

COMMISSIONI RIUNITE

AMBIENTE (VIII) — TRASPORTI (IX)

2.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 1992

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA VIII COMMISSIONE GIUSEPPE BOTTA

INDI

DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno e proposta di legge (Discussione e rinvio):		Cerutti Giuseppe (gruppo PSI), <i>Relatore per l'VIII Commissione</i>	4, 14, 17
Istituzione di un fondo per gli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa (3527);		Colzi Ottaviano (gruppo PSI)	29
Sanguineti ed altri: Norme per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa, in sede propria, ed infrastrutture di interscambio metropolitane (1201)	3	Conte Carmelo, <i>Ministro per i problemi delle aree urbane</i>	9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17 23, 26, 27, 28, 30, 31, 33, 34
Botta Giuseppe, <i>Presidente</i> , (gruppo DC), <i>Relatore per l'VIII Commissione</i>	3, 4, 8, 9 11, 15, 17, 23, 25, 26, 27 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34	Donati Anna (gruppo verde)	4, 8, 26, 30, 31, 32
Testa Antonio, <i>Presidente della IX Commissione</i>	13, 15, 27, 32, 34	D'Amato Carlo (gruppo PSI)	13
Angelini Giordano (gruppo comunista-PDS)	8	Lucchesi Pino (gruppo DC)	13, 16, 17
Bonsignore Vito, <i>Relatore per la IX Commissione</i> ..	4, 9, 12, 16, 17, 23, 25, 27, 29, 33, 34	Nepi Gualtiero, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	9, 10, 12, 13
		Ridi Silvano (gruppo comunista-PDS)	33
		Ronchi Edoardo (gruppo verde)	14
		Sanza Angelo Maria (gruppo DC)	28
		Sapio Francesco (gruppo comunista-PDS)	10, 14, 28

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 8,50.

FRANCESCO SAPIO, *Segretario della VIII Commissione*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Istituzione di un fondo per gli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa (3527); e della proposta di legge Sanguineti ed altri: Norme per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa, in sede propria, ed infrastrutture di interscambio metropolitane (1201).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del testo unificato del disegno di legge: « Istituzione di un fondo per gli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa », e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Sanguineti, Testa Antonio, Lucchesi, Ridi, Bruno Antonio, Dutto, Grippo, Ciocci, Cannelonga, Baghino, Maccheroni, Reina, Cerofolini, Potì, Barbalace, Andò, Artioli, Salerno, Piermartini, Breda, D'Amato Carlo e Nonne: « Norme per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa, in sede propria, ed infrastrutture di interscambio metropolitane ».

Informo i colleghi che la I Commissione ha espresso il seguente parere:

« PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

si invita la Commissione di merito a riformulare il testo unificato, al fine di

renderlo coerente sia con le norme generali dettate dalla legge 8 giugno 1990, n. 142, con espresso richiamo ad essa, sia con i tempi di attuazione delle città metropolitane, allo scopo richiamando, in attesa della loro costituzione, le città individuate analiticamente dalla stessa legge n. 142 ».

Anche la V Commissione ha espresso il seguente parere:

« PARERE FAVOREVOLE

a condizione che:

all'articolo 6, l'ultimo periodo sia così riformulato: "Per le finalità del presente articolo è autorizzata la spesa di lire 25 miliardi per il 1993";

all'articolo 8, comma 2, sia soppresso l'ultimo periodo;

all'articolo 10, sostituire la parola: "1991" con la seguente: "1992";

sostituire le parole da: "fino a un limite massimo annuo" fino alla fine del comma e aggiungere, in fine, le seguenti parole: "A tal fine sono autorizzati limiti di impegno trentennali pari a 255 miliardi nel 1993 e ulteriori 145 miliardi nel 1994";

all'articolo 11, sostituire il comma 1 con i seguenti:

1. All'onere derivante dall'articolo 6, pari a 25 miliardi nel 1993, si provvede mediante parziale utilizzo della proiezione per il medesimo anno dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero

del tesoro per il 1992, all'uopo utilizzando quota dell'accantonamento "Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione e in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali e di collegamento ferroviario con aree portuali ed espositive, nonché trasporti rapidi di massa e programmi integrati urbani".

2. All'onere derivante dall'articolo 10, pari a 255 miliardi per l'anno 1993 e lire 40 miliardi a decorrere dall'anno 1994, si provvede, negli anni 1993 e 1994, quanto a lire 175 miliardi per l'anno 1993 e lire 225 miliardi per l'anno 1994 mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994; al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando l'accantonamento "Istituzione di un fondo per interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa, nel settore del traffico e per il risanamento urbano (limiti di impegno)"; quanto a lire 80 miliardi per l'anno 1993 e lire 175 miliardi per l'anno 1994 mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992 all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento "Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione e in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali e di collegamento ferroviario con aree portuali ed espositive, nonché trasporti rapidi di massa e programmi integrati urbani (limiti di impegno)" ».

Chiedo agli altri relatori presenti se intendano intervenire.

VITO BONSIGNORE, *Relatore per la IX Commissione*. Mi riservo di intervenire in sede di replica.

GIUSEPPE CERUTTI, *Relatore per l'VIII Commissione*. Anch'io mi riservo di intervenire successivamente.

PRESIDENTE. Il Governo ?

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Anche il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulla linee generali.

ANNA DONATI. Vorrei innanzitutto fare una premessa di tipo politico, poiché sono alquanto indignata per il modo in cui si è proceduto all'esame di questo provvedimento. Esso è rimasto per tre anni in sede di Comitato ristretto a causa di liti tra alcuni ministeri. La Commissione referente lo ha licenziato nel giro di un quarto d'ora ed i verbali testimoniano come vi sia stata un'ampia disponibilità a rivederlo successivamente. Sull'impianto generale della legge potremmo anche noi essere d'accordo, ma vi sono molte cose da chiarire.

Ora, forse al penultimo giorno di questa X legislatura, ci si chiede di accettare il testo così com'è, senza cambiare nulla per non rischiare di far saltare tutto quanto. Se così non fosse, i verdi avranno la responsabilità di avere affossato il provvedimento sulle metropolitane. Si tratta di una polemica politica che vorrei evitare, non perché non sia in grado di confutarla, ma solo perché la trovo disgustosa.

Ho dato personalmente un contributo ai lavori del Comitato ristretto, nell'ambito del quale ho sempre affermato che questo testo non era di mio gradimento; ho avuto assicurazione che su di esso sarebbe stato possibile riflettere meglio, apportando eventuali modifiche. Ebbene, a ventiquattro ore

dalla chiusura, ci dicono che non si può cambiare nulla e che, se lo facciamo, la colpa della mancata approvazione sarà tutta nostra.

Dunque, evitiamo toni di questo tipo, dal momento che la fine della legislatura non è anche la fine del mondo e, se oggi non troveremo un'intesa su un testo differente, vi sarà tutto il tempo per approvarlo se non ora, almeno nella prossima legislatura, senza accusare qualcuno (in questo caso i verdi) di aver boicottato queste norme.

Venendo al merito del provvedimento, vorrei osservare che questa legge non chiarisce dove verranno costruite queste metropolitane. Sono ammesse al finanziamento solo le metropolitane o altri sistemi tecnologici: vorremmo sapere altresì quali sono questi sistemi, senza le ambiguità contenute in questo testo.

Si parla altresì di « poteri sostitutivi » e della necessità di assumere delle decisioni che non possono essere delegati più di tanto. Sono d'accordo che la gestione amministrativa debba far capo ai ministeri, ma non si può lasciare troppo margine all'ambiguità per non rischiare di procedere, in questo settore, come è accaduto in altri. Intendo fare riferimento ai piani autostradali che non sono piani organici per risolvere i problemi del traffico, ma veri e propri deliri rispetto ad un sistema di trasporti che deve essere integrato se vuole veramente essere efficace.

Passando all'esame dell'articolato, dunque, sono dell'avviso che questa legge dovrebbe avere le seguenti caratteristiche. In primo luogo dovrebbero ammettere al finanziamento le metropolitane leggere. Poi discuteremo su cosa intendiamo per « leggere »: ad esempio, quella di Genova, la considerate leggera? Io direi di no. Infatti, si tratta di una metropolitana iperpesante che, pur correndo per buona parte in superficie, è costata circa 300 miliardi al chilometro. Il comma 1 dell'articolo 1 — che a mio avviso andrebbe corretto

anche dal punto di vista lessicale — fa riferimento alla « installazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata »; nel concordare su questa definizione, riterrei opportuno sopprimere l'espressione « in sede propria ». Ritengo, infatti, che in Italia siano pochi i comuni — quattro o cinque al massimo — che hanno bisogno di metropolitane leggere, mentre ve ne sono almeno cinque o sei che non hanno affatto bisogno di metropolitane, bensì di tranvie veloci a raso che non sempre sono « in sede propria » e che possono, ad esempio, incontrare semafori o incroci.

A tale proposito, desidero citare il caso concreto della città di Bologna che, con i suoi 400 mila abitanti ed un'edilizia estensiva non ha bisogno, data la sua conformazione, di mezzi che trasportino più di 15 mila passeggeri l'ora. È stato invece predisposto un progetto di metropolitana che interessa un tratto di otto chilometri; ciò non risolverebbe affatto i problemi di traffico, dal momento che Bologna è una città radiale, con quartieri distanti anche dieci chilometri dal centro storico. Di conseguenza, otto chilometri di metropolitana, da piazza Maggiore alla Fiera, non risolverebbero alcunché, oltre ad avere un costo di 100 miliardi al chilometro.

Inoltre, questa metropolitana era stata concepita inizialmente in superficie, poi sono sorti diversi problemi e si sta abbassando sempre di più, con ulteriori aumenti: si arriverà ad un costo di 150 miliardi al chilometro per un tratto che non ha un sistema efficiente ed integrato di rete. Esiste, invece, un progetto di tranvie veloci a raso di 40 chilometri che risolverebbe ampiamente i problemi di Bologna; tale progetto è peraltro collegato alla suburbana ferroviaria, *ex linea* di interesse locale, per la quale esiste già una parte di finanziamento. Occorrerebbe quindi risistemare la linea ferroviaria che at-

tualmente viene usata soltanto per il trasporto delle merci nei depositi, o per il personale.

In sostanza, con un sistema intelligente di risistemazione delle ferrovie esistenti, realizzando una tranvia veloce a raso della lunghezza di 40 chilometri, con la stessa spesa (circa 700 miliardi, considerando l'esperienza della Svizzera o della Germania), si otterrebbe maggiore efficienza, per di più in minor tempo (circa tre anni a fronte dei dieci o quindici necessari per la realizzazione della metropolitana).

Ovviamente, il dibattito nella città è ancora acceso su quella che potrebbe essere la soluzione più opportuna, più economica e più rapida. Tra l'altro, occorre considerare che la costruzione degli otto chilometri di metropolitana inizierà nel momento in cui saranno resi disponibili i finanziamenti, quindi tra una decina di anni, ma fino ad allora i problemi resteranno insoluti.

Ho voluto riportare questo esempio concreto perché ritengo che la dizione « in sede propria » escluda il finanziamento per le tranvie veloci a raso. Ho chiesto spesso chiarimenti su questo aspetto, ma non mi è stata mai fornita una risposta certa.

Ribadisco, quindi, che soltanto quattro o cinque comuni hanno bisogno di metropolitane leggere, tutti gli altri devono utilizzare altri sistemi. Tra l'altro in questo modo si potrebbero concentrare maggiori risorse proprio laddove le metropolitane sono davvero necessarie, consentendo nello stesso tempo agli altri comuni di rientrare nella ripartizione dei finanziamenti e di risolvere i propri problemi di traffico. Altrimenti, con le risorse — davvero scarse — previste nel provvedimento, e considerando l'elenco delle aree metropolitane e dei comuni individuati, francamente credo vi siano tutte le premesse per realizzare le metropolitane laddove non servono. Su questo dobbiamo fare chiarezza perché — lo ripeto — le metropolitane devono essere costruite nei pochi comuni che ne hanno

bisogno; per il resto occorre finanziare altri sistemi tecnologici innovativi, cioè progettazioni integrate ad una rete di trasporto intelligente.

Inoltre, riterrei opportuno, sempre al comma 1 dell'articolo 1, sopprimere l'espressione « nonché i comuni individuati », mentre manterrei l'espressione « possono avvalersi dei benefici previsti dalla presente legge le città metropolitane ». Infatti, mi pare che certamente al nord (mi riferisco a città come Torino, Milano, Bologna, Firenze e Venezia), se ho ben compreso il modo in cui si sono sviluppati i perimetri di queste città metropolitane, si tratterebbe di intere province. In sostanza si è teso, a mio avviso in modo esagerato, a far coincidere l'area metropolitana con la provincia, includendo i comuni che presentano quei fenomeni di pendolarismo che esistono anche in altre province che non sono state invece incluse nella stessa area metropolitana. Mi pare che la dizione « città metropolitana » sia di per sé già amplissima, se consideriamo che — come ho già detto — la legge prevede scarsi finanziamenti, per cui si rende necessario concentrare le risorse laddove vi è realmente bisogno.

Per di più se vi sono comuni esclusi dalle aree metropolitane che presentano gravi fenomeni di intasamento da traffico, vorrei sapere quali sono e che tipo di soluzione è stata prospettata. Non credo, infatti, che in qualsiasi comune si debba realizzare una metropolitana; al riguardo riterrei opportuno compiere un'analisi dei costi-benefici, considerando anche altri sistemi di trasporto.

Ripeto: la dizione « le città metropolitane, nonché i comuni individuati » non è chiara, lasciando un margine di discrezionalità alle regioni, oppure al ministro per i problemi delle aree urbane, sulla base delle indicazioni del piano generale dei trasporti. Non capisco, inoltre, perché non venga previsto anche il parere del ministro dell'ambiente, considerato che le questioni del traffico e dell'inquinamento atmosferico

sono strettamente collegate alle soluzioni che verranno adottate. Peraltro, la scarsa chiarezza sui sistemi ammessi al finanziamento, è strettamente collegata alla individuazione dei comuni che possono accedere ai finanziamenti. Appare alquanto riduttivo, poi, il termine di 90 giorni, previsto nel comma 2 dell'articolo 1, entro il quale le regioni devono formulare le proposte, altrimenti scattano i poteri sostitutivi. È vero che occorre far presto, ma è altrettanto vero che si tratta di scelte importanti e difficili sulle quali spesso vi è un dibattito che investe la progettazione, le associazioni ambientaliste, i cittadini e i consigli comunali.

Tralascio l'articolo 2 che propone le società miste anche per le linee di interesse locale da trasferire alle regioni per la gestione ed attuazione, per passare direttamente all'articolo 3 che, onestamente, sopprimerei, dal momento che non è per niente chiaro. In esso si dice altresì che « il ministro esercita il potere di iniziativa previsto... »; ebbene, anche se non viene esplicitamente indicato, io credo che il ministro possa, in caso di inadempienza, esercitare questi poteri. Ancora più ambigua è questa dizione, anche perché egli dovrebbe farlo « in carenza di tempestive iniziative dei soggetti competenti ». Infatti, non avendo definito quanto debbano essere tempestive quelle iniziative, resta un margine di grande ambiguità e non è dato sapere quando debba intervenire il ministro. Pertanto, se si vuol ribadire il principio del potere sostitutivo, facciamo pure, ma cerchiamo di chiarire meglio i tempi di intervento.

Inoltre, se alcune opere sono ancora in corso di esecuzione, esse godranno di specifici finanziamenti, poiché non credo che esse possano essere realizzate senza coperture o senza mutui di tipo finanziario. Di conseguenza, io sarei per la soppressione di questo articolo, a meno che non si intenda riformularlo completamente, eliminando qualsiasi ambiguità.

In questo stesso articolo 3 si parla di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata « in sede propria »: questa dizione esclude le tranvie veloci, per cui resterebbero penalizzate le ultime tecnologie innovative. Infine, vorrei sapere cosa significa esattamente « l'acquisizione del relativo materiale rotabile, con esclusione delle spese relative ad opere già realizzate »: anche in questo caso mi pare che l'ambiguità sia eccessiva.

Passando all'articolo 4, si afferma che « gli enti locali interessati predispongono i piani di intervento, definendo gli accordi di programma ». In proposito, vorrei segnalare due criteri da aggiungere a quelli contenuti nelle lettere a) e b). In primo luogo, credo che occorra una valutazione costi-benefici delle varie soluzioni tecniche e progettuali proposte, poiché altrimenti sarà molto più opportuno realizzare una tranvia veloce « a raso », che costa 700 miliardi e per la quale occorrono tre anni di lavori, anziché costruire otto chilometri concentrati in una piccola area, con beneficio per pochi, con un costo di 1.500 miliardi per 12 anni di lavoro.

In sostanza, per scegliere un sistema tecnologico efficiente occorre un'analisi comparata della valutazione costi-benefici e tempi di lavoro; bisogna tener conto, altresì, dell'impatto ambientale, dei flussi di traffico, eccetera. Ebbene, mi pare che di tutto questo non si parli.

Il secondo criterio che qui non viene indicato, ma che io considero assai importante, è quello che fa riferimento ad una programmazione integrata dei sistemi di trasporto che vengono finanziati con gli altri sistemi già esistenti. In altre parole, debbono essere indicate modalità specifiche di integrazione coi sistemi pubblici di trasporto, le loro eventuali ristrutturazioni in funzione del nuovo apparato. Abbiamo già commesso molti errori procedendo « per pezzi », emanando la legge sui par-

cheggi, poi quella sulle piste ciclabili: ora stiamo facendo altrettanto con queste metropolitane.

PRESIDENTE. Onorevole Donati, mi pare che l'unica strada da seguire per raggiungere una programmazione integrata sia quella della viabilità.

ANNA DONATI. No, perché anche ~~quella, distruggo il sistema integrato,~~ come dimostra l'esperienza fatta. Eventualmente, bisogna tener conto anche della viabilità, che sta alla base di tutto quanto.

Dunque, considero essenziale prevedere un piano integrato di trasporto pubblico che abbia una sua credibilità. Vorrei ricordare, tanto per fare un esempio, il caso del trenino che da Roma Ostiense porta all'aeroporto di Fiumicino. Si tratta di un tipico caso di sistema integrato. Infatti, se prendo la metropolitana alla stazione, poi sono costretta a percorrere 500 metri a piedi, magari con la valigia, per raggiungere quel treno. Ebbene, sono proprio quei 500 metri che rendono inefficiente tutto il sistema.

In conclusione, signor presidente, mi auguro si trovi il tempo nella giornata di oggi, anche nell'ambito del Comitato ristretto, per valutare ed accogliere le nostre osservazioni. L'atteggiamento del gruppo verde è di assoluta collaborazione perché riteniamo che una legge sulle metropolitane sia indispensabile, anche se non crediamo si debba approvare qualsiasi provvedimento, alla cieca, pur di avere una legge di spesa.

GIORDANO ANGELINI. Signor presidente, intervengo brevemente per sottolineare alcuni aspetti che ritengo importanti e per formulare una proposta. Il gruppo comunista-PDS ritiene questo provvedimento una cattiva legge, che peraltro giunge in ritardo, dopo quattro anni e mezzo di paralisi dovuta alle liti tra ministeri; una legge che arriva sul filo della fine legislatura, quindi con il ricatto che non è possibile modificarla

oltre un certo limite, pena la sua decadenza. Tuttavia, bisogna ammettere che è ancora peggiore la situazione in cui versano le città metropolitane, i cui livelli di inquinamento sono ormai insopportabili. Del resto l'adozione di alcune misure, quali parcheggi, piste ciclabili, e quant'altro non rappresenta la soluzione idonea ad una situazione che peggiora sempre di più.

~~Inoltre è stato istituito il CIPET per~~ consentire un raccordo con il piano generale dei trasporti, ma accanto ad esso sono state introdotte strutture parallele e separate, come accade anche con questo provvedimento. Sono stati previsti due miliardi di finanziamento per dotare il CIPET di una segreteria tecnica e quant'altro occorre per consentire un raccordo — ripeto — con il piano generale dei trasporti, e sono stati stanziati 25 miliardi per attività tecnico-amministrative di due ministeri che costituiscono una struttura separata e parallela al CIPET.

Ho ascoltato attentamente la collega Donati e non intendo ripetere le sue giuste osservazioni. Desidero soltanto far notare — a fronte della parentesi elettorale che bloccherà per diversi mesi l'attività legislativa del Parlamento — che i 400 miliardi che abbiamo da spendere serviranno soltanto, con una previsione ottimistica, a finanziare non più di 60 chilometri di metropolitana leggera, in un paese che ha 13 aree metropolitane. Ma allora mi pare che non riusciamo a finanziare alcunché; tra l'altro ritengo che le città debbano agire in autonomia, poiché il centralismo non ha mai aiutato nessuno.

Dobbiamo quindi decidere cosa intendiamo finanziare; la collega Donati ha proposto di lavorare anche in sede di Comitato ristretto. Personalmente propongo di proseguire i nostri lavori in sede informale con la partecipazione di un rappresentante per gruppo, per verificare se vi siano le condizioni per varare nella giornata di oggi un provvedimento che consenta di utilizzare al meglio le risorse rispetto ai bisogni

delle nostre città, evitando di dilaniarci in polemiche sterili.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

VITO BONSIGNORE, Relatore per la IX Commissione. Sono favorevole alla proposta formulata dall'onorevole Angelini.

GUALTIERO NEPI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Signor presidente, desidero manifestare, in qualità di rappresentante del Ministero dei trasporti, una riserva sul parere formulato il 21 gennaio dalla V Commissione bilancio sul testo in esame. È stata trasferita, infatti, sulla base del parere espresso da quella Commissione, una quota cospicua di stanziamenti che nei documenti finanziari è indicata con precisione nella rubrica del Ministero dei trasporti; mi riferisco, in particolare, agli stanziamenti pari a 25, 80 e 175 miliardi da trasferirsi rispettivamente sull'articolo 6 del provvedimento al nostro esame per il 1993, sull'articolo 10 per l'anno 1993 e 1994, che rappresentano esattamente la metà degli stanziamenti che la legge finanziaria prevede, mi riferisco — ripeto — alla indicazione specifica della rubrica attinente al Ministero dei trasporti. È evidente che questo stralcio fa venir meno le indicazioni precedentemente formulate. Non vi sono ragioni di ordine conflittuale, ma si pone soltanto l'esigenza di rispettare le previsioni dei disegni di legge finanziaria e di bilancio e la destinazione precisa degli stanziamenti.

In sostanza, vengono sottratti fondi al bilancio del Ministero dei trasporti per finanziare in parte i provvedimenti in titolo. Tra l'altro sottolineo che il parere espresso dalla V Commissione è stato emanato senza alcuna consultazione con il ministro dei trasporti.

PRESIDENTE. Riterrei opportuno svolgere un approfondimento in merito alla riserva formulata dal sottosegretario Nepi.

CARMELO CONTE, Ministro per i problemi delle aree urbane. Signor presidente, intervengo brevemente per sottolineare che le osservazioni svolte dall'onorevole Donati, in larga misura condivisibili, appaiono contraddittorie rispetto al testo. Il provvedimento al nostro esame, infatti, raccoglie in qualche modo le preoccupazioni espresse in ordine alle priorità di finanziamento riferite alle aree metropolitane; tra l'altro, i finanziamenti non sono stati individuati in nessuna regione italiana, ad eccezione della Liguria, tanto che la Commissione affari costituzionali ha posto la condizione che siano individuate le città — non le città metropolitane — in attesa che la legge n. 142 del 1990 consenta una piena individuazione.

L'onorevole Donati ha operato una distinzione tra sistemi tecnologici da applicare nelle grandi città e quelli da utilizzare nei centri più piccoli: in sostanza, non esclude la diffusione del trasporto metropolitano di massa, ma distingue soltanto tra i vari sistemi. Ebbene, tale distinzione credo sia già contenuta nel testo. Tuttavia, se così non fosse, potremmo chiarire questo aspetto se si dovesse procedere ad una breve sospensione della seduta.

Nell'intervento della stessa collega Donati era contenuto un continuo richiamo a chi avrebbe dovuto scegliere, a quali sistemi si sarebbero dovuti adottare ed alla necessità di verificare se esiste l'amalgama tra queste scelte ed il contesto urbano. In proposito, vorrei richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che noi poniamo l'accento sul piano nazionale e su quello regionale dei trasporti: si tratta degli strumenti più flessibili attraverso i quali si individuano le città che dovranno essere oggetto degli interventi.

I due piani a cui ho fatto riferimento non sono provvedimenti emanati dal Governo, ma essi vengono regolarmente nelle aule delle Commissioni per l'aggiornamento annuale. Dunque, è quella la sede per rendere flessibile l'applica-

zione di questa legge che non possiamo irrigidire né sulle priorità né sui sistemi, consentendo che essa sia adeguata alla vasta gamma delle condizioni presenti nelle nostre città.

Per quanto riguarda le osservazioni svolte dal sottosegretario Nepi, vorrei ricordare che oltre a quello previsto per i trasporti rapidi di massa, con un accordo della maggioranza al Senato e con un ordine del giorno, nel quale si specificava che questo fondo avrebbe dovuto essere esteso d'intesa fra il ministro dei trasporti e quello delle aree urbane, l'altro ramo del Parlamento ha introdotto un'altra voce: « concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione e di gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali e di collegamento ferroviario con aree aeroportuali ed espositive, nonché trasporti rapidi di massa e programmi integrati urbani ».

In altre parole, il Senato sostenne giustamente che, per economia di intervento, bastava un solo emendamento per indicare entrambe le esigenze che il Governo e la maggioranza ponevano.

GUALTIERO NEPI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La rubrica del bilancio la assegna al Ministero dei trasporti.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Il senatore Nepi sa che tutte le voci ora andranno all'esame del CIPET.

Quando le Commissioni di merito hanno rimesso alla Commissione bilancio, nell'ottobre dello scorso anno, il testo per l'espressione del parere, si disse che quest'ultimo non poteva essere formulato prima dell'approvazione della legge finanziaria 1992. Quando poi questo parere è stato espresso, alla presenza del sottoscritto e del senatore Petronio in rappresentanza del Ministero dei trasporti, abbiamo appreso

che il ministro del tesoro aveva trasmesso al mio ministero, a quello dei trasporti ed alla Commissione bilancio un parere favorevole al finanziamento della legge, invitando a provvedere a reperire la copertura finanziaria sul capitolo specifico relativo ai trasporti rapidi di massa e su quello che ho citato poc'anzi.

In sostanza, la Commissione bilancio altro non ha fatto che dare copertura al finanziamento in conformità al testo trasmesso dal Tesoro.

FRANCESCO SAPIO. Se ho ben capito, l'emendamento del relatore all'articolo 11 sarebbe già in grado di recepire l'indirizzo del Ministero del tesoro.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Vi è stato un tentativo sbagliato da parte del Ministero dei trasporti che, di fronte alla Commissione bilancio...

PRESIDENTE. Si è trattato di una sorta di « scippo ». Sarebbe il caso, pertanto, di sentire anche il ministro dei trasporti.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Signor presidente, non credo che lei possa chiamare nessuno, dal momento che di fronte alla Commissione bilancio - e lei non è la Commissione bilancio - il ministro del tesoro ha proposto...

PRESIDENTE. Caro ministro, io debbo verificare che vi sia accordo nel Governo su questo punto specifico.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Lei non può fare il controllo del controllo di questo o quel ministro!

PRESIDENTE. Lei, signor ministro, sta operando una censura sulle iniziative di un presidente di Commissione. Dico soltanto che, dopo aver ascoltato i

rilievi del sottosegretario ai trasporti, per maggiore chiarezza vorrei sentire anche il ministro.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Lei deve fare quello che ritiene più opportuno a nome di tutti: dei ministri, dei presenti, degli assenti ed anche della Commissione bilancio.

Lei avrebbe fatto benissimo ad ascoltare fino in fondo quello che avevo da dire ed avrebbe fatto ancora meglio ad acquisire tutti i documenti...

PRESIDENTE. Benissimo: allora da questo momento rinuncio alla presidenza di questa seduta!

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Lei mi ha interrotto mentre stavo fornendo dei chiarimenti alle Commissioni. Capisco la sua sinergia con il senatore Nepi o con il ministro dei trasporti...

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
ANTONIO TESTA

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Mi rendo conto, senatore Nepi, che lei si limita a riportare il punto di vista del suo ministero: tuttavia sto tentando di rappresentare cosa sia avvenuto nella riunione del 21 gennaio scorso. Le Commissioni ambiente e trasporti hanno trasmesso un testo relativo alla copertura che faceva riferimento alla legge finanziaria 1991; quando il testo è stato esaminato dalla Commissione bilancio... Sarei grato al presidente (o al relatore) Botta, per evitare che poi intervenga per sua determinazione senza aver ascoltato i chiarimenti che vengono forniti, se volesse prestarmi attenzione.

Dunque, la copertura di questo provvedimento era stata fornita con la legge finanziaria 1991; quando è stata esaminata, il 21 gennaio di quest'anno, era

già intervenuta l'approvazione della finanziaria 1992. Ebbene, il Senato aveva introdotto l'emendamento che ho citato poco fa che cumula previsioni riferite in parte esclusivamente al Ministero dei trasporti ed in parte ai « trasporti rapidi di massa ». Quello che qualcuno ha impropriamente definito uno « scippo », tale non è per il semplice fatto che, in Commissione bilancio, il Ministero del tesoro ha espresso il proprio parere sulla copertura di questo provvedimento, specificando che essa avrebbe dovuto fare riferimento per intero al capitolo 9001 dello stato di previsione dello stesso ministero per il 1992 e per una quota parte all'appostazione di bilancio richiamata. La quota parte è stata individuata in sede di Commissione bilancio dal ministro del tesoro nella metà di quella copertura finanziaria; l'altra metà è rimasta disponibile per il Ministero dei trasporti. Per spirito di collaborazione e lealtà ho preteso l'adesione e la partecipazione a questa decisione del ministro dei trasporti, rappresentato in Commissione bilancio dal senatore Petronio. Ripeto i passaggi: proposta del ministro del tesoro, adesione del ministro per le aree urbane e del ministro dei trasporti; individuazione della quota parte, pari a circa la metà della copertura, da parte del Ministero del tesoro. Al termine della riunione della Commissione bilancio ho contattato personalmente il ministro dei trasporti, presente in aula, al quale ho riferito che vi era stata una copertura parziale e che i fondi non erano disponibili se non con l'approvazione di un'altra legge. Pertanto, si discuteva se i fondi dovevano essere utilizzati con questa legge oppure fatti slittare. La metà dei fondi che non è stata utilizzata, il 60 per cento, non va al Ministero dei trasporti perché non esiste una legge di attivazione, tanto che avevo pregato il ministro dei trasporti di presentare un suo emendamento per una eventuale utilizzazione di questi fondi.

Pertanto, vi è stata non solo una perfetta correttezza, nonché rispetto della legge finanziaria e dell'ordine del giorno della maggioranza votato al Senato, ma anche una precisa comunicazione al Ministero dei trasporti che ha aderito alla proposta del ministro del tesoro.

VITO BONSIGNORE, *Relatore per la IX Commissione*. Signor presidente, trovo alquanto sconveniente da parte del Governo, dopo tre anni e all'ultimo minuto, venirci a raccontare ancora una volta la favoletta dei capitoli di bilancio.

Ho apprezzato molto l'intervento dell'onorevole Donati le cui osservazioni ritengo in gran parte costruttive e migliorative del testo; ho anche apprezzato l'intervento dell'onorevole Angelini, teso a trovare rapidamente un modo per consentire l'approvazione di un testo che potrebbe rappresentare la risposta credibile a tutti i provvedimenti poco significativi che in questi giorni si stanno assumendo in materia di traffico nelle grandi aree urbane.

Sono sconcertato — ripeto — della doppia posizione esistente all'interno del Governo; pertanto, prima di procedere nell'esame del testo il Governo dovrebbe chiarire una volta per tutte se intende assumere una posizione unitaria, altrimenti sarà meglio, in queste ultime ore della legislatura, occuparci di questioni più importanti.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Interpreto questo atteggiamento della democrazia cristiana perlomeno con perplessità. Una volta chiarito che in Commissione bilancio il ministro del tesoro, anch'egli democristiano, insieme al rappresentante del Ministero dei trasporti, ha proposto questa copertura finanziaria, sulla base di un coerente riferimento alla legge finanziaria e di un apposito ordine del giorno votato dal Senato, tutte le altre questioni sono da rimettere alla democrazia cristiana, non certo al Governo.

VITO BONSIGNORE, *Relatore per la IX Commissione*. Non sono esperto di procedura, ma mi pare che il ragionamento del ministro Conte sia in qualche modo errato. È chiaro che ciascuno di noi ha una « maglia », ma voi, signori miei, avete la « maglia » del Governo e qui sostenete due posizioni e non è giusto che scarichiate su altri le vostre responsabilità. Non sono i partiti, ma è il Governo in questo momento ad essere in difficoltà !

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Ribadisco che in Commissione bilancio, all'unanimità, su proposta di un sottosegretario per il tesoro della democrazia cristiana, è stata votata questa copertura, presente il sottosegretario per i trasporti Petronio. Ora il sottosegretario Nepi solleva perplessità sull'uso di una copertura che — lo ribadisco ancora una volta — è stata assunta in conformità ad una decisione del Ministero del tesoro. Voi ora ritenete, sulla base di questa riserva di dover ridiscutere un parere assunto all'unanimità, non su proposta del ministro per le aree urbane ma del Ministero del tesoro, che appare peraltro più che coerente. Ma allora vi dico che eventuali riserve sulla copertura dovevano essere avanzate in sede di Commissione bilancio.

GUALTIERO NEPI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A mio avviso non sussistono questioni di ordine politico, altrimenti il discorso andrebbe rovesciato, comunque non intendo proseguire su questi toni.

Ho ascoltato con molta attenzione e rispetto le argomentazioni del ministro Conte; tuttavia ribadisco la posizione del Ministero dei trasporti, anche se può apparire amaro che i rappresentanti del Governo si trovino in divergenza tra loro. La dimensione del problema, del resto, non è irrilevante dal momento che si viene a configurare una sorta di dirottamento degli stanziamenti. Nel riconfermare questa riserva,

ribadisco che non intendo esprimere alcuna obiezione sul merito del testo poiché non esiste alcun tipo di condizionamento politico.

PRESIDENTE. Chiedo al sottosegretario Nepi di chiarire ulteriormente il contenuto della sua riserva.

GUALTIERO NEPI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Mi pare di essere stato molto chiaro; comunque il Ministero dei trasporti esprime una riserva rispetto al parere espresso dalla V Commissione che ha trasferito uno stanziamento da una rubrica ad un'altra.

CARMELO CONTE, Ministro per i problemi delle aree urbane. A questo punto mi corre l'obbligo di ribadire ancora una volta che non è assolutamente vero che sia stato operato uno stralcio da una rubrica all'altra; non voglio parlare a nome della Commissione bilancio, ma devo chiarire che quella Commissione ha accolto semplicemente la proposta del Ministro del tesoro, condizione per la sede legislativa.

CARLO D'AMATO. Ci troviamo di fronte ad una situazione nuova dal punto di vista procedurale; infatti, anche se la mia esperienza parlamentare è piuttosto breve — mi auguro comunque che si prolunghi nelle prossime legislature — devo dire che è la prima volta che mi trovo in una situazione nella quale le Commissioni di merito discutono, in sede legislativa, i contenuti di un parere espresso dalla Commissione bilancio. Non credo, per inciso, che vi siano ministeri che possono assumere una posizione neutra rispetto alle questioni poste. Ripeto: la mia esperienza parlamentare mi insegna che un parere espresso dalla Commissione bilancio non è stato mai posto in discussione nella Commissione di merito. Comunque, ritengo che sarebbe stato semmai opportuno far valere nella Commissione bilancio eventuali riserve

dal momento che ci troviamo ora a discutere del merito del provvedimento, non della copertura.

CARMELO CONTE, Ministro per i problemi delle aree urbane. Questa condizione di copertura finanziaria è stata fornita dal Governo e non da me!

CARLO D'AMATO. In quella Commissione, oltre a me, erano presenti il ministro del tesoro, quello dei trasporti e quello per i problemi delle aree urbane che, in quella sede, hanno fatto valere le proprie argomentazioni ed hanno espresso i loro pareri. Oggi i relatori dovrebbero esprimere il proprio parere per arrivare, nel modo più rapido, alla redazione di un testo.

Dunque, andiamo avanti nei lavori: se emergono questioni tali che il ministro dei trasporti ritiene di dover trattare personalmente, venga in Commissione e ci dica se è d'accordo o meno. In sostanza, si apre una questione politica rispetto ad un problema che tutti riteniamo urgente ed indilazionabile. Quindi, la nostra Commissione non deve lasciarsi coinvolgere in questo problema tecnico che è già stato risolto nell'ambito della Commissione competente.

PINO LUCCHESI. Signor presidente, nel corso della mia esperienza parlamentare, debbo dire che è capitato un po' di tutto: ho ascoltato mille piacevolezze e mille interpretazioni. Vorrei dunque sottolineare all'attenzione del presidente il fatto che le Commissioni congiunte ambiente e trasporti sono chiamate ad esprimersi su questo provvedimento di legge, all'esame in sede legislativa, per conto di tutta l'Assemblea.

Sul testo in oggetto sono stati espressi dei pareri anche vincolanti, pur senza dimenticare che la responsabilità finale, articolo per articolo, parola per parola, spetta alle Commissioni alle quali il testo è stato assegnato in sede

deliberante. Spero che le mie argomentazioni siano recepite dai colleghi.

Rispetto a questa precisazioni, il gruppo della democrazia cristiana non ha alcuna difficoltà, in linea di principio, ad accogliere la dizione che ci è stata trasferita dalla Commissione bilancio in ordine ai meccanismi di copertura; abbiamo, invece, delle difficoltà di tipo politico rispetto alle posizioni formalmente divergenti all'interno del Governo, come ha già ricordato il relatore Bonsignore. Tali divergenze non rappresentano un aspetto marginale della discussione, ma un fatto politico non nuovo su questo provvedimento come tutti ci colleghi sanno benissimo.

In sostanza, tenendo conto della situazione politico parlamentare che si è determinata, la nostra richiesta è assolutamente pregiudiziale alla prosecuzione dell'esame del testo. Il presidente tragga le dovute conseguenze dalla nostra affermazione.

EDOARDO RONCHI. Mi pare che le questioni siano ormai chiare: noi non abbiamo posto riserve sulla copertura finanziaria, ma ora il problema è aperto.

Noi riteniamo che la questione che è stata sollevata relativa alla competenza, e che riguarda il Ministero dei trasporti e quello per i problemi delle aree urbane, sarebbe stato più opportuno risolverla nell'ambito della V Commissione. La riserva è stata manifestata in questo momento ed ora, giustamente, alcuni colleghi hanno chiesto che il Governo venga ad illustrare la propria posizione sull'applicazione del parere espresso dalla Commissione bilancio. Solo successivamente le Commissioni riunite potranno — almeno spero — approvare il testo in esame.

GIUSEPPE CERUTTI, *Relatore per l'VIII Commissione*. Nella mia veste di correlatore, vorrei fare alcune precisazioni. La Commissione bilancio ha espresso il proprio parere il 21 gennaio,

per cui l'Assemblea ha concesso la legislativa sulla base di questo testo e di questi pareri. In questo momento il problema che ci viene posto riguarda esclusivamente una parte del Governo ed il nostro compito è quello di esaminare ed approvare queste norme. Ogni volta che si toccano pareri vincolanti che riguardano la copertura finanziaria, si assumono responsabilità che possono modificare tali pareri. Di conseguenza, se il ministro dei trasporti ritiene che tale copertura non sia compatibile con il suo programma, ce lo venga a dire con chiarezza, eventualmente chiedendo la rimessione all'Assemblea. A quel punto il nostro compito si conclude.

In altre parole, mentre il comitato ristretto cerca di definire il testo, chi di competenza esamini l'aspetto finanziario e ci dica se possiamo concludere questo esame o se esso si debba interrompere per ragioni ben precise.

Se il ministro dei trasporti, nel rispetto della sua autonomia, fosse venuto a proporci un emendamento tendente all'attivazione dei fondi del suo ministero a favore di altre città che rischiano di essere bloccate, dal momento che i fondi contenuti nella legge finanziaria debbano essere attivati con legge propria, forse noi avremmo raggiunto un duplice obiettivo: da un lato, infatti, avremmo consentito il proseguimento dei lavori del passante ferroviario, dall'altro non avremmo bloccato il provvedimento che finanzia le metropolitane, considerato che trascorreranno diversi mesi prima che il Parlamento torni a legiferare.

FRANCESCO SAPIO. Signor presidente, mi pare che responsabilmente l'opposizione abbia prospettato una traiettoria politica valida per l'approvazione di un provvedimento che, data l'imminente scadenza della legislatura, rischia di non essere approvato. Dal momento che siamo tutti consapevoli della necessità di trovare un accordo sul testo, affinché l'altro ramo del

Parlamento possa approvarlo definitivamente, non possiamo permetterci di perdere ulteriore tempo.

Tra l'altro, e su questo concordo con l'onorevole Cerutti, è necessario che il Governo trovi un coordinamento ed un'intesa al suo interno, superando la divergenza, che costituisce un ostacolo oggettivamente politico, al proseguimento della discussione. Il dibattito che si è sviluppato, infatti, ha evidenziato nodi strutturali e confliggenti che impedirebbero ripeto, l'approvazione del testo.

I rappresentanti del Governo, quindi, dovrebbero trovare un'intesa al fine di presentarsi con una proposta unitaria alla Commissione che dovrà poi vagliare complessivamente gli emendamenti che verranno presentati. Non ci resta allora che stabilire i tempi dei nostri lavori, altrimenti non ha più senso proseguire nella discussione, dovendo delegare al prossimo Parlamento l'approvazione di un provvedimento comunque molto atteso.

PRESIDENTE. Vorrei fare osservare ai colleghi che la questione relativa alla diversità di opinioni all'interno del Governo si è espressa nel corso di tutta la legislatura su questo provvedimento; però, allo stato in cui siamo, le Commissioni sono vincolate dal parere espresso dalla Commissione bilancio. Altre questioni non possono essere riproposte in questa sede.

GIUSEPPE BOTTA, Relatore per l'VIII Commissione. Vorrei subito sgombrare il campo da equivoci, confermando la mia piena volontà affinché questo provvedimento vada in porto. Posso anche evitare di pronunciare la parola « scippo » che tanto infastidisce il ministro Conte per dire che vi è stato uno « storno », però, quando un'altra componente del Governo afferma di non concordare su quella copertura, è ovvio che si rende necessario ascoltare il ministro dei trasporti in ordine a tale questione.

Il ministro Conte si è innervosito quando gli ho chiesto se il ministro dei trasporti fosse d'accordo sul trasferimento dei fondi da un capitolo all'altro; ma si tratta di un aspetto importante. Quindici giorni fa, per esempio, abbiamo approvato una legge per alcuni interventi in Friuli, in occasione della quale il ministro dei lavori pubblici ha dato il proprio consenso sul trasferimento dei fondi da un Ministero all'altro. Pertanto, dobbiamo verificare proprio tale questione; non mi interessa che la Commissione bilancio si sia poi tutelata nell'assumere le proprie decisioni con il Ministero dei trasporti, prova ne sia che ho firmato l'emendamento volto ad ottemperare alle condizioni contenute nel parere della Commissione bilancio.

Se nessuno avesse sollevato obiezioni, non vi sarebbe stato alcun problema, ma poiché un'altra componente del Governo ha posto talune riserve, riterrei opportuno conoscere — ripeto — la posizione del ministro dei trasporti. Se si supera questo impedimento, confermo la mia piena disponibilità a portare a termine l'esame del provvedimento.

CARMELO CONTE, Ministro per i problemi delle aree urbane. Ritengo perfettamente legittimo che un relatore, un presidente di Commissione o un gruppo politico — come mi pare abbia sostenuto molto chiaramente l'onorevole Lucchesi — possa avere una opinione politica diversa su un determinato provvedimento. I pareri della Commissione affari costituzionali e della Commissione bilancio — espressi all'unanimità — sono comunque condizionanti in sede legislativa. La copertura finanziaria è stata predeterminata con una lettera scritta dal ministro del tesoro al Ministero dei trasporti e al ministro per le aree urbane come condizione alla sede legislativa, e quella copertura è stata imposta in Commissione bilancio, dove peraltro ne era stata prevista un'altra. Venne sospesa, infatti, la riunione della

Commissione bilancio ed il ministro del tesoro - ripeto - scrisse di proprio pugno la copertura. Non è vero che vi è stato storno di fondi dal momento che la quota parte prevede due appostazioni finanziarie del Ministero del tesoro; pertanto, il testo a cui voi fate riferimento non si riferisce alla copertura finanziaria esclusiva per i passanti ferroviari, includendo anche i trasporti rapidi di massa. Il Ministero del tesoro ha diviso in due quote questo finanziamento: una quota è stata riservata ai trasporti rapidi di massa, un'altra è a disposizione del Ministero dei trasporti per altre finalità. Ciò è avvenuto, ripeto, anche in conformità ad un ordine del giorno votato al Senato in sede di approvazione della legge finanziaria. Ove si ritenesse dal punto di vista politico - come mi pare faccia l'onorevole Lucchesi - questo tipo di copertura non coerente, la legge non potrebbe essere approvata.

PINO LUCCHESI. Lei non è autorizzato ad interpretare il mio pensiero in maniera distorta.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Non interpreto nulla, traggio semplicemente le conseguenze dalle sue osservazioni. Se si pone una riserva e si ritiene di dover modificare la copertura finanziaria...

PINO LUCCHESI. Io ho detto l'esatto contrario di quanto lei sta affermando in questo momento; accettiamo questo tipo di copertura a condizione che il Governo...

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Questo è un modo molto particolare per dire il contrario di quello che si vuole fare intendere.

Il Governo, con voce univoca in Commissione bilancio, ha già espresso questa opinione. A questo punto io mi rimetto a tale decisione univoca: io stesso ho pregato un ministro, il 22

gennaio scorso, di redigere un emendamento qualora lo ritenesse opportuno. Egli si è preso un appunto per non dimenticare questo invito. Questa mattina apprendo che è stata espressa una opinione diversa, per cui non capisco quale possa essere il mio concorso nell'ambito di questa diversa opinione. Dal momento che il parere della Commissione bilancio è vincolante per il proseguimento dell'iter di questo provvedimento in sede legislativa, è utile che si sappia che sono il ministro del bilancio e quello per i rapporti con il Parlamento abilitati a concedere il nulla osta per la sede legislativa, come è specificato in una circolare del Presidente del Consiglio dei ministri.

Naturalmente i pareri che vengono espressi - come ha giustamente rilevato il presidente Botta - possono non essere accettati dalla Commissione nella sua autonomia, ma il fatto di non accettarli fa venir meno le condizioni per l'esame in sede legislativa. Questo è il rischio o la scelta dinnanzi alla quale ci troviamo. Pertanto, possiamo discutere nel merito, ma non possiamo mutare gli equilibri finanziari; se lo facciamo, si rischia di far venir meno le condizioni per la sede legislativa.

VITO BONSIGNORE, *Relatore per la IX Commissione*. Signor presidente, potremmo proseguire delegando i relatori a valutare le proposte di emendamento e le proposte avanzate dai vari colleghi che sono intervenuti; infatti, come ha detto il collega Lucchesi, non è influente conoscere esattamente la posizione del Governo. Noi ci auguriamo che tale posizione sia univoca, ma se così non fosse, la Commissione potrà valutare la nuova situazione.

Sarebbe utile conoscere, altresì, i riflessi che questo « storno » - come lo ha definito il collega Botta - può produrre sul capitolo e sulle successive autorizzazioni relative ai fondi destinati ai passanti ferroviari. Dico questo, allo scopo di capire con la massima chiarezza che cosa stiamo prelevando da

quel capitolo per destinarlo ai passanti ferroviari, ai quali siamo molto affezzionati.

GIUSEPPE CERUTTI, *Relatore per l'VIII Commissione*. Abbiamo bisogno di sapere cosa ne pensa il ministro dei trasporti, prima di proseguire nei nostri lavori.

VITO BONSIGNORE, *Relatore per la IX Commissione*. Potremmo continuare ad esaminare gli emendamenti proposti, in attesa di una risposta politica e di un esame tecnico sui riflessi dello « storico ».

GIUSEPPE BOTTA, *Relatore per l'VIII Commissione*. Vorrei informare i colleghi che, fra poco, la Commissione ambiente sarà impegnata in aula sul provvedimento relativo alle indennità di esproprio: pertanto, proporrei di riconvocare le Commissioni riunite al termine della seduta antimeridiana dell'aula, eventualmente alla presenza del ministro Bernini.

PINO LUCCHESI. Concordo con la proposta del collega Botta, pregando, nel frattempo, i rappresentanti del Governo di determinare, in maniera formale o informale, le condizioni affinché ci venga espressa un'opinione finale su questo passaggio.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Vorrei sottolineare che, in questo modo, si è messa in moto una procedura che non ci consente di approvare la legge. Infatti, la riserva avanzata dal gruppo democristiano va risolta rapidamente, poiché altrimenti ci troveremo nelle stesse condizioni nelle quali ci troviamo ora, tenendo conto del fatto che questo provvedimento, per essere definitivo, deve essere inviato al Senato entro oggi.

PRESIDENTE. Pertanto, sospendo la nostra seduta fino al termine di quella antimeridiana dell'Assemblea.

La seduta, sospesa alle 10,10, è ripresa alle 20,50.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELL'VIII COMMISSIONE
GIUSEPPE BOTTA

PRESIDENTE. Ricordo ai colleghi, che questa mattina, prima della sospensione della seduta, si è registrata una diversa opinione tra il ministro Conte ed il sottosegretario Nepi a proposito della copertura finanziaria per questo provvedimento. Nella legge finanziaria, infatti, sotto la voce « trasporti » per il 1993 è prevista la somma di 210 miliardi e di 350 per l'anno successivo; sotto la voce « amministrazioni diverse » sono compresi 195 miliardi per il 1993 e 225 per il 1994: ebbene, a proposito della copertura di questo provvedimento, la Commissione bilancio aveva espresso parere favorevole alla utilizzazione totale dei fondi indicati sotto la voce « amministrazioni diverse » e parziale per quelli riferiti al Ministero dei trasporti.

Questa mattina, dunque, il sottosegretario ai trasporti, senatore Nepi, ha fatto presente che non si intendeva concedere l'uso, nemmeno parziale, di quei fondi anche se nella rubrica è esplicitamente indicato il « collegamento con gli aeroporti ed i passanti ferroviari ».

Successivamente si era concordato con il ministro per i problemi delle aree urbane, onorevole Conte, di trasmettere un emendamento, firmato da due relatori, relativo alla riduzione della copertura di questo provvedimento nell'ambito della voce « amministrazioni diverse », liberando tutta l'altra parte che riguarda il Ministero dei trasporti.

È stato presentato, altresì, un emendamento tendente ad utilizzare tutta la somma disponibile sotto la voce del Ministero dei trasporti per il rifinanziamento dell'articolo 8 della legge n. 385. In proposito il ministro Conte ha osservato che una quota di quella somma è di competenza del suo ministero.

La V Commissione, dal canto suo, ci ha invitati a stabilire qual è l'emendamento che fissa la copertura: su tale emendamento avrebbero espresso il parere con estrema rapidità per consentirci di proseguire al più presto l'iter del provvedimento.

Tenuto conto di queste esigenze, suggerirei di inviare alla V Commissione l'emendamento 11.2 dei relatori che prospettano un'equa soluzione del problema.

Il collega Bonsignore, su questo stesso argomento, propone l'uso parziale della somma indicata sotto la voce Ministero dei trasporti. Personalmente ritengo che se inviamo alla V Commissione più di un emendamento, ci troveremo di fronte alla richiesta di spiegazioni e ad una sorta di irrigidimento, con un conseguente allungamento dei tempi.

Ricordo che questa mattina si è conclusa la discussione sulle linee generali.

Propongo di adottare il seguente testo quale base per il proseguimento dell'iter in sede legislativa.

Do lettura del testo unificato:

ART. 1.

1. Ai fini dello sviluppo del trasporto pubblico nelle aree urbane e per favorire la installazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria a contenuto tecnologico innovativo atti a migliorare in tali aree la fluidità del traffico e le condizioni ambientali, possono avvalersi dei benefici previsti dalla presente legge le città metropolitane, nonché i comuni individuati, su proposta delle Regioni interessate, dal Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro dei trasporti, sulla base delle indicazioni del Piano generale dei trasporti e dei Piani regionali dei trasporti, ove esistenti ed aggiornati.

2. Qualora le Regioni non formulino le proposte di cui al comma 1 entro novanta giorni dalla data di entrata in

vigore della presente legge, i comuni possono essere individuati dal Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro dei trasporti, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di cui all'articolo 12 della legge 23 agosto 1988, n. 400.

ART. 2.

1. Gli enti locali di cui all'articolo 1 per l'attuazione e la gestione dei programmi di interventi di cui alla presente legge, possono avvalersi di società costituite, ai sensi dell'articolo 22 della legge 8 giugno 1990, n. 142, ovvero delle società di cui all'articolo 2 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, nonché di aziende e società già concessionarie di reti metropolitane a guida vincolata.

ART. 3.

1. In carenza di tempestive iniziative dei soggetti competenti, il Ministro per i problemi delle aree urbane esercita il potere di iniziativa di cui all'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142, per promuovere la definizione di programmi di interventi, anche ricadenti nell'ambito di programmi già in corso di esecuzione, per la realizzazione, l'ammodernamento e l'ampliamento di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria, anche ad automazione integrale, ivi compresi i connessi sistemi attrezzati di interscambio nonché l'acquisizione del relativo materiale rotabile, con esclusione delle spese relative ad opere già realizzate.

ART. 4.

1. Gli enti locali interessati predispongono i piani di intervento definendo, ove necessario, accordi di programma, con le amministrazioni ed i

soggetti interessati, ai sensi dell'articolo 27, commi 1, 2, 3, 4, 5 e 6 della legge 8 giugno 1990, n. 142. I programmi di intervento e gli accordi dovranno, tra l'altro:

a) essere corredati dalla progettazione di massima, dallo studio di valutazione di impatto ambientale, dal piano economico-finanziario, volto ad assicurare l'equilibrio finanziario, e che dovrà, tra l'altro, indicare l'investimento complessivo ivi compresi gli oneri finanziari, i costi di manutenzione delle infrastrutture e degli impianti, i costi di gestione, i prevedibili proventi vari, i proventi dell'esercizio calcolati sulla base delle tariffe definite per conseguire l'equilibrio del piano finanziario medesimo nonché gli investimenti privati ed i finanziamenti pubblici derivanti da leggi statali, regionali e da impegni di bilancio comunale;

b) indicare i tempi previsti per l'acquisizione delle aree, per la realizzazione degli interventi e per la fornitura del materiale rotabile.

ART. 5.

1. I programmi di interventi e gli accordi di cui agli articoli precedenti sono trasmessi, previo parere della Commissione di cui all'articolo 6, al Ministro per i problemi delle aree urbane il quale, di concerto con il Ministro dei trasporti, li sottopone al Comitato interministeriale per la programmazione economica dei trasporti (CIPET) per l'approvazione nonché per l'individuazione delle eventuali fonti di finanziamento a carico dello Stato e della determinazione delle quote delle disponibilità finanziarie di cui alla presente legge da destinare annualmente ai singoli interventi.

2. Entro 90 giorni dalla data di approvazione dei programmi, i soggetti interessati trasmettono al Ministro dei trasporti la progettazione esecutiva, di-

stinta per lotti funzionali, delle opere e degli interventi ammessi a finanziamento ai sensi del comma 1, cioè ai fini degli adempimenti approvativi di cui all'articolo 2 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042, nonché dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753. La Commissione consultiva di cui all'articolo 2 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042, sarà, nel caso specifico, integrata da un rappresentante del Ministero dell'interno, Direzione Generale Protezione Civile e Servizi Antincendio, e da un rappresentante del Ministro per i problemi delle aree urbane.

ART. 6.

1. Ferme restando le competenze di cui al regio decreto 9 maggio 1912, n. 1417, e successive modificazioni ed integrazioni, ai fini dell'attuazione degli interventi di cui alla presente legge e per l'esercizio delle competenze di alta sorveglianza sulla esecuzione di lavori è costituita una Commissione di Vigilanza, composta da cinque membri, nominata, di concerto dal Ministro dei trasporti e dal Ministro per i problemi delle aree urbane. Fanno parte della Commissione, un Consigliere di Stato o un Avvocato dello Stato, con funzioni di Presidente, due membri in rappresentanza del Ministro dei trasporti e due in rappresentanza del Ministro per i problemi delle aree urbane. Per tutte le attività di supporto tecnico-amministrativo il Ministro dei trasporti ed il Ministro per i problemi delle aree urbane possono avvalersi, nell'ambito delle rispettive competenze, dell'apporto collaborativo di strutture tecnico professionali che abbiano maturato significative esperienze nel settore. Alla spesa occorrente, valutata in lire 15 miliardi per il 1992 e in lire 10 miliardi per il 1993, si provvede con i fondi della presente legge.

ART. 7.

1. L'erogazione del finanziamento di competenza statale è disposta dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane, ed è subordinata alle approvazioni di cui all'articolo 5, comma 2, nonché alla dimostrata disponibilità delle altre fonti di finanziamento, con riferimento anche ai singoli lotti funzionali.

ART. 8.

1. I soggetti attuatori sono autorizzati, anche in deroga ai limiti di cui all'articolo 2410 del codice civile, ad emettere obbligazioni sul mercato interno ed internazionale, previa approvazione del Ministro del tesoro e con eventuale previsione di un periodo di preammortamento. Gli istituti di credito e le banche di cui alle lettere *a)*, *b)*, ed *e)* dell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni, sono autorizzati, anche in deroga alle disposizioni statutarie, ad assumere le obbligazioni di cui al precedente alinea.

2. I mutui di cui all'articolo 10 e le obbligazioni emesse dai soggetti attuatori sono garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi. Gli eventuali oneri derivanti dalla operatività della garanzia statale saranno imputati, previa autorizzazione del Ministro del tesoro, alla gestione separata del « Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane » che vi provvede utilizzando il saldo netto, accertato al 1° gennaio di ciascun anno, delle disponibilità finanziarie ad esso affluite, ivi comprese quelle derivanti dai rimborsi di cui all'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531. In ogni caso di

accertata carenza di disponibilità, il fondo è reintegrato a valere sulle somme destinate alla attuazione del presente articolo.

ART. 9.

1. I comuni possono applicare contributi per la realizzazione delle iniziative di cui all'articolo 1. Sono tenuti al pagamento del contributo i proprietari di immobili siti in zone del territorio comunale, individuate con apposite delibere, che, per le loro caratteristiche e loro ubicazione ovvero per la natura e la funzionalità dell'opera pubblica, traggano dalla realizzazione dell'opera stessa specifico vantaggio.

2. Il locatore può esercitare la facoltà di cui all'articolo 23 della legge 27 luglio 1978, n. 392. Il Ministro del tesoro, di concerto con i Ministri dei trasporti e per i problemi delle aree urbane, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, determina le modalità per la riscossione del contributo.

ART. 10.

1. Per la realizzazione degli interventi previsti dalla presente legge possono essere corrisposti contributi, in misura non superiore al 10 per cento dell'investimento per la durata massima di trenta anni, in relazione ad operazioni di mutuo contratte dagli enti locali e dai soggetti attuatori, a decorrere dal secondo semestre dell'anno 1991, con la Cassa depositi e prestiti, con istituti di credito abilitati ai sensi della normativa vigente ovvero con istituti di credito esteri, fino ad un limite massimo annuo di contributi, nel primo quinquennio, non superiore a lire 600 miliardi.

ART. 11.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 175 miliardi per l'anno 1992 e lire 225 miliardi per l'anno 1993, si provvede mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1991-1993, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1991, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Istituzione fondo interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa, nel settore del traffico e per il risanamento urbano (limiti di impegno) ». Per gli anni successivi si provvede ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera d), della legge 5 agosto 1988, n. 362.

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

Pongo in votazione tale proposta.
(È approvata).

Propongo altresì di accantonare temporaneamente l'esame degli articoli da 1 a 9 e di passare alla discussione degli articoli 10 e 11 del testo unificato, al fine di valutare in linea di principio gli emendamenti da trasmettere alla Commissione bilancio.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Passiamo, pertanto, all'articolo 10 di cui ho già dato lettura.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti ed articoli aggiuntivi:

All'articolo 10, comma 1, sostituire la parola 1991 con la seguente 1992.

10. 1.

I Relatori.

All'articolo 10, comma 1, sostituire le parole da fino a un limite massimo annuo fino alla fine, con le seguenti A tal fine sono autorizzati limiti di impegno trentennali pari a 255 miliardi nel 1993 e ulteriori 145 miliardi nel 1994.

10. 2.

I Relatori.

All'articolo 10, comma 1, sostituire le parole da fino a un limite massimo annuo fino alla fine, con le seguenti a tal fine sono autorizzati limiti di impegno trentennali pari a 175 miliardi nel 1993 e ulteriori 50 miliardi nel 1994.

10. 3.

I Relatori.

Dopo l'articolo 10, aggiungere il seguente:

ART. 10-bis.

1. Gli enti indicati nell'articolo 8 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, nonché gli enti locali ed i consorzi pubblici sono autorizzati ad accendere mutui decennali garantiti dallo Stato per la realizzazione delle finalità indicate nel medesimo articolo 8, nonché per la costruzione di sistemi ferroviari passanti, di collegamento ferroviario con aeree aeroportuali o espositive, e di trasporti rapidi di massa e programmi urbani integrati.

2. Il Ministro dei trasporti, sulla base di singoli progetti, può concedere contributi in misura pari agli oneri per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui.

3. Le modalità per la concessione ed erogazione dei contributi, sono stabilite dal Ministro del tesoro su proposta del Ministro dei trasporti.

4. Per l'ammissione dei contributi in conto capitale ed in conto interesse previsti dal presente articolo è autorizzato un limite di impegno decennale di lire 195 miliardi per l'anno 1993 e di lire 155 miliardi per l'anno 1994.

5. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, valutato in lire 195 miliardi per l'anno 1993 e lire 350 miliardi per l'anno 1994, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento: « Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione ed in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali di collegamento ferroviario con aree aeroportuali ed espositive nonché trasporti rapidi di massa e programmi integrati urbani ».

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

10. 01.

Bonsignore, Faraguti, Botta, Ridi.

Dopo l'articolo 10, aggiungere il seguente:

ART. 10-bis.

1. Gli enti indicati nell'articolo 8 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, sono autorizzati ad accendere mutui decennali garantiti dallo Stato per la realizzazione delle finalità indicate nel medesimo articolo 8, nonché per la costruzione di sistemi ferroviari passanti.

2. Il Ministro dei trasporti, sulla base di singoli progetti, può concedere contributi in misura pari agli oneri per

capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui.

3. Le modalità per la concessione ed erogazione dei contributi, sono stabilite dal Ministro del tesoro su proposta del Ministro dei trasporti.

4. Per l'ammissione dei contributi in conto capitale ed in conto interesse previsti dal presente articolo è autorizzato un limite di impegno decennale di lire 150 miliardi per l'anno 1993 e di lire 50 miliardi per l'anno 1994.

5. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, valutato in lire 150 miliardi per l'anno 1993 e lire 50 miliardi per l'anno 1994, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento: « Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione ed in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali di collegamento ferroviario con aree aeroportuali ed espositive nonché trasporti rapidi di massa e programmi integrati urbani ».

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

10. 02.

Bonsignore.

Dopo l'articolo 10, aggiungere il seguente:

ART. 10-bis.

1. Gli enti indicati nell'articolo 8 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, e gli altri enti interessati sono autorizzati ad accendere mutui decennali, garantiti dallo Stato, per la realizzazione delle finalità indicate nel medesimo

articolo 8, nonché per la costruzione di sistemi ferroviari passanti, di collegamenti ferroviari con aree aeroportuali, espositive ed universitarie e di trasporti rapidi di massa e programmi urbani integrati. A tal fine gli enti interessati sono tenuti a presentare domanda, sulla base dei relativi progetti, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Il CIPET, su proposta del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane, approva il piano di riparto delle risorse e concede, per i singoli interventi, contributi in misura pari agli oneri per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui.

3. Le modalità per la concessione ed erogazione dei contributi sono stabilite dal Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane.

4. Per l'erogazione dei contributi in conto capitale ed in conto interessi previsti dal presente articolo è autorizzato un limite di impegno decennale di lire 195 miliardi per l'anno 1993 e di lire 155 miliardi per l'anno 1994.

5. All'onere derivante dall'applicazione del presente provvedimento, valutato in lire 195 miliardi per l'anno 1993 e lire 350 miliardi per l'anno 1994, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento: « Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione ed in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali di collegamento ferroviario con aree aeroportuali ed espositive, nonché trasporti rapidi di massa e programmi integrati urbani (limiti di impegno) ».

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

10. 03.

Bonsignore, Cardetti, Ridi, Sapio.

Passiamo all'emendamento 10.1 dei relatori.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Sono favorevole.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

VITO BONSIGNORE, *Relatore per la IX Commissione*. Ritiro l'emendamento 10.2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 10.3 dei relatori.
(È approvato).

Trasmetterò alla V Commissione bilancio l'emendamento per l'espressione del prescritto parere.

VITO BONSIGNORE, *Relatore per la IX Commissione*. Ritiro gli articoli aggiuntivi 10.01 e 10.02.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'articolo aggiuntivo 10.03 dei relatori.
(È approvato).

Trasmetterò alla V Commissione bilancio l'articolo aggiuntivo testé approvato per l'espressione del prescritto parere.

Passiamo all'articolo 11 del testo unificato, del quale ho già dato lettura.

Avverto che a tale articolo sono riferiti i seguenti emendamenti:

All'articolo 11, sostituire il comma 1 con i seguenti:

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 6 della presente legge, pari a lire 15 miliardi per l'anno 1993, si provvede mediante parziale utilizzo della proiezione per il medesimo anno dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il 1992, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione e in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali e di collegamento ferroviario con aree portuali ed espositive, nonché trasporti rapidi di massa e programmi integrati urbani ».

1-bis. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 10 della presente legge, pari a lire 255 miliardi per l'anno 1993 e lire 400 miliardi per l'anno 1994, si provvede: quanto a lire 175 miliardi per l'anno 1993 e lire 225 miliardi per l'anno 1994 mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Istituzione di un fondo per interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa, nel settore del traffico e per il risanamento urbano (limiti di impegno) »; quanto a lire 80 miliardi per l'anno 1993 e lire 175 miliardi per l'anno 1994 mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992 all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali,

dalle ferrovie in concessione e in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali e di collegamento ferroviario con aree aeroportuali ed espositive, nonché trasporti rapidi di massa e di programmi integrati urbani (limiti di impegno) ».

11. 1.

I Relatori.

All'articolo 11, sostituire il comma 1 con i seguenti:

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 6 della presente legge, pari a lire 15 miliardi per l'anno 1993, si provvede mediante parziale utilizzo della proiezione per il medesimo anno dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il 1992, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione e in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali e di collegamento ferroviario con aree portuali ed espositive, nonché trasporti rapidi di massa e programmi integrati urbani ».

1-bis. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 10 della presente legge, pari a lire 175 miliardi per l'anno 1993 e lire 225 miliardi per l'anno 1994, si provvede mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Istituzione di un fondo per interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa, nel settore del traffico e per il risanamento urbano (limiti di impegno) ».

11. 2.

I Relatori.

VITO BONSIGNORE, *Relatore per la IX Commissione*. Ritiro l'emendamento 11.1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 11.2 dei relatori.
(È approvato).

Trasmetterò alla V Commissione bilancio l'emendamento testé approvato per l'espressione del prescritto parere.

Riprendiamo l'esame dell'articolo 1 precedentemente accantonato, di cui do nuovamente lettura per maggiore chiarezza:

ART. 1.

1. Ai fini dello sviluppo del trasporto pubblico nelle aree urbane e per favorire la installazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria a contenuto tecnologico innovativo atti a migliorare in tali aree la fluidità del traffico e le condizioni ambientali, possono avvalersi dei benefici previsti dalla presente legge le città metropolitane, nonché i comuni individuati, su proposta delle Regioni interessate, dal Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro dei trasporti, sulla base delle indicazioni del Piano generale dei trasporti e dei Piani regionali dei trasporti, ove esistenti ed aggiornati.

2. Qualora le Regioni non formulino le proposte di cui al comma 1 entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i comuni possono essere individuati dal Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro dei trasporti, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di cui all'articolo 12 della legge 23 agosto 1988, n. 400.

A tale articolo risultano presentati i seguenti emendamenti e subemendamenti:

All'emendamento 1.1, comma 1, dopo le parole in sede propria aggiungere le seguenti interamente riservata.

0. 1. 1. 1.

Botta.

All'emendamento 1.1, comma 1, dopo le parole a contenuto tecnologico innovativo aggiungere le seguenti ed adeguatamente provato in esercizio passeggeri.

0. 1. 1. 2.

Botta.

All'articolo 1, sostituire il comma 1 con i seguenti:

1. La presente legge è finalizzata a promuovere lo sviluppo del trasporto pubblico nelle aree urbane, a migliorare in tali aree la fluidità del traffico e le condizioni ambientali, attraverso la realizzazione, l'ammodernamento e l'ampliamento di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria a contenuto tecnologico innovativo, anche ad automazione integrale, ivi compresi i connessi sistemi attrezzati di interscambio nonché l'acquisizione del relativo materiale rotabile, con esclusione delle spese relative ad opere già realizzate, mediante la definizione di interventi anche ricadenti nell'ambito di programmi già in corso di esecuzione.

1-bis. Possono avvalersi dei benefici previsti dalla presente legge le città metropolitane, nonché i comuni individuati, su proposta delle regioni interessate, dal Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro dei trasporti, sulla base delle indicazioni del Piano generale dei trasporti approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 aprile 1986 e dei Piani regionali dei trasporti, ove esistenti ed aggiornati..

1. 1.

I Relatori.

All'articolo 1, comma 1, sopprimere le parole in sede propria.

1. 5.

Donati, Ronchi.

All'articolo 1, comma 1, dopo le parole in sede propria aggiungere le seguenti e tranvie veloci.

1. 15.

I Relatori.

All'articolo 1, comma 1, sostituire le parole a contenuto tecnologico innovativo con le seguenti metropolitane leggere e tramvie veloci a raso.

1. 7.

Donati, Ronchi.

All'articolo 1, comma 1, sopprimere le parole in tali aree la fluidità del traffico e.

1. 8.

Donati, Ronchi.

All'articolo 1, comma 1, sostituire le parole la fluidità del traffico con le seguenti la mobilità.

1. 16.

Donati, Ronchi.

All'articolo 1, comma 1, sopprimere le parole nonché i comuni individuati.

1. 9.

Donati, Ronchi.

All'articolo 1, comma 1, dopo le parole Ministro dei trasporti aggiungere le seguenti Ministro per l'ambiente.

1. 6.

Donati, Ronchi.

All'articolo 1, comma 2, sostituire la parola 90 con la seguente 120.

1. 17.

I Relatori.

All'articolo 1, comma 2, sostituire le parole novanta giorni con le seguenti sei mesi.

1. 3.

Donati, Ronchi.

All'articolo 1, comma 1, dopo le parole aree urbane inserire le seguenti e per i programmi di intervento di cui all'articolo 4 diretti a favorire.

Inoltre, dopo le parole tecnologico innovativo inserire le seguenti e referenziate con un adeguato periodo di esercizio.

1. 2.

Testa Antonio.

Ritiro l'emendamento 1.1 di cui sono cofirmatario.

Pertanto, i subemendamenti Botta 0.1.1.1 e 0.1.1.2 si intendono decaduti.

Passiamo all'emendamento Donati e Ronchi 1.5.

ANNA DONATI. Signor presidente, lo ritiro.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 1.15 dei relatori.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 1.15 dei relatori, accettato dal Governo.

(È approvato).

ANNA DONATI. Signor presidente, ritiro gli emendamenti 1.7, 1.8, 1.9, 1.6 e 1.3 di cui sono cofirmataria.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 1.16 dei relatori.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 1.16 dei relatori, accettato dal Governo.
(È approvato).

Passiamo all'emendamento 1.17 dei relatori.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 1.17 dei relatori, accettato dal Governo.
(È approvato).

ANTONIO TESTA, *Presidente della IX Commissione*. Ritiro il mio emendamento 1.2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1, con le modifiche testé apportate.
(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

1. Gli enti locali di cui all'articolo 1 per l'attuazione e la gestione dei programmi di interventi di cui alla presente legge, possono avvalersi di società costituite, ai sensi dell'articolo 22 della legge 8 giugno 1990, n. 142, ovvero delle società di cui all'articolo 2 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, nonché di aziende e società già concessionarie di reti metropolitane a guida vincolata.

A tale articolo risultano presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 2, sostituire le parole attuazione e gestione con le seguenti realizzazione e gestione anche disgiunte.

2. 3.

Botta.

All'articolo 2, sostituire le parole da nonché di aziende fino alla fine con le seguenti nonché per le aree in cui esse già operano, di aziende e società già concessionarie di reti metropolitane a guida vincolata, oppure ricorrere alle forme di affidamento previste dall'articolo 1 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042.

2. 1.

Botta.

All'articolo 2, sostituire le parole da nonché di aziende fino a a guida vincolata con le seguenti Resta ferma la possibilità di ricorrere alle forme di affidamento previste dall'articolo 1 della legge 29 dicembre 1969, n. 1942.

2. 2.

Testa Antonio.

Passiamo al mio emendamento 2.3.
In questo caso, si potrebbe anche parlare di « realizzazione e/o gestione ». Io allora dovrei presentare un ulteriore emendamento, perché si fa riferimento a società « già concessionarie di reti metropolitane a guida vincolata ». In altri termini, la società che gestisce le metropolitane di Napoli, Roma o Milano potrebbe gestire anche quella di Torino.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. È possibile prevedere tale ipotesi.

VITO BONSIGNORE, *Relatore per la IX Commissione*. Occorre escludere la possibilità di scindere la realizzazione

dalla gestione, per un'esigenza tecnica, in quanto il meccanismo di ammortamento trentennale non funzionerebbe più.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. L'emendamento Botta 2.3 prevede che i comuni o le aree metropolitane possano affidare a società o a consorzi la gestione delle reti disgiuntamente dalla realizzazione. La tesi del relatore per la IX Commissione è che si debba procedere ad un affidamento congiunto della realizzazione e della gestione e si preoccupa di eventuali conseguenze negative che potrebbero insorgere dal punto di vista dell'ammortamento.

A mio avviso, non si può escludere che a un soggetto possa essere affidata la realizzazione, determinando condizioni e clausole di gestione tali da provocare l'anticipazione del mutuo trentennale necessario per la costruzione. Ciò non sarebbe possibile, qualora stabilissimo l'affidamento della costruzione e della gestione allo stesso ente, anche se nella realtà difficilmente si presenterà tale ipotesi. Un soggetto concessionario della gestione deve rispettare infatti norme diverse. Siccome si tratta di una facoltà, non vedo perché non si debba prevedere.

ANGELO MARIA SANZA. Non ha alcun senso non prevedere la realizzazione e la gestione in maniera disgiunta, perché oltre tutto non funzionerebbe il meccanismo di investimento.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Sulla base dell'emendamento proposto, tale scelta sarebbe affidata agli enti locali.

FRANCESCO SAPIO. Il problema sollevato attraverso l'emendamento deve essere meglio specificato. In definitiva, mi pare che sia mancato ogni riferimento al coordinamento con la legislazione comunitaria, che è entrata in vigore con la direttiva n. 440 del 1989, recepita con il decreto legislativo

del Presidente della Repubblica n. 406 del 19 dicembre 1991. Tale direttiva prevede che ogni realizzazione che avvenga disgiuntamente dalla gestione si configura come appalto. In altri termini, qualora fosse accolto l'emendamento, si configurerebbe la fattispecie dell'appalto, il che naturalmente non escluderebbe la concessione unitaria, sempre in base alla direttiva comunitaria citata.

Le preoccupazioni dei colleghi sono proprio queste. Si tratta di capire se con il testo proposto si esclude o meno *a priori* la possibilità di utilizzare l'istituto della concessione, così come disciplinato dalla direttiva n. 440 del 1989. Poiché le preoccupazioni dell'onorevole Bonsignore da questo punto di vista sono fondate, è il presidente che deve specificare se intende provvedere al superamento dell'affidamento in concessione così come disciplinato dalla direttiva comunitaria n. 440 o se ritiene che la formulazione renda possibile la concessione per la sola costruzione. In altri termini, si tratta di stabilire se attraverso il testo proposto si escluda la possibilità di ricorrere alla concessione come sistema di affidamento.

PRESIDENTE. Ho già dichiarato di ritirare l'emendamento 2.1 avendo fra l'altro una preoccupazione identica a quella espressa testé dall'onorevole Sapiro, quando si prevede di affidare agli enti locali la possibilità di far ricorso ad aziende o società già concessionarie di reti metropolitane per la costruzione e la gestione di queste ultime. Non mi sembra opportuno avallare la possibilità che queste aziende o società già concessionarie si inseriscano nelle nuove realizzazioni. Dico ciò, senza richiamare la legge n. 142 del 1990, che prevede procedure diverse. Potrei ritirare l'emendamento 2.3, anche se spetterebbe all'ente locale decidere se ricorrere alla concessione o all'appalto. Si tratterebbe di una delle tante facoltà affidate agli enti locali, fra cui vi è anche quella di far ricorso ad aziende già concessionarie anche per le nuove

realizzazioni. In definitiva, sarebbe opportuno affidare agli enti locali la facoltà di operare una scelta fra la costruzione e la gestione in maniera congiunta o disgiunta, secondo la maggiore convenienza dell'ente.

VITO BONSIGNORE, *Relatore per la IX Commissione*. Non dico che la posizione del presidente non sia corretta, osservo soltanto che se si scegliesse questa strada si dovrebbe anche chiarire da chi riscuote i soldi, l'impresa o il soggetto che costruisce.

OTTAVIANO COLZI. Dalla stazione appaltante.

VITO BONSIGNORE, *Relatore per la IX Commissione*. Un soggetto, che diventa la stazione appaltante ed ha la responsabilità dell'esecuzione delle opere si indebita sul mercato dei capitali. Peraltro, non è il comune che direttamente sceglie l'impresa, altrimenti il meccanismo non funzionerebbe. Del resto ho visto che all'articolo 10 è stata eliminata la parola « complessivo », relativa all'investimento; ma in questo modo le società andranno sicuramente in perdita. Si tratta di un concetto sul quale discutiamo da anni, ma, forse per mia incapacità, non sono ancora riuscito a spiegarlo.

Il meccanismo, lo ripeto ancora una volta, è molto semplice: occorre un soggetto che si indebiti sul mercato, realizzi l'opera attraverso le imprese, adottando le procedure di legge, e che attraverso vari incastri (il contributo del 10 per cento da parte dello Stato, le pubblicità, i contributi del comune ed altro) ammortizzi i costi. Questa procedura, tuttavia, va concepita unitariamente, altrimenti si dovrebbe tornare al meccanismo precedente in base al quale i contributi venivano erogati ai comuni che realizzavano tratti di metropolitana.

PRESIDENTE. Propongo di accantonare temporaneamente la discussione dell'articolo 2.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Passiamo all'articolo 3 precedentemente accantonato, di cui do nuovamente lettura:

ART. 3.

1. In carenza di tempestive iniziative dei soggetti competenti, il Ministro per i problemi delle aree urbane esercita il potere di iniziativa di cui all'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142, per promuovere la definizione di programmi di interventi, anche ricadenti nell'ambito di programmi già in corso di esecuzione, per la realizzazione, l'ammodernamento e l'ampliamento di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria, anche ad automazione integrale, ivi compresi i connessi sistemi attrezzati di interscambio nonché l'acquisizione del relativo materiale rotabile, con esclusione delle spese relative ad opere già realizzate.

A tale articolo risultano presentati i seguenti emendamenti:

Sopprimere l'articolo 3.

3. 3.

Donati, Ronchi.

All'articolo 3, comma 1, dopo le parole soggetti competenti aggiungere le seguenti di cui all'articolo 4.

3. 5.

I Relatori.

All'articolo 3, comma 1, sopprimere dalle parole per promuovere la definizione di programmi di interventi fino alla fine del comma.

3. 1.

I Relatori.

All'articolo 3, comma 1, dopo le parole in sede propria aggiungere le seguenti interamente riservata, a contenuto tecnologico innovativo ed adeguatamente provato in esercizio passeggeri.

3. 2.

Botta.

ANNA DONATI. Anche a nome dell'onorevole Ronchi, dichiaro di ritirare l'emendamento 3.3.

PRESIDENTE. Ritiro gli emendamenti 3.1 e 3.2.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 3.5 dei relatori.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 3.5 dei relatori, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 3, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

1. Gli enti locali interessati predispongono i piani di intervento definendo, ove necessario, accordi di programma, con le amministrazioni ed i soggetti interessati, ai sensi dell'articolo 27, commi 1, 2, 3, 4, 5 e 6 della legge 8 giugno 1990, n. 142. I programmi di intervento e gli accordi dovranno tra l'altro:

a) essere corredati dalla progettazione di massima, dallo studio di valutazione di impatto ambientale e dal piano economico-finanziario volto ad assicurare l'equilibrio finanziario, e che dovrà, tra l'altro, indicare l'investimento complessivo ivi compresi gli

oneri finanziari, i costi di manutenzione delle infrastrutture e degli impianti, i costi di gestione, i prevedibili proventi vari, i proventi dell'esercizio calcolati sulla base delle tariffe definite per conseguire l'equilibrio del piano finanziario medesimo nonché gli investimenti privati ed i finanziamenti pubblici derivanti da leggi statali, regionali e da impegni di bilancio comunale;

b) indicare i tempi previsti per l'acquisizione delle aree, per la realizzazione degli interventi e per la fornitura del materiale rotabile.

A tale articolo risultano presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 4, comma 1, alinea, dopo la parola intervento aggiungere le seguenti corredati da analisi comparate costi-benefici.

4. 4.

I Relatori.

All'articolo 4, aggiungere la seguente lettera:

c) stabilire le modalità specifiche di integrazione con le altre reti di trasporto pubblico e la loro eventuale ristrutturazione in funzione del nuovo sistema.

4. 1.

Donati, Ronchi.

All'articolo 4, comma 1, aggiungere la seguente lettera:

d) aver ottenuto il giudizio di compatibilità ambientale previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 agosto 1988, n. 377, e successive norme integrative.

4. 2.

Donati, Ronchi.

All'articolo 4, comma 1, aggiungere la seguente lettera:

e) essere considerati di una valutazione comparata costi-benefici delle

varie soluzioni tecniche e di sistema, proposte.

4. 3.

Donati, Ronchi.

ANNA DONATI. Ritiro gli emendamenti 4.2 e 4.3, mentre raccomando l'approvazione dell'emendamento 4.1.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 4.4 dei relatori, nonché sull'emendamento Donati e Ronchi 4.1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 4.4 dei relatori, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Donati e Ronchi 4.1, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

1. I programmi di interventi e gli accordi di programma di cui agli articoli precedenti sono trasmessi, previo parere della Commissione di cui all'articolo 6, al Ministro per i problemi delle aree urbane il quale, di concerto con il Ministro dei trasporti, li sottopone al Comitato interministeriale per la programmazione economica dei trasporti (CIPET) per l'approvazione nonché per l'individuazione delle eventuali fonti di finanziamento a carico dello Stato e della determinazione delle quote delle disponibilità finanziarie di cui alla presente legge da destinare annualmente ai singoli interventi.

2. Entro 90 giorni dalla data di approvazione dei programmi, i soggetti interessati trasmettono al Ministro dei trasporti la progettazione esecutiva, distinta per lotti funzionali, delle opere e degli interventi ammessi a finanziamento ai sensi del comma 1, ciò ai fini degli adempimenti approvativi di cui all'articolo 2 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042, nonché dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753. La Commissione consultiva di cui all'articolo 2 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042, sarà, nel caso specifico, integrata da un rappresentante del Ministero dell'interno, direzione generale protezione civile e servizi antincendio, e da un rappresentante del Ministro per i problemi delle aree urbane.

A tale articolo sono stati presentati i seguente emendamenti:

All'articolo 5, comma 2, dopo le parole *progettazione esecutiva aggiungere le seguenti* redatta sulla base del sistema tecnologico prescelto anche dai soggetti di cui al precedente articolo 2.

5. 1.

Botta.

All'articolo 5, comma 2, dopo le parole *progettazione esecutiva aggiungere le seguenti* redatta secondo il sistema di trasporto prescelto anche dai soggetti di cui al precedente articolo 2.

5. 2.

Testa Antonio.

All'articolo 5, comma 2, dopo le parole *Ministro per le aree urbane aggiungere le seguenti* e del Ministro per l'ambiente.

5. 3.

Donati, Ronchi.

Ritiro il mio emendamento 5.1.

ANTONIO TESTA, *Presidente della IX Commissione*. Anch'io ritiro il mio emendamento 5.2.

ANNA DONATI. Anch'io ritiro il mio emendamento 5.3.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 5.
(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo successivo:

ART. 6.

1. Ferme restando le competenze di cui al regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e successive modificazioni ed integrazioni, ai fini dell'attuazione degli interventi di cui alla presente legge e per l'esercizio delle competenze di alta sorveglianza sulla esecuzione di lavori è costituita una commissione di vigilanza, composta da cinque membri, nominata, di concerto dal Ministro dei trasporti e dal Ministro per i problemi delle aree urbane. Fanno parte della commissione, un consigliere di Stato o un avvocato dello Stato, con funzioni di Presidente, due membri in rappresentanza del Ministro dei trasporti e due in rappresentanza del Ministro per i problemi delle aree urbane. Per tutte le attività di supporto tecnico-amministrativo il Ministro dei trasporti ed il Ministro per i problemi delle aree urbane possono avvalersi, nell'ambito delle rispettive competenze, dell'apporto collaborativo di strutture tecnico professionali che abbiano maturato significative esperienze nel settore. Alla spesa occorrente, valutata in lire 15 miliardi per il 1992 e in lire 10 miliardi per il 1993, si provvede con i fondi della presente legge.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 6, comma 1, sostituire le parole è costituita una commissione di vigilanza composta da cinque membri

con le seguenti è istituita presso il Cipet una commissione di alta vigilanza composta da 6 membri.

6. 1. Ridi, Sapio, Angelini.

All'articolo 6, comma 1, dopo le parole aree urbane aggiungere le seguenti e da un esperto designato dai comuni interessati al progetto.

6. 2. Ridi, Sapio, Angelini.

All'articolo 6, comma 1, alla fine del primo periodo, aggiungere le parole integrate con un esperto designato dal comune interessato al progetto.

6. 6. I Relatori.

All'articolo 6, comma 1, sostituire le parole da strutture tecnico-professionali fino a settore con le seguenti di una organizzazione tecnico-professionale che abbia maturato nello specifico settore significative esperienze di supporto ed assistenza a pubbliche amministrazioni.

6. 5. Testa.

All'articolo 6, comma 1, sostituire l'ultimo periodo con il seguente per le finalità del presente articolo è autorizzata la spesa di 5 miliardi per il 1992 e lire 10 miliardi per il 1993.

6. 3. Ridi, Sapio, Angelini Giordano.

All'articolo 6, comma 1, sostituire l'ultimo periodo con il seguente per le finalità del presente articolo è autorizzata la spesa di 15 miliardi per il 1993.

6. 4. I Relatori.

SILVANO RIDI. Ritiro i miei emendamenti 6.1 e 6.2.

PRESIDENTE. In qualità di relatore esprimo parere favorevole sugli emendamenti Testa Antonio 6.5, Ridi ed altri 6.6. Raccomando inoltre l'approvazione dei miei emendamenti 6.6 e 6.4.

VITO BONSIGNORE, *Relatore per la IX Commissione*. Anch'io esprimo parere favorevole sugli emendamenti Antonio Testa 6.5, Ridi ed altri 6.6 e raccomando l'approvazione dei miei emendamenti 6.6 e 6.4.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Concordo con il parere testé espresso dai relatori e accetto gli emendamenti 6.6 e 6.4 dei relatori.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 6.6 dei relatori, accettato dal Governo.
(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Antonio Testa 6.5, accettato dai relatori e dal Governo.
(È approvato).

SILVANO RIDI. Ritiro il mio emendamento 6.3.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 6.4 dei relatori, accettato dal Governo.
(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 6, con le modifiche testé apportate.
(È approvato).

Poiché al successivo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato nuovamente lettura:

ART. 7.

1. L'erogazione del finanziamento di competenza statale è disposta dal Mi-

nistro dei trasporti, di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane, ed è subordinata alle approvazioni di cui all'articolo 5, comma 2, nonché alla dimostrata disponibilità delle altre fonti di finanziamento, con riferimento, anche ai singoli lotti funzionali.

(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

1. I soggetti attuatori sono autorizzati, anche in deroga ai limiti di cui all'articolo 2410 del codice civile, ad emettere obbligazioni sul mercato interno ed internazionale, previa approvazione del Ministro del tesoro e con eventuale previsione di un periodo di preammortamento. Gli istituti di credito e le banche di cui alle lettere a), b) ed e) dell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni, sono autorizzati, anche in deroga alle disposizioni statutarie, ad assumere le obbligazioni di cui al precedente alinea.

2. I mutui di cui all'articolo 10 e le obbligazioni emesse dai soggetti attuatori sono garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi. Gli eventuali oneri derivanti dalla operatività della garanzia statale saranno imputati, previa autorizzazione del Ministro del tesoro, alla gestione separata del « Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane » che vi provvede utilizzando il saldo netto, accertato al 1° gennaio di ciascun anno, delle disponibilità finanziarie ad esso affluite, ivi comprese quelle derivanti dai rimborsi di cui all'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531. In ogni caso di accertata carenza di disponibilità, il fondo è reintegrato a valere sulle somme destinate alla attuazione del presente articolo.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 8, comma 2, sopprimere l'ultimo periodo.

8. 1.

I Relatori.

All'articolo 8, dopo il primo periodo aggiungere il seguente qualora il soggetto attuatore gestisca direttamente il servizio lo stesso può accedere ai contributi previsti dalle vigenti leggi per il richiamo dei disavanzi di gestione.

8. 2.

Testa Antonio.

ANTONIO TESTA, *Presidente della IX Commissione*. Ritiro il mio emendamento 8.2.

PRESIDENTE. Raccomando l'approvazione del mio emendamento 8.1.

VITO BONSIGNORE, *Relatore per la IX Commissione*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 8.1, di cui sono cofirmatario.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Accetto l'emendamento 8.1 dei relatori.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 8.1 dei relatori, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 8, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo successivo:

ART. 9.

1. I comuni possono applicare contributi per la realizzazione delle iniziative di cui all'articolo 1. Sono tenuti al pagamento del contributo i proprietari

di immobili siti in zone del territorio comunale, individuate con apposite delibere, che, per le loro caratteristiche e loro ubicazione ovvero per la natura e la funzionalità dell'opera pubblica, traggano dalla realizzazione dell'opera stessa specifico vantaggio.

2. Il locatore può esercitare la facoltà di cui all'articolo 23 della legge 27 luglio 1978, n. 392. Il Ministro del tesoro di concerto con i Ministri dei trasporti e per i problemi delle aree urbane, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, determina le modalità per la riscossione del contributo.

Gli onorevoli Ridi, Sapiro ed Angelini hanno presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 9.

9.1

Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 9 di cui i deputati Ridi, Sapiro ed Angelini hanno chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 9 s'intende pertanto soppresso.

D'intesa con il presidente della IX Commissione, onorevole Antonio Testa, propongo di rinviare il seguito della discussione a domani, giovedì 30 gennaio, alle 8,50.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 21,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. PAOLO DE STEFANO

Licenziato per la composizione e la stampa dal Servizio Stenografia il 26 febbraio 1992.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO