle rapide osservazioni, rimandando un approfondimento della materia a quando il relatore avrà presentato gli emendamenti che ha preannunciato.

A noi del gruppo comunista sembra che questo disegno di legge sia troppo generico, tanto da non permettere l'utilizzo, in tempi certi, degli investimenti previsti.

Anche nel corso della discussione sulla legge finanziaria e sul bilancio dello Stato, noi avevamo sottolineato l'esigenza – per rilanciare il settore ferroviario – di poter spendere gli investimenti previsti in modo rapido e con procedure certe perché avevamo constatato che la svalutazione, l'incertezza della realizzazione ed una serie di storture nell'applicazione portavano ad impoverire la massa degli investimenti complessivi.

Il presente provvedimento non assicura procedure certe e per questo noi riteniamo sia necessario un approfondimento.

In particolare noi vorremmo sollevare due questioni – peraltro già sollevate dal relatore: in primo luogo l'articolo 2 esclude il Parlamento da qualsiasi ingerenza nell'elaborazione dei programmi; in

secondo luogo vi è la questione degli investimenti da utilizzare nel Mezzogiorno. È questo un punto da inserire nella legge nel momento in cui si passa dall'azienda all'ente, perché l'azienda aveva degli obblighi in tal senso mentre il futuro ente non li ha. Noi riteniamo che almeno il 45 per cento degli investimenti debba essere realizzato nel Mezzogiorno.

Sono due questioni queste che dobbiamo affrontare e che potranno portare anche a seri mutamenti del disegno di legge al nostro esame.

PRESIDENTE. Possiamo, quindi, affidare ad un gruppo di lavoro informale, coordinato dal relatore, l'ulteriore esame degli articoli del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 11,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO