

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

37.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 APRILE 1989

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE

	PAG
<b>Proposte di legge</b> (Seguito della discussione e rinvio):	
Botta ed altri: Piano decennale per la realizzazione di infrastrutture intermodali (339);	
Lucchesi ed altri: Interventi dello Stato per la realizzazione di infrastrutture intermodali per i trasporti (2171) .....	3
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i> .....	3, 4, 5, 6
Angelini Giordano .....	5
Lucchesi Pino .....	4, 5

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 13,10.**

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Seguito della discussione delle proposte di legge Botta ed altri: Piano decennale per la realizzazione di infrastrutture intermodali (339); Lucchesi ed altri: Interventi dello Stato per la realizzazione di infrastrutture intermodali per i trasporti (2171).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Botta ed altri: « Piano decennale per la realizzazione di infrastrutture intermodali »; Lucchesi ed altri: « Interventi dello Stato per la realizzazione di infrastrutture intermodali per i trasporti ».

Comunico che l'onorevole Lucchesi ha presentato i seguenti subemendamenti:

*All'emendamento 8.2, sostituire le parole: contributi straordinari per l'acquisto di unità di carico idonee al trasporto combinato strada-rotai, secondo programmi di rinnovo e/o potenziamento dei rispettivi parchi, mediante investimenti in unità di carico del tipo indicato alla lettera b) del comma 2 del presente articolo, con le seguenti: contributi straordinari per investimenti in unità di carico del tipo indicato alla lettera b) del comma 2 del presente articolo.*

O. 8. 2. 1.

*All'emendamento 8.2, al termine del comma 1, aggiungere, in fine, le seguenti parole: Tale norma deve intendersi applicabile — allo scopo di favorire lo sviluppo di sistemi di trasporto non inquinanti — alle unità di carico bimodali per trasporto di derrate sia fresche sia congelate, impieganti tecnologie innovative non utilizzanti freon in sintonia con i programmi e le direttive comunitarie nonché con il Piano generale dei trasporti.*

O. 8. 2. 2.

*All'emendamento 9.1, sostituire il comma 2 con il seguente:*

2. Per gli investimenti pregressi, alle imprese individuate secondo quanto indicato all'articolo 8, è concesso in unica soluzione un contributo, pagabile nel triennio 1989-1991, in rate annuali proporzionali all'importo previsionale fissato per ciascun anno dalla presente legge, e da calcolarsi convenzionalmente come segue: un miliardo di lire se il parco delle unità di carico di cui alla lettera b) dell'articolo 8 è stato nell'ultimo triennio di almeno 100 unità; 4 miliardi di lire se è stato di almeno 200 unità; 8 miliardi di lire se è stato di almeno 400 unità.

O. 9. 1. 1.

*All'emendamento 10.1, sopprimere il comma 1.*

O. 10. 1. 1.

*All'emendamento 10.1, comma 2, sostituire le parole: di cui agli articoli 8 e 9, con le seguenti: di cui agli articoli 8 e 9, comma 1.*

O. 10. 1. 2.

PINO LUCCHESI. I miei subemendamenti sono finalizzati, nell'attuale fase di elaborazione della legge — che tratta materia di difficile approccio, per certi versi molto tecnica, con il rischio di difficoltà d'interpretazione — a perseguire l'obiettivo di licenziare un testo aderente alle finalità che s'intendono raggiungere ed estremamente chiaro, affinché non vi siano norme la cui applicazione concreta risulti complicata.

In particolare, il subemendamento 0. 8. 2. 1 tende a chiarire che la *ratio* della norma cui si riferisce è di intervenire a sostegno di aziende che abbiano, in passato, effettuato interventi del tipo indicato. Nella formulazione dell'emendamento 8. 2, invece, sembrerebbe che possano beneficiare dei contributi solo le imprese che in futuro opereranno investimenti nel settore specifico di cui si tratta.

Con il subemendamento 0. 8. 2. 2 si vuole prendere in considerazione un problema reale, alquanto drammatico, affrontato sia a livello comunitario, con apposite direttive, sia nell'ambito del Piano generale dei trasporti. Attualmente, gli impianti di refrigerazione nel trasporto di derrate alimentari, fresche e congelate, utilizzano il freon che, come è stato dimostrato, è una sostanza altamente inquinante oltre ad essere la principale responsabile del buco nello strato di ozono che circonda il nostro pianeta. Una questione, peraltro, di cui si è parlato abbondantemente sulla stampa ed in trasmissioni radiotelevisive divulgative negli ultimi mesi.

Sarebbe importante che anche il Parlamento si facesse carico del problema e, anche se mi rendo conto che un « segnale » avrebbe potuto essere dato con l'approvazione di uno specifico ordine del giorno, considerando che stiamo elaborando una norma sull'intermodalità, ritengo sia più incisivo prevedere nella legge l'impegno, per favorire lo sviluppo di sistemi di trasporto non inquinanti, ad elaborare tecnologie innovative non utilizzando freon, in sintonia con i programmi e le direttive comunitarie nonché con il Piano generale dei trasporti.

Il subemendamento 0. 9. 1. 1 tende, sempre nell'ottica del perseguimento di determinati risultati, a concedere un sostegno attivo alle aziende impegnate nel settore, recependo nella sostanza il parere della Commissione bilancio.

Si propone, inoltre, con il subemendamento 0. 10. 1. 1 la soppressione del comma 1 dell'articolo 10, la cui dizione risulta alquanto incongrua rispetto alle finalità che ci siano proposti.

Infine, con il subemendamento 0. 10. 1. 2 si otterrebbe una migliore specificazione della norma.

PRESIDENTE. Ad una prima lettura, ritengo che alcuni dei subemendamenti presentati necessitino del parere preventivo della V Commissione bilancio.

PINO LUCCHESI. Signor presidente, vorrei sollevare una questione di carattere generale: la Commissione trasporti è orientata sempre più verso l'accettazione di una logica vincolistica incredibile ed insostenibile, che praticamente annulla l'autonomia decisionale.

La mia esperienza di parlamentare è di antica data, per cui credo di essere nel giusto se ricordo — ed il collega Ridi potrà confermare — che trasformazioni sostanziali vengono introdotte dalle Commissioni spesso e volentieri soltanto nella fase finale dell'esame in sede legislativa, allorché ci si approssima all'approvazione definitiva del provvedimento. Da qualche tempo invece, ed in particolare con riferimento a questo testo, la Commissione si è incamminata lungo una strada che le ha progressivamente negato l'autonomia decisionale: infatti, qualunque proposta emendativa, di modesto rilievo e talvolta anche meramente terminologica, viene necessariamente sottoposta al vaglio di altre Commissioni. Ciò comporterà che, in sede di approvazione definitiva del testo, ci troveremo dinanzi un lavoro di elaborazione svoltosi al di fuori della nostra attività e senza alcuna possibilità di introdurre modifiche. In sostanza, quando si arriverà alla votazione degli articoli del provvedimento, non si farà altro che rati-

ficare quanto consolidato finora e senza possibilità di cambiare alcunché! È vero, le norme regolamentari che presiedono alla nostra attività sono state parzialmente modificate, ma l'inversione a 360 gradi dell'andamento dei lavori della Commissione dal mio punto di vista è discutibile, in quanto riduce ogni possibilità di intervento specie su materie rispetto alle quali la nostra autonomia decisionale dovrebbe essere assolutamente piena.

Sull'opportunità di inviare i subemendamenti da me illustrati alle Commissioni competenti per l'espressione del parere, mi rimetto al giudizio della presidenza della Commissione. Rimane comunque aperta la questione sottolineata all'inizio dell'intervento, rispetto alla quale la nostra Commissione dovrà incamminarsi lungo una strada diversa dall'attuale, cercando nel contempo di fornire risposte serie (che finora sono mancate).

**PRESIDENTE.** Comprendo lo spirito delle osservazioni formulate dall'onorevole Lucchesi, che peraltro risultano riferite non tanto ai provvedimenti in oggetto, quanto al modo di lavorare della nostra Commissione sul quale — collegando anche alle affermazioni dell'onorevole Ridi — ritengo necessario un approfondimento, sia per rendere più spedito l'iter legislativo, sia per ribadire l'ambito delle competenze della Commissione trasporti. Ad ogni modo, spetterà all'ufficio di presidenza individuare la sede ed il momento opportuni per sviluppare appieno, e mi auguro in forma definitiva, la riflessione su questi e su altri aspetti attinenti.

Nel merito, vorrei richiamare l'attenzione del collega Lucchesi sul parere espresso dalla Commissione bilancio che pone talune condizioni e vincoli, oltretutto sul fatto che i subemendamenti, formalizzati questa mattina, investono aspetti di carattere finanziario. Pertanto, qualora fossero approvati in linea di principio dalla nostra Commissione, dovrebbero essere trasmessi alla V Commissione per il parere.

Prima di procedere, desidero pertanto ribadire che, ove si rendesse necessario, questi subemendamenti dovrebbero essere trasmessi alle Commissioni competenti per l'acquisizione del parere.

**PINO LUCCHESI.** Ciò dipende esclusivamente da certi stranissimi meccanismi. Se questi subemendamenti non fossero stati formalizzati oggi, ma nel corso dell'ultima riunione utile per l'approvazione della legge, ci saremmo trovati inevitabilmente nella stessa situazione!

Desidero essere aiutato a « sbrogliare » la vicenda causata dalla conduzione dei lavori ad opera della presidenza della Commissione. Infatti, non sappiamo quale sia il momento di presentare gli emendamenti, come devono essere presentati, né se sia possibile formalizzarne di ulteriori come singoli parlamentari oppure come gruppo: siamo di fronte ad una generale confusione di idee, che ci ha avviati lungo una strada estremamente discutibile.

**GIORDANO ANGELINI.** Signor presidente, poiché il gruppo comunista intende presentare taluni emendamenti, mi domando se saranno anch'essi inviati alla Commissione bilancio. Aggiungo quindi la mia sollecitazione per « sbrogliare » la situazione alla richiesta testé formulata dal collega Lucchesi, visto che nelle altre Commissioni non si lavora in questo modo. La strada da noi intrapresa somiglia molto alla tela del ragno dalla quale, una volta entrati, non si esce più...

D'altra parte, ci deve pur essere un meccanismo che ci consenta di legiferare più speditamente; diversamente saremo costretti ogni volta che le diverse parti politiche presenteranno emendamenti, a trasmetterli alle Commissioni competenti ed aspettare l'espressione del parere su di essi, per poter riprendere l'esame in sede legislativa. Adoperiamoci affinché almeno le proposte emendative presentate siano trasmesse alle Commissioni competenti tutte insieme.

**PRESIDENTE.** Onorevole Angelini, lei ha posto una giusta questione, nel senso che una volta definito un testo, a seguito del lavoro istruttorio svolto dal Comitato ristretto, è chiaro che non si possono esaminare continuamente nuovi emendamenti o subemendamenti. Poiché il gruppo comunista ha preannunciato legittimamente la formalizzazione di taluni emendamenti, ritengo sia opportuno definire un termine entro il quale far pervenire le proposte emendative da parte delle forze politiche.

Proporrei, pertanto, di rinviare alla seduta di domani alle ore 12 il seguito della discussione in sede legislativa, al fine di consentire a tutti i gruppi di presentare ulteriori emendamenti al testo delle proposte di legge, e di procedere poi, contestualmente, all'invio alle Com-

missioni consultive di quelli che richiedessero nuovi pareri.

Pongo in votazione tale proposta.

*(È approvata).*

Il seguito della discussione è pertanto rinviato alla seduta di domani 6 aprile, alle ore 12.

**La seduta termina alle 13,50.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. GIANLUIGI MAROZZA*

---

*Licenziato per la composizione e la stampa dal  
Servizio Stenografia delle Commissioni e degli  
Organi Collegiali il 20 aprile 1989.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO