

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

53.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 9 NOVEMBRE 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG		PAG
Sostituzioni:		Bonsignore Vito, <i>Relatore</i>	3, 5, 6, 8 10, 11, 13, 15, 20, 21 22, 23, 24, 25, 26, 28
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3	Chella Mario	4, 5, 6, 12, 13, 14 15, 16, 17, 19, 21, 23, 24, 26
Proposte di legge (Seguito della discussione e approvazione):		Donati Anna	18, 20, 21
Botta ed altri: Piano decennale per la realizzazione di infrastrutture intermodali (339);		Garavini Andrea Sergio	19
Lucchesi ed altri: Interventi dello Stato per la realizzazione di infrastrutture intermodali per i trasporti (2171)	3	Lucchesi Pino	4, 16, 18, 20 21, 24, 25, 27, 28, 30
Testa Antonio, <i>Presidente</i> ;	3, 5, 6, 9, 10, 11, 13 15, 20, 22, 24, 25 26, 27, 28, 29, 32	Ronzani Wilmer	18, 19, 20, 21, 22 24, 26, 28
Angelini Giordano	9, 15, 20, 21, 22, 29	Sanguineti Mauro	5, 17, 30
Baghino Cesco Giulio	21, 22, 26, 31	Savio Gastone	21
Bernini Carlo, <i>Ministro dei trasporti</i> ...	5, 6, 8, 9 10, 11, 13, 15, 19, 20 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29	Votazione nominale:	
		Testa Antonio, <i>Presidente</i>	32

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9.

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

(È approvato).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi del comma 4 dell'articolo 19 del regolamento, i deputati Giuseppe Avellone, Luciano Faraguti ed Angelo Maria Sanza sono sostituiti, rispettivamente, dai deputati Giuseppe Santonastaso, Giuseppe Astone e Mario Biasci.

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 ».

Come i colleghi ricordano, l'VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici espresse, in data 1° agosto 1989, parere favorevole sugli emendamenti al

testo unificato delle proposte di legge nn. 339 e 2171, con la condizione che: « ai sensi dell'articolo 93, comma 4, del regolamento, essendo di competenza della Commissione ambiente la definizione tecnica della tipologia delle infrastrutture, all'articolo 1, la definizione di interporto, sia così sostituita: " Per interporto si intende un complesso integrato di strutture e servizi finalizzato allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione " »; e con le seguenti osservazioni: « all'articolo 2, comma 1, le parole " inquadro nella previsione " siano sostituite dalle seguenti: " in attuazione " »; all'articolo 3-bis, comma 1, la parola " preliminare " sia sostituita dalle seguenti " di massima, corredato dalle necessarie indagini geognostiche " »; all'articolo 3-bis, il comma 3 sia soppresso ».

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Vorrei ricordare che il testo oggi all'esame della Commissione è frutto di un lunghissimo lavoro. Poiché i termini delle questioni sono ormai a tutti noti, propongo di passare senz'altro all'esame degli articoli e degli emendamenti ad essi presentati, al fine di pervenire ad una rapida approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del testo unificato delle proposte di legge nn. 339 e 2171, pubblicato sul *Bollettino delle giunte e delle Commissioni parlamentari* dell'11 ottobre 1989.

Do lettura del primo articolo:

CAPO I.

NORME IN MATERIA DI INTERPORTI.

ART. 1.

1. Ai fini della presente legge, per interporto si intende una infrastruttura complessa finalizzata al trasporto delle merci e comprendente uno scalo ferroviario delle ferrovie dello Stato o di ferrovie in concessione atto a formare e ricevere treni completi in collegamento con infrastrutture portuali o aeroportuali o autostradali o idroviarie, nonché con gli spazi attrezzati, i magazzini, le strutture logistiche ed i servizi connessi, ivi compresi quelli sanitari, fitopatologici e doganali, così da poter costituire, al livello tecnologicamente più avanzato, un modo strategico nel circuito del traffico intermodale.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 1 con il seguente:

ART. 1.

1. Ai fini della presente legge, per interporto si intende un complesso integrato di strutture e servizi finalizzato allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione.

1. 1.

Gli onorevoli Lucchesi e Savio hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 1, dopo le parole: nel circuito del traffico intermodale, aggiungere le seguenti: con tutti i servizi connessi, ivi compresi quelli sanitari e doganali.

1. 2.

MARIO CHELLA. L'articolo 1 del testo unificato è il frutto di lunghe discussioni;

dunque, non a caso si è pervenuti ad una sua determinata formulazione. Tale articolo contiene una definizione sufficientemente esatta di ciò che deve intendersi per un interporto che sia degno di questo nome, senza che possano ingenerarsi equivoci.

L'emendamento 1. 1, interamente sostitutivo dell'articolo 1, elaborato dal relatore in conformità del parere vincolante espresso dall'VIII Commissione, reca una nuova definizione di interporto, applicabile a centinaia e centinaia di microstrutture, alle quali viene aperto l'accesso ai finanziamenti. In tale modo si determina un'estrema polverizzazione delle risorse finanziarie disponibili. Pertanto, il gruppo comunista è fermamente contrario all'emendamento 1. 1 (sul cui significato invito il ministro ed i membri della Commissione a riflettere, se ancora non lo avessero fatto), mentre voterà a favore dell'articolo 1 nel testo originariamente predisposto dal relatore.

PINO LUCCHESI. L'onorevole Chella ha introdotto in questa discussione un problema che sarà da noi preso in considerazione anche in successivi passaggi ed ha espresso alcune preoccupazioni che sono da noi condivise dal momento che, oggettivamente, secondo un giudizio consolidatosi nel corso dei numerosi dibattiti che si sono svolti in questa Commissione, sia in sede plenaria, sia in Comitato ristretto, l'articolo 1 nel testo predisposto dal relatore ci è sembrato più congruo al raggiungimento delle finalità previste nel complesso della normativa. Pur tuttavia, siamo in una strettoia, che è soprattutto di carattere politico ma è anche procedurale, da cui non possiamo uscire. Del resto, anche in altre materie — quali, per esempio, quella relativa alle metropolitane — siamo da tempo su posizioni di parziale contrasto con la Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici e non solo con quella. Purtroppo, siamo in presenza di un meccanismo regolamentare che, come nel caso della materia in esame, comporta l'espressione di pareri vincolanti. Dunque, dobbiamo compiere

una scelta, che è principalmente di carattere politico, tra l'esigenza di cominciare a dare una prima risposta ai problemi esistenti nel nostro paese, nella consapevolezza che essa non potrebbe che essere parziale rispetto ad istanze di grande portata (anche per il livello modesto dei finanziamenti previsti in questo provvedimento), e quella di ricominciare un'ardua e complessa trattativa anche nei rapporti tra Commissioni parlamentari, che comporterebbe quanto meno un ulteriore ritardo nell'approvazione del provvedimento. I tempi a nostra disposizione per operare una tale scelta sono, a questo punto, ristretti se non addirittura ristrettissimi.

Ritengo che la seconda delle due motivazioni debba prevalere, anche se non mancheranno, tanto a livello parlamentare quanto a livello governativo, strumenti idonei per conseguire risultati che hanno costituito altrettanti obiettivi del nostro lavoro e che dovranno essere da noi condensati, prima dell'approvazione del testo in discussione, in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Credo che l'osservazione poc'anzi mossa dall'onorevole Lucchesi sia molto importante. Confesso di preferire anch'io il testo originariamente predisposto dal relatore; ma poiché l'VIII Commissione ci ha vincolati con un parere che comporta una modifica del testo del primo articolo e la mancata approvazione dell'emendamento in esame ci costringerebbe a rinviare il seguito della discussione, dichiaro che voterò a favore dell'emendamento 1. 1.

MARIO CHELLA. Propongo di aggiungere, alle parole: « scalo ferroviario », le parole: « delle ferrovie dello Stato ».

PRESIDENTE. L'onorevole Chella ha presentando il seguente subemendamento all'emendamento 1. 1:

Dopo le parole: scalo ferroviario, aggiungere le seguenti: delle ferrovie dello Stato.

0. 1. 1. 1.

MARIO CHELLA. L'intento che mi ha mosso a presentare questo subemendamento è quello di limitare la possibilità che vengano fatti rientrare nel concetto di interporto anche piccoli complessi di strutture e servizi comprendenti scali ferroviari privati di ridotte dimensioni.

CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti. Anch'io preferisco il testo dell'articolo 1 predisposto in sede di Comitato ristretto e concordo in linea di massima sulle valutazioni finora espresse relativamente agli aspetti negativi dell'emendamento 1. 1. Pur tuttavia, stanti i vincoli procedurali, ritengo che si possa presentare un ordine del giorno che impegni il Governo ad un'interpretazione rigorosa del concetto di « scalo ferroviario ».

MAURO SANGUINETI. Dichiaro che il gruppo socialista voterà a favore dell'emendamento 1. 1, per la ragione poc'anzi esposta dal presidente. Infatti, l'espressione di un nuovo parere da parte della VIII Commissione rappresenterebbe un grosso ostacolo alla rapida approvazione del provvedimento.

Propongo, tuttavia, che il presidente Testa compia un passo formale presso la presidenza della Commissione lavori pubblici e comunicazioni del Senato affinché, in seconda lettura del testo, essa provveda ad eliminare le distorsioni particolaristiche introdotte in conseguenza di alcuni pareri vincolanti, come quello espresso dalla VIII Commissione relativamente all'articolo 1.

MARIO CHELLA. Ritengo che quella testé proposta dall'onorevole Sanguineti sia un'indicazione quanto mai utile ed opportuna. Dichiaro di volere mantenere, tuttavia, il subemendamento da me presentato.

VITO BONSIGNORE, Relatore. Esprimo parere contrario al subemendamento Chella 0. 1. 1. 1.

CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti. Esprimo parere contrario al subemenda-

mento Chella e favorevole all'emendamento del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Chella 0. 1. 1. 1, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento del relatore 1. 1, accettato dal Governo.

(È approvato).

Risulta pertanto precluso l'emendamento Lucchesi e Savio 1. 2.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

1. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge il Comitato di ministri di cui all'articolo 2 della legge 15 giugno 1984, n. 245, predispone, su proposta elaborata congiuntamente dai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, sentiti gli altri Ministri competenti, nonché le regioni interessate, un piano quinquennale, inquadrato nelle previsioni del Piano generale dei trasporti, per gli interporti di primo livello e per quelli di secondo livello che lo stesso piano quinquennale consideri comunque di rilevanza nazionale.

2. Il piano di cui il comma 1 è adottato con decreto del presidente del Comitato di ministri di cui all'articolo 2 della legge 15 giugno 1984, n. 245, dopo aver acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari, nel rispetto dell'articolo 4 della legge 15 giugno 1984, n. 245.

3. La medesima procedura di cui ai commi 1 e 2 viene seguita per le modifiche e integrazioni da apportare al piano.

4. A decorrere dalla fine del secondo anno dall'approvazione del piano di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti, d'intesa con il Ministro dei lavori pubblici, trasmette annualmente alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sulla stato di attuazione del piano stesso.

Gli onorevoli Fagni, Angelini Giordano, Chella e Ridi hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 2, sostituire le parole: entro dodici mesi con le seguenti: entro sei mesi.

2. 1.

MARIO CHELLA. Desidero fare osservare che il comma 5 dell'emendamento 3. 7, in cui il relatore propone una riformulazione del testo dell'intero articolo 3, così recita: « Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, le società già esistenti che abbiano ottenuto, singolarmente o nell'ambito di consorzi, l'affidamento delle concessioni di cui al comma 1, adotteranno le modificazioni statutarie al fine di adeguare le proprie strutture societarie alle disposizioni di cui ai commi 2, 3 e 4 ».

Ritengo che la riduzione a sei mesi del termine per la presentazione del piano quinquennale per gli interporti di primo e di secondo livello servirebbe ad eliminare la palese contraddizione tra il comma 1 dell'articolo in esame ed il comma 5 dell'emendamento 3. 7.

L'emendamento di cui sono firmatario valuta anche il fatto che i finanziamenti previsti dalla legge di due anni fa sono già stati destinati a determinati interporti. Pertanto, il termine di 12 mesi previsto dal comma 1 dell'articolo 2 per l'elaborazione del piano quinquennale, relativo agli interporti di primo livello, appare troppo lungo.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Concordo sulle considerazioni espresse dall'onorevole Chella; pertanto, esprimo parere favorevole sull'emendamento 2. 1.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Fagni ed altri 2. 1, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

1. Per la realizzazione delle infrastrutture previste dal piano si provvede mediante concessioni. Nell'attribuzione della concessione costituisce titolo preferenziale l'essere già concessionario di infrastrutture pubbliche di trasporto.

2. Nel caso delle società per azioni di nuova costituzione una quota non inferiore al 30 per cento delle azioni in cui è ripartito il capitale sociale delle società concessionarie deve essere offerto in pubblica sottoscrizione sul mercato dei capitali. Una quota del 20 per cento delle azioni è comunque riservata agli enti pubblici, alle amministrazioni pubbliche ed alle aziende autonome pubbliche, nonché alle società concessionarie di infrastrutture pubbliche. Tali quote possono essere ridotte ove, entro 6 mesi dalla apertura delle sottoscrizioni, il capitale sociale non sia stato integralmente sottoscritto.

3. Il capitale sociale o la somma messa a disposizione per la realizzazione della costruenda opera, nel caso di società già concessionarie di infrastrutture pubbliche, non può essere inferiore al 30 per cento del costo presunto delle infrastrutture concesse.

4. Il collegio dei sindaci delle società concessionarie di nuova costituzione deve essere composto da cinque membri, di cui 3 nominati rispettivamente dai Ministri dei trasporti, della marina mercantile e dei lavori pubblici. Gli altri due membri sono eletti con le normali procedure previste dal codice civile. Presidente del collegio dei sindaci è il membro designato dal Ministro dei trasporti.

Il relatore ha presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

ART. 3.

1. Per la realizzazione e l'esercizio delle infrastrutture previste dal piano di cui all'articolo 2 si provvede mediante il sistema della concessione ad enti pubblici e a società per azioni, anche riuniti in consorzi.

2. Una quota non inferiore al 30 per cento delle azioni in cui è ripartito il capitale sociale delle società di nuova costituzione che intendano concorrere singolarmente o nell'ambito di consorzi all'affidamento in concessione di cui al comma 1 deve essere offerta in pubblica sottoscrizione sul mercato dei capitali. Una quota del 20 per cento delle azioni in cui è ripartito il capitale sociale è comunque riservata ad enti pubblici, ad amministrazioni ed aziende autonome pubbliche, a società per azioni a prevalente capitale pubblico. Tali quote possono essere ridotte rispettivamente al 15 e al 10 per cento ove, entro 6 mesi dall'apertura delle sottoscrizioni, il capitale sociale non sia stato interamente sottoscritto.

3. Il capitale sociale o la somma messa a disposizione per la realizzazione della costruenda opera, nel caso di società già concessionarie di infrastrutture pubbliche, non può essere inferiore al 30 per cento del costo presunto delle infrastrutture concesse.

4. Il collegio dei sindaci delle società concessionarie di nuova costituzione deve essere composto da cinque membri, di cui quattro nominati rispettivamente dai ministri del tesoro, dei trasporti, della marina mercantile e dei lavori pubblici, e uno nominato dall'assemblea dei soci ai sensi del codice civile. Presidente del collegio dei sindaci è il membro designato dal ministro del tesoro.

5. Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, le società già esistenti che abbiano ottenuto, singolarmente o nell'ambito di consorzi, l'affidamento delle concessioni di cui al comma 1, adotteranno le modificazioni statutarie al fine di adeguare le proprie strutture societarie alle disposizioni di cui ai commi 2, 3 e 4.

3. 7.

All'articolo 3, sostituire il comma 1 con il seguente:

1. Per la realizzazione e l'esercizio delle infrastrutture previste dal piano di cui all'articolo 2 si provvede mediante il sistema della concessione.

3. 1.

All'articolo 2, comma 1, sostituire il primo periodo con il seguente: Una quota non inferiore al 30 per cento delle azioni in cui è ripartito il capitale sociale delle società di nuova costituzione che intendano concorrere all'affidamento in concessione di cui al comma 1 deve essere offerta in pubblica sottoscrizione sul mercato dei capitali.

3. 2.

All'articolo 3, il comma 2, sopprimere le parole: delle società concessionarie.

3. 3.

All'articolo 3, sostituire il comma 4 con il seguente:

4. Il collegio dei sindaci delle società concessionarie di nuova costituzione deve essere composto da cinque membri di cui quattro nominati rispettivamente dai ministri del tesoro, dei trasporti, della marina mercantile e dei lavori pubblici, e uno nominato dall'assemblea ai sensi del codice civile. Presidente del collegio dei sindaci è il membro designato dal ministro del tesoro.

3. 4.

Gli onorevoli Chella, Fagni, Angelini Giordano e Ridi hanno presentato il seguente subemendamento:

All'emendamento 3. 7, sopprimere il comma 3.

0. 3. 7. 1.

Gli onorevoli Chella, Fagni ed Angelini Giordano hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 3, sopprimere il secondo periodo del comma 1.

3. 8.

Gli onorevoli Ridi, Chella, Angelini Giordano e Fagni hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 3, sopprimere il comma 3.

3. 6.

Ho presentato a mia volta il seguente emendamento:

All'articolo 3, dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

5. Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, gli enti e le società già esistenti che abbiano ottenuto l'affidamento delle concessioni di cui al comma 1, adotteranno le modificazioni statutarie al fine di adeguare le proprie strutture alle disposizioni di cui ai precedenti commi 2, 3 e 4.

3. 5.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Esprimo parere contrario sul subemendamento 0. 3. 7. 1.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Mi associo, al parere del relatore sul subemendamento 0. 3. 7. 1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento 0. 3. 7. 1, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento del relatore 3. 7.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 3. 7, accettato dal Governo.

(È approvato).

Risultano pertanto preclusi gli emendamenti 3. 1, 3. 8, 3. 2, 3. 3, 3. 6, 3. 4 e 3. 5.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

1. I soggetti interessati, entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del piano di cui all'articolo 2, presentano al Ministro dei trasporti la domanda di affidamento in concessione, corredata dal progetto preliminare, dal piano finanziario della infrastruttura concessa, nonché dalla valutazione di impatto ambientale.

2. Il Ministro dei trasporti, d'intesa con il Ministro dei lavori pubblici, valuta i progetti nei successivi 60 giorni, ai fini dell'affidamento in concessione.

3. Ai fini dell'affidamento in concessione sono valutati preferenzialmente l'Ente ferrovie dello Stato e le società concessionarie di infrastrutture pubbliche di trasporto, nonché le società e i consorzi ai quali partecipano i sopracitati organismi o enti pubblici.

Gli onorevoli Angelini Giordano, Chella, Fagni, Ridi e Menzietti hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 4, dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

4. I criteri di affidamento delle concessioni dovranno comunque tener conto

della idoneità tecnica e finanziaria del concessionario e garantire adeguate forme di pubblicità e comunicazione dei procedimenti e degli atti relativi al rilascio delle concessioni stesse.

4. 1.

Gli onorevoli Angelini Giordano, Fagni, Chella e Mangiapane hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 4, sostituire il comma 3, con il seguente:

3. Ai fini dell'affidamento in concessione sono valutati preferenzialmente società e consorzi ai quali partecipino Enti pubblici e/o società a prevalente capitale pubblico.

4. 2.

GIORDANO ANGELINI. Non ritengo sia necessario illustrare dettagliatamente l'emendamento 4. 1; mi limito solo a sottolineare che esso riprende — al fine di garantire una maggiore trasparenza delle procedure di affidamento delle concessioni — una formulazione già adottata unanimemente dalla Commissione con l'approvazione della legge n. 151 del 1981.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Esprimo parere contrario sugli emendamenti 4. 1 e 4. 2 ed in particolare sul secondo, perché comporta la necessità di un nuovo parere della Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Mi associo al relatore.

GIORDANO ANGELINI. Non vorrei che, in futuro, si sostenesse che abbiamo approvato una cattiva legge per motivi procedurali.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Angelini Giordano ed altri

4. 1, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Angelini Giordano ed altri 4. 2, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 4.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

1. Il decreto per la concessione di cui all'articolo 3 è emanato dal Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro dei lavori pubblici.

2. La concessione non può avere durata inferiore a 30 anni.

3. Il decreto di concessione definisce altresì la relativa convenzione da stipularsi con i concessionari, nella quale debbono essere previsti:

a) il programma di costruzione degli interporti concessi;

b) la procedura per l'accertamento della validità tecnica della progettazione esecutiva, ivi comprese le infrastrutture complementari di adduzione alla infrastruttura primaria, e della esecuzione dei lavori in corso d'opera, nonché i collaudi provvisori e definitivi;

c) i contributi spettanti al concessionario;

d) l'assunzione, da parte del concessionario di tutti gli oneri di costruzione;

e) l'assunzione da parte del concessionario dell'esercizio per tutta la durata della concessione;

f) la devoluzione degli introiti di gestione a favore del concessionario;

g) i criteri per la determinazione delle tariffe per la prestazione dei servizi resi dagli interporti secondo principi di economicità della gestione.

4. Alla convenzione devono essere allegati il progetto preliminare, il piano finanziario della infrastruttura concessa, nonché la valutazione di impatto ambientale.

Gli onorevoli Angelini Giordano e Chella hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 5, comma 3, sostituire il punto a) con il seguente:

a) il programma di costruzione dell'interposto concesso.

5. 1.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Dichiaro di essere favorevole a tale emendamento.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Dichiaro di essere favorevole all'emendamento in esame.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Angelini Giordano e Chella 5. 1, accettato dal relatore e dal Governo. (È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 5 con la modifica testé apportata. (È approvato).

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

ART. 6.

1. I titolari delle concessioni di cui all'articolo 3 sono autorizzati a contrarre mutui con istituti di credito speciale o sezioni autonome autorizzati, in relazione ad un volume di investimenti complessivo

di lire 700 miliardi, in ragione di lire 50 miliardi per l'anno 1989, di lire 250 miliardi per l'anno 1990, di lire 100 miliardi per l'anno 1991 e di lire 150 miliardi per ciascuno degli anni 1992 e 1993. Le quote di mutuo non contratte in ciascun anno possono esserlo negli anni successivi.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 7.

1. Le società di cui all'articolo 3, al fine di reperire l'occorrente provvista finanziaria, sono autorizzate ad emettere obbligazioni ai sensi degli articoli 2410 e seguenti del codice civile, nonché azioni ordinarie e di godimento ai sensi degli articoli 2346 e seguenti del codice civile. Le società sono altresì autorizzate a compiere ogni operazione finanziaria ritenuta idonea, compresa l'emissione di titoli atipici, previa autorizzazione della Commissione nazionale per le società e la borsa.

Gli onorevoli Chella ed Angelini Giordano hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 7, comma 1, nel primo e nel secondo periodo, sostituire le parole: Le società con le seguenti: Le società e gli enti.

7. 1.

Gli onorevoli Angelini Giordano, Fagni e Chella hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 7, comma 1, al primo e al secondo periodo, dopo le parole: Le società, aggiungere le seguenti: e gli enti anche riuniti in consorzi.

7. 2.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Dichiaro di essere favorevole agli emendamenti 7. 1 e 7. 2.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Dichiaro, a nome del Governo, di essere favorevole sia all'emendamento 7. 1, sia all'emendamento 7. 2, sostanzialmente identico al primo.

PRESIDENTE. Pongo congiuntamente in votazione gli emendamenti, sostanzialmente identici, 7. 1 e 7. 2, accettati dal relatore e dal Governo.

(Sono approvati).

Pongo in votazione l'articolo 7 con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Poiché ai successivi articoli 8 e 9, non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 8.

1. A favore dei concessionari di cui all'articolo 3, il Ministro dei trasporti può concedere un contributo in misura pari al 5 per cento, per ogni semestre, e per la durata di quindici anni, della spesa per investimenti individuata secondo criteri da stabilirsi, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro ed il Ministro dei lavori pubblici.

2. Il Ministro del tesoro, su proposta elaborata congiuntamente dai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, determina, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le modalità per la concessione ed erogazione dei contributi di cui al presente articolo.

3. Per le finalità di cui al presente articolo sono autorizzati limiti di impegno quindicennali a carico dello Stato, con la seguente modulazione: 5 miliardi di lire per il 1989, 25 miliardi di lire per

il 1990, 10 miliardi di lire per il 1991 e 15 miliardi di lire per ciascuno degli anni 1992 e 1993.

(È approvato).

ART. 9.

1. Ai fini della localizzazione e della realizzazione delle opere di cui alla presente legge si applicano le disposizioni dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, fermo restando che le eventuali intese con le regioni interessate sono curate dal Ministro dei trasporti, di intesa con il Ministro dei lavori pubblici, secondo gli indirizzi del Piano generale dei trasporti.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 10.

1. Gli interporti di primo livello di Bologna, Padova, Verona, Orbassano e Rivalta Scrivia, già individuati dal Piano generale dei trasporti adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 aprile 1986, pubblicato sul supplemento ordinario n. 36 alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica n. 111 del 15 maggio 1986, accedono ai finanziamenti, alle agevolazioni ed alle provvidenze di cui alla presente legge mediante convenzione in luogo del regime di concessione previsto dal comma 1 dell'articolo 3.

2. La convenzione è approvata con decreto adottato dal Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro dei lavori pubblici.

Gli onorevoli Chella, Ridi, Angelini Giordano e Fagni hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 10, sostituire il comma 1 con il seguente:

1. Fra gli interporti di primo livello individuati dal Piano generale dei tra-

sporti, adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 10 aprile 1986, gli interporti già operanti alla data di entrata in vigore della presente legge accedono al finanziamento, alle agevolazioni e alle provvidenze ivi previste, mediante convenzione in luogo del regime di concessione previsto dal comma 1, dell'articolo 3 della presente legge. Per gli interporti di I livello non ancora operanti, varrà il disposto del citato comma 1 dell'articolo 3.

10. 1.

Avverto che tale emendamento comporterebbe, in caso di approvazione, la necessità di un nuovo parere delle Commissioni I e VIII.

MARIO CHELLA. Il gruppo comunista non è preoccupato per un eventuale ritorno del testo in discussione alle Commissioni I e VIII, giacché ritiene che, prima dell'inizio dell'esame del disegno di legge finanziaria 1990 da parte di questo ramo del Parlamento, ci sia tempo sufficiente per approvare un nuovo testo del provvedimento all'ordine del giorno di oggi. Pertanto, si rifiuta di sottostare a quello che ritiene assuma i caratteri di un ricatto procedurale.

Come i colleghi ricordano, questa Commissione approvò una bruttissima legge (quella sulla cantieristica) sotto la « spada di Damocle » di un ricatto temporale. Quella legge — come abbiamo appreso — è ora ferma in sede CEE a causa di osservazioni analoghe a quelle che furono da noi comunisti mosse, a suo tempo, in Commissione.

Dunque il tempo che potrebbe essere risparmiato in questa sede, finirebbe per essere perduto in sede comunitaria.

Invito pertanto i colleghi a non farsi subissare troppo dalla frenesia di evitare ulteriori pareri, perché ritengo che vi sia ancora tempo sufficiente a nostra disposizione.

Quanto al merito dell'emendamento 10. 1, desidero fare rilevare che il testo dell'articolo 10 predisposto dal relatore

ha ingenerato alcuni equivoci, a tal punto che la regione Lombardia ci ha inviato una lettera in cui, in tono molto allarmato ha voluto protestare per la mancata inclusione nel testo in discussione degli interporti di Segrate e di Lacchiarella, previsti nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 10 aprile 1986.

PRESIDENTE. Ma non è così!

MARIO CHELLA. Però, evidentemente, c'è qualcosa nella formulazione dell'articolo 10 che ingenera equivoci. Con l'emendamento 10. 1, invece, proponiamo un nuovo testo dell'articolo 10, che certamente non induce in equivoci.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Dichiaro di essere contrario all'emendamento 10. 1.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Dichiaro di essere contrario a tale emendamento.

PRESIDENTE Pongo in votazione l'emendamento Chella ed altri 10. 1, non accettato dal relatore né dal Governo.
(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 10.
(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

CAPO II

NORME IN MATERIA DI INTERMODALITÀ

ART. 11.

1. Al fine di favorire lo sviluppo del trasporto intermodale, e quindi di incrementare la produttività del sistema dei trasporti e di decongestionare la rete stradale ed autostradale, in conformità alle direttive del Piano dei trasporti, il

Ministro dei trasporti può concedere, nel quinquennio 1989-1993, alle imprese o cooperative di autotrasporto di cose in conto terzi, anche riunite in consorzi, nonché alle imprese che controllino o siano controllate da imprese di autotrasporto di cose in conto terzi, che svolgano attività di trasporto combinato strada-rottaia, contributi straordinari per investimenti in unità di carico del tipo indicato alla lettera b) del comma 2 del presente articolo. Tale norma deve intendersi applicabile — allo scopo di favorire lo sviluppo dei sistemi di trasporto non inquinanti — anche alle unità di carico bimodali per trasporto di derrate sia fresche che congelate, impieganti tecnologie innovative non utilizzanti gas freon in sintonia con i programmi e le direttive comunitarie nonché con il Piano generale dei trasporti.

2. La concessione del predetto contributo è subordinata alla condizione che le imprese o cooperative di cui sopra:

a) abbiano pagato per trasporti effettuati da reti ferroviarie di paesi appartenenti alla Comunità economica europea e/o a società appartenenti all'UIRR (Union Internationale Rail Route) e/o alla società Intercontainer di Basilea, nel triennio precedente all'anno di presentazione della domanda di contributo, corrispettivi per un importo globale non inferiore a 3 miliardi di lire per l'utilizzazione di servizi ferroviari connessi all'esecuzione di trasporti combinati strada-rottaia in ambito nazionale e internazionale, relativamente a merci che abbiano quale destinazione finale l'Italia e come provenienza originaria un paese della Comunità economica europea, ovvero che abbiano quale provenienza originaria l'Italia e come destinazione finale un paese della Comunità economica europea;

b) siano proprietarie, al 31 dicembre dell'anno precedente a quello di presentazione della domanda di contributo, di un numero, non inferiore a 100, di unità di carico idonee al trasporto combinato

strada-rotaia del seguente tipo: semirimorchi con presa per pinze e/o sovrastrutture amovibili tipo UIC e/o carrozzerie intercambiabili di semirimorchi scomponibili, e/o carri ferroviari atti al trasporto combinato e/o complessi bimodali e/o carrelli stradali che trasportano esclusivamente carri ferroviari.

L'onorevole Chella ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 11, al quinto rigo del comma 1, dopo le parole: di decongestionare la rete stradale ed autostradale, aggiungere la seguente: nazionale.

11. 6.

Gli onorevoli Angelini Giordano, Chella, Fagni, Ronzani e Menzietti hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 11, comma 1, sopprimere il secondo periodo.

Al comma 2, punto b), aggiungere le parole: Allo scopo di favorire sistemi di trasporto non inquinanti per ciò che concerne il trasporto di derrate fresche, congelate o surgelate, sono ammesse al contributo prioritariamente le unità di carico che impiegano tecnologie di refrigerazione senza l'utilizzo di gas CFC.

11. 1.

Gli onorevoli Chella, Fagni, Angelini Giordano, Ronzani e Menzietti hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 11, comma 2, sostituire il primo periodo con il seguente:

2. La concessione del predetto contributo è subordinata alla condizione che le imprese o cooperative e i loro consorzi di cui sopra, posseggano uno dei seguenti requisiti.

11. 2.

Gli onorevoli Chella, Angelini Giordano, Fagni e Ronzani hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 11, comma 2, sostituire la lettera a) con la seguente:

a) abbiano pagato all'Ente delle ferrovie dello Stato corrispettivi per un importo globale non inferiore a lire 300 mila per l'utilizzazione di servizi ferroviari connessi all'esecuzione di trasporti combinati strada-rotaia in ambito nazionale anche se relativi a merci in traffico internazionale.

11. 3.

Gli onorevoli Chella, Ronzani, Angelini Giordano e Fagni hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 11, comma 2, punto b), dopo le parole: siano proprietarie, aggiungere le seguenti: o, nel caso di cooperative o di consorzi di cooperative, che abbiano la disponibilità.

11. 4.

Gli onorevoli Angelini Giordano, Chella, Fagni e Ronzani hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 11, comma 2, lettera b), sopprimere le parole: e/o carrelli stradali che trasportano esclusivamente carri ferroviari.

11. 5.

L'onorevole Lucchesi ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 11, comma 2, lettera b), sopprimere la frase: e/o carrelli stradali che trasportano esclusivamente carri ferroviari.

11. 7.

MARIO CHELLA. Desidero illustrare l'emendamento 11. 6, anche per non essere tacciato di nazionalismo.

L'articolo 11, nella sua attuale formulazione, non ci garantisce che si agisca realmente per riequilibrare, nel territorio italiano, il traffico delle merci tra le varie modalità di trasporto. Nel comma 2 dell'articolo 11, alla lettera *a*) si stabilisce, infatti, che le società di trasporto merci possono accedere ai contributi previsti dal provvedimento in esame, purché abbiano versato corrispettivi per un determinato importo agli enti ferroviari di paesi appartenenti alla Comunità economica europea, a società appartenenti all'UIRR (Union Internationale Rail Route), o alla società Intercontainer di Basilea.

Pertanto, si arriverà alla situazione (ne è un esempio la recente vicenda del Brennero) per la quale gli autotrasportatori italiani viaggeranno nel nostro paese con TIR che, una volta varcate le frontiere, verranno caricati su vagoni ferroviari di altre nazioni. In tal modo non si conseguirà l'obiettivo di decongestionare la rete stradale italiana, né verrà favorita l'intermodalità, che si realizzerà invece in altri paesi.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 11. 6.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo si associa al relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Chella 11. 6, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

MARIO CHELLA. L'onorevole Lucchesi, manifestando una lodevole intenzione, presentò un emendamento, recepito nel testo-base, volto a favorire l'utilizzo di tecniche di refrigerazione non impieganti gas cloro-fluorocarbonati, i quali contribuiscono ad aggravare il « buco dell'ozono ».

L'attuale formulazione dell'articolo 11 non garantisce, però, il conseguimento di tale risultato. L'emendamento 11. 1, ammettendo al contributo solo tecnologie di refrigerazione che non utilizzano gas CFC,

risponde, pertanto, proprio allo scopo di favorire lo sviluppo di sistemi di trasporto non inquinanti.

Al contrario, il primo comma dell'articolo 11 del testo attuale, estendendo la possibilità di accedere ai contributi « anche » alle unità di carico bimodali che impiegano tecnologie innovative che non utilizzino gas freon, rende del tutto pleonastica l'intenzione sostenuta dall'onorevole Lucchesi, in quanto le unità di carico atte al trasporto bimodale possono accedere al contributo sia se impieghino sistemi di refrigerazione che utilizzino gas CFC, sia in caso contrario.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 11. 1.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Anch'io sono favorevole a tale emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Angelini Giordano ed altri 11. 1, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

GIORDANO ANGELINI. Per quanto concerne l'emendamento 11. 2, desidero rilevare che esso si presenta come un preciso discrimine politico. L'obiettivo del gruppo comunista è quello di superare l'attuale polverizzazione delle imprese di autotrasporto, favorendo processi associativi.

Questo è il contenuto di una serie di successivi emendamenti presentati dal gruppo comunista.

Il testo predisposto dal relatore, in realtà, favorisce soltanto gli autotrasportatori più evoluti, i quali formano un gruppo ristretto nell'ambito dei 220 mila autotrasportatori, per i quali riteniamo giusto creare condizioni oggettive di evoluzione.

MARIO CHELLA. A nostro avviso, non sono necessari entrambi i requisiti per poter ottenere i contributi; è bensì necessario che vi sia o l'uno o l'altro di detti requisiti.

PINO LUCCHESI. Com'era facile immaginare, siamo di fronte per l'ennesima volta — lo dico con molta schiettezza — ad uno dei punti fondamentali, su cui ripetutamente si è dibattuto in questa Commissione, sia in sede plenaria, sia in sede di comitato ristretto.

Alla base delle scelte fondamentali operate con questo provvedimento c'è una valutazione di carattere generale, che tiene conto della situazione specifica del nostro paese e che per la verità, individualmente sostanzialmente nel segmento di esame che stiamo svolgendo anche una serie di aziende nazionali (che dalla struttura tecnica del Ministero dei trasporti sono state quantificate in numero variabile tra 80 e 90), le quali diventano in qualche misura beneficiarie del provvedimento in discussione.

Ovviamente, la scelta che è stata operata fin dall'inizio (a proposito della quale desidero avvertire che se si intende rovesciarla lo si faccia, ma si abbia anche la consapevolezza di quanto si è deciso) è stata quella di non privilegiare forme di intervento dispersive, inutili ed a pioggia.

Si è discusso lungamente sui livelli di sbarramento attraverso i quali pervenire a tale risultato. Uno di essi (su cui si è ottenuta una concordanza di vedute, sia pure nell'ambito della maggioranza, in sede di comitato ristretto) è stato quello — poi formalmente introdotto nel testo dell'articolo in esame — che prevede le due condizioni di cui alle lettere *a*) e *b*) come concorrenti entrambe al raggiungimento di tale finalità.

Mi rendo conto che si tratta di un meccanismo su cui può aprirsi la più ampia delle discussioni e possono essere espresse le più diverse valutazioni. Tuttavia, mi parrebbe strano se, dopo averne discusso per tante volte, si tornasse a discuterne ancora se non per appalesare le rispettive posizioni politiche, che sono apprezzabili ma che attengono comunque alle rispettive parti politiche.

Evidentemente, l'introduzione dell'emendamento presentato dal gruppo comunista amplierebbe in maniera pressoché

incontrollabile la platea dei beneficiari di questo provvedimento, grazie ad un meccanismo che va in direzione contraria a quella che si è deciso di seguire finora, rendendo così ancora più lungo l'iter del provvedimento per la necessità di un parere della Commissione bilancio.

MARIO CHELLA. Il nostro emendamento, se approvato, non comporterebbe alcun parere.

Per la verità, durante l'esame di questo provvedimento in sede di comitato ristretto, fummo d'accordo sulla necessità di evitare una polverizzazione dei finanziamenti, tanto più in considerazione del numero delle aziende di autotrasporto presenti nel nostro paese, che supera le 200 mila unità. Pur tuttavia, riteniamo necessario rendere le aziende più forti attraverso l'associazionismo, non già attraverso l'eliminazione delle aziende più piccole. Dunque, è vero quanto è stato osservato dall'onorevole Lucchesi e cioè che vi è l'intenzione — apparsa generalizzata in sede di comitato ristretto — di evitare la polverizzazione dei finanziamenti; però ogni intenzione deve avere una sua misura e noi intendiamo evidenziare la misura della nostra.

Prego gli onorevoli colleghi ed il ministro Bernini di fare attenzione al combinato disposto delle lettere *a*) e *b*) dell'articolo 11. Alla lettera *a*) si legge che il contributo è concesso alle imprese di trasporto che abbiano pagato corrispettivi per un importo non inferiore a tre miliardi di lire per l'utilizzazione di servizi ferroviari anche esteri.

Ho effettuato, onorevole Lucchesi, una verifica sul significato di questa disposizione. L'ingegner Incalza, del Ministero dei trasporti, mi ha detto in maniera precisa che in Italia non vi sarebbero più di cinque ditte con quei requisiti; cinque ditte, onorevole Lucchesi!

PINO LUCCHESI. Sono 80!

MARIO CHELLA. Sono cinque ditte; se fossero ottanta, la disposizione sarebbe più ragionevole.

Ho effettuato, a questo riguardo, anche una ricerca presso le ferrovie dello Stato. Mi è stato detto che le ditte in questione sarebbero addirittura tre! Qui si sta incentivando il monopolio, che è cosa ben diversa dall'evitare la polverizzazione degli investimenti!

Vorrei anche fare rilevare l'imbroglio costituito dalla lettera *b)* dell'articolo 11. Le ditte che hanno pagato i tre miliardi di corrispettivi sicuramente sono anche quelle proprietarie di un numero non inferiore a 100 di unità di carico. Perciò, la lettera *b)* è pleonastica, è fumo negli occhi, è un piccolo imbroglio perpetrato nei confronti dei medi autotrasportatori per convincerli che anch'essi rientrerebbero nelle previsioni di questa legge! Invece, essi non c'entrano per niente, perché le cinque o tre ditte che possiedono requisito di cui alla lettera *a)* sicuramente hanno ben più di 100 unità di carico a disposizione. Il requisito di cui alla lettera *b)* è pertanto pleonastico, perché quello di cui alla precedente, cioè i tre miliardi di corrispettivi, agisce da sbarramento.

Per questi motivi, è necessario rivedere la profonda ingiustizia che sarebbe operata dall'articolo 11, se fosse approvato nel testo propostoci dal relatore.

Vorrei anche illustrare l'emendamento 11.3, con il quale proponiamo che il contributo sia concesso alle imprese che abbiano pagato all'Ente ferrovie dello Stato corrispettivi per un importo non inferiore a 300 milioni per l'utilizzazione di servizi ferroviari in ambito nazionale.

Questo emendamento tende a ridurre il livello dei corrispettivi, perché i trasporti cui si farebbe riferimento sarebbero solo quelli, nell'ambito del territorio nazionale, effettuati con le ferrovie dello Stato.

A questo proposito, si può discutere sull'importo dei corrispettivi. Da un'indagine svolta presso le ferrovie dello Stato, è emerso che, ponendo il *plafond* ai 200 milioni, le imprese interessate sarebbero un centinaio, mentre ponendolo a 300 milioni, sarebbero un'ottantina.

Se si vuole evitare la polverizzazione, lo si faccia pure; ma fissare un importo superiore a 300 milioni produrrebbe un risultato ben diverso.

MAURO SANGUINETI. L'intermodalità non si arresta quando si arriva al confine.

MARIO CHELLA. Nel nostro emendamento ci riferiamo a corrispettivi pagati su tratte nazionali, anche per i trasporti di merci in transito internazionale.

MAURO SANGUINETI. Ritengo che dobbiamo evitare di raggiungere un risultato opposto a quello che intendiamo perseguire.

Vi è un grave rischio nell'emendamento del gruppo comunista. L'obiettivo di ridurre il numero delle concessioni è senz'altro condiviso e condivisibile.

I dati forniti sono opinabili e se ne potrebbero presentare di altri, ma non stiamo a discutere su questo.

Le norme previste da questa legge incentivano l'associazionismo al massimo livello, per cercare di rendere il sistema italiano dei trasporti su gomma concorrenziale con quelli di altri paesi europei.

I requisiti previsti dall'articolo 11 sono finalizzati ad incentivare una trasformazione vera delle imprese esistenti. Sappiamo che molti consorzi, nati per altre vicende e che utilizzano altre realtà legislative, non hanno costituito elementi sufficienti a modificare sostanzialmente la realtà attuale.

Non desidero fossilizzarmi sui requisiti dei tre miliardi o delle 100 unità di carico, ma ritengo che se vogliamo modificare la situazione esistente non possiamo ricorrere a palliativi. Non sono in grado, in questo momento, di valutare cosa significhi per una nuova azienda di trasporto pagare un determinato corrispettivo, o quale sia la sua capacità gestionale. Comunque, si tratta di stabilire quale soglia debba essere prevista. Se il ministro Bernini ci fornisse qualche dato ulteriore, potrei pronunciarmi con maggiore certezza.

Se l'obiettivo del provvedimento in esame è quello di costringere il settore dell'autotrasporto a modificare il proprio assetto, non dobbiamo perdere un'altra occasione, tanto più che le imprese che intendono beneficiare dei contributi previsti possono a tale scopo associarsi o dar vita a consorzi anche dopo l'eventuale entrata in vigore del provvedimento stesso.

ANNA DONATI. Condivido, in linea di principio, le valutazioni del collega Sanguineti, ma ritengo che, se si vogliono introdurre incentivi efficaci senza incrementare un processo di autosfruttamento, si debba tenere conto dell'attuale situazione del settore dell'autotrasporto.

Consentendo l'accesso ai finanziamenti solo a poche imprese, si determinerebbe una situazione peggiore di quella esistente. Si tratta, dunque, di trovare una soluzione intermedia che escluda quelle imprese che, essendo già associate o consociate, appaiono fin da ora adeguate agli obiettivi che ci prefiggiamo. Ciò proprio allo scopo di evitare situazioni estreme. Può sembrare un suggerimento aberrante, ma è necessario tenere presente l'entità dei finanziamenti disponibili.

PINO LUCCHESI. Vorrei sottolineare che eventuali modificazioni all'articolo 11 nella direzione proposta dal gruppo comunista comporterebbero obbligatoriamente un ulteriore parere della Commissione bilancio.

Mi sembra che la discussione stia assumendo un tono spiacevole e non vorrei che qualcuno, improvvisamente, si ergesse a difensore di interessi particolari e qualcun altro si facesse portatore dell'interesse generale, perché non potrei assolutamente condividere un atteggiamento di tale tipo.

Vorrei anche precisare che non accetto che mi si tacci di essere bugiardo. Gli uffici tecnici del Ministero dei trasporti, da me interpellati a più riprese, mi hanno assicurato che le misure previste dall'articolo 11 interessano un numero di imprese superiore a 60. Pertanto, i dati forniti dall'onorevole Chella non rispondono al vero.

Il meccanismo complesso ed in qualche modo rischioso, introdotto dalla norma in esame, non è frutto dell'invenzione di nessuno dei parlamentari presenti, ma è stato suggerito dagli uffici tecnici del Ministero dei trasporti al fine di conseguire l'obiettivo che il provvedimento si propone. Tale meccanismo ha un senso logico se raccordato con il complesso delle altre norme; altrimenti, non ha alcun significato e persegue finalità totalmente diverse da quelle che ci prefiggiamo.

WILMER RONZANI. Sono convinto che il provvedimento in esame non risolve tutte le questioni alle quali si propone di fare fronte.

Dobbiamo prendere atto che il nodo cruciale su cui la Commissione si divide riguarda le modalità con le quali affrontare i problemi del settore dell'autotrasporto. Da una parte vi è chi sostiene che il provvedimento alla nostra attenzione può rappresentare uno degli strumenti con cui favorire un processo di aggregazione nell'ambito di un settore destinato ad incontrare gravi difficoltà sul piano della riqualificazione ed anche su quello dell'offerta, destinata a ridursi; dall'altra, vi è chi afferma che è necessario favorire alcune grandi imprese.

La mia opinione è che l'articolo 11, così com'è formulato, incentivi, appunto, poche imprese di grandi dimensioni e non, come sostiene l'onorevole Sanguineti, un processo di polverizzazione. Sappiamo, infatti, che l'80 per cento delle imprese italiane di autotrasporto possiede solo un'unità di carico, mentre un altro 10 per cento non ne ha più di due. Considerando tale assetto, mi chiedo, dunque, come si possa sostenere che stiamo favorendo un processo di polverizzazione. Il problema è quello di stabilire, una volta deciso di favorire l'intermodalità, come garantire a tutte le medie imprese, non solo ad alcune, la partecipazione a questa gara.

Lo scontro si determina su tale questione. È inutile sostenere che le imprese interessate sarebbero cinque, o 10, o 15, perché anche se fossero 80 il problema

non cambierebbe. La questione è se il provvedimento in esame debba consentire a tutte le aziende di crescere, o se, al contrario, debba stabilire una discriminante. Non condivido la seconda ipotesi, perché non mi sembra corretta né rispondente all'orientamento manifestato dal Governo, tramite il ministro Bernini, cui non so se corrisponderanno fatti concreti.

Vi chiedo di dirmi quale coerenza c'è tra quanto è stato detto da noi tutti a proposito della vicenda accaduta mesi fa al Brennero ed il provvedimento che è oggi in discussione. Non mi pare che vi sia coerenza.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Ho ascoltato con molto interesse questo dibattito, perché ero effettivamente preoccupato per l'eventualità di una grave incoerenza tra quanto viene previsto nel disegno di legge finanziaria per il 1990 (in cui il Governo propone uno stanziamento di 200 miliardi di lire per favorire l'associazionismo) e quanto si sta tentando da parte del sottosegretario Santonastaso nei confronti delle categorie interessate, per concordare un testo definitivo.

Ho potuto nuovamente verificare poc'anzi, attraverso gli organi tecnici del Ministero dei trasporti, che le imprese interessate sulla base della formulazione attuale dell'articolo 11 sono circa 80, cinque delle quali rispondono autonomamente ai requisiti previsti nell'articolo 11, mentre le altre possono soddisfarvi associandosi in consorzi.

MARIO CHELLA. Con i tre miliardi di corrispettivi?

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Sì.

MARIO CHELLA. Sarebbe bene che la struttura tecnica del Ministero dei trasporti parlasse una sola lingua.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Se esigessimo uno solo dei requisiti, non favoriremmo il trasporto combinato, perché gli interessati potrebbero, utilizzando

le risorse da noi erogate, costituire un consorzio e tuttavia non effettuare il trasporto combinato.

Qui non stiamo parlando di associazionismo, ma di intermodalità. Pertanto, se non imponessimo l'intermodalità a chi beneficiasse dei finanziamenti previsti in questo provvedimento, faremmo sì qualcosa di lodevole, come l'incentivazione dell'associazionismo, ma non favoriremmo l'intermodalità.

Sono necessari entrambi gli scopi: quello di incentivare un processo di aggregazione e l'altro di favorire l'intermodalità. Di conseguenza, i parametri per l'ammissione ai contributi di cui alle lettere a) e b) del comma 2, dell'articolo 11, devono essere tra loro collegati. Ammettere nel testo di questo provvedimento la possibilità di ricevere i suddetti contributi anche senza effettuare il trasporto intermodale significherebbe ampliare il beneficio anche a chi non paga neanche una lira di nolo per il trasporto ferroviario.

In conclusione, credo sia necessario avere chiaro che entrambi gli strumenti devono essere utilizzati e che più di 80 aziende di autotrasporto potranno allinearsi alla partenza. Certo, è doveroso perseguire l'obiettivo dell'associazionismo; però dobbiamo tenere presente che, in tema d'intermodalità, gli altri paesi dell'Europa comunitaria sono già avanti. Quanto alle preoccupazioni — a mio avviso, condivisibili — sull'associazionismo, ribadisco ancora che l'attuale disegno di legge finanziaria prevede già uno stanziamento di 200 miliardi di lire per provvedimenti idonei a favorire la razionalizzazione del mercato dell'autotrasporto attraverso l'associazionismo e che è praticamente pronto un disegno di legge tendente a favorire l'associazione delle imprese del settore.

WILMER RONZANI. Spero che non sia « pronto » come quello sulle ferrovie.

ANDREA SERGIO GARAVINI. Dichiaro, con franchezza, che la risposta del ministro Bernini non mi ha convinto ed anzi mi ha ulteriormente preoccupato. Infatti,

se si pensa che, delle 80 aziende cui il rappresentante del Governo ha fatto riferimento, alcune hanno diritto a ricevere immediatamente i contributi ed altre si consorzieranno per averne diritto, si evince che, per favorire la forma più moderna di trasporto delle merci - cioè l'intermodalità - si ritiene di aiutare appena 80 aziende su 220 mila. Dunque, a cosa varrà l'incoraggiamento all'associazionismo se i contributi saranno limitati in tale modo?

Si badi bene che, a questo punto, si pongono addirittura questioni di costituzionalità del provvedimento. Certamente, quest'ultimo si colloca al di fuori del progetto di legge antitrust attualmente in corso di discussione, giacché non è possibile stabilire, per la concessione di un contributo pubblico, un discrimine che nei fatti impedisca o meno di accedervi a seconda della dimensione dell'azienda.

Se una grossa parte delle 80 aziende citate dal ministro Bernini dovranno consorziarsi per poter accedere ai contributi, come potranno pensare di accedervi, puramente e semplicemente alle stesse condizioni, tutte le altre?

Non possiamo favorire le concentrazioni discriminando; altrimenti si finirà per seguire una direzione che susciterà molti punti interrogativi.

Ebbi occasione di partecipare, 25 anni fa, ad un convegno su un importantissimo settore industriale, durante il quale, ragionando in tema di concentrazioni, gli stessi relatori riconobbero che si era sbagliato tutto e che bisognava puntare sul decentramento.

Cerchiamo, pertanto, di spingere verso la dissociazione anche per quanto riguarda questa misura (in tale senso vanno i nostri emendamenti); altrimenti, l'elemento di discriminazione su cui abbiamo posto l'accento resterà pienamente operante.

GIORDANO ANGELINI. Non intendiamo affermare che i nostri emendamenti siano perfetti. Desideriamo, con essi, abbassare le cifre relative ai parametri per la concessione dei contributi, tenendo fermo il

legame tra i due requisiti per l'ammissione ai contributi stessi.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Esprimo parere contrario sull'emendamento 11. 2.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Anche il Governo esprime parere contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 11. 2, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Esprimo parere contrario sull'emendamento 11. 3.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Anche il Governo esprime parere contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 11. 3, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Esprimo parere contrario sull'emendamento 11. 4.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Esprimo parere contrario a tale emendamento.

WILMER RONZANI. Vorrei sapere in base a quali motivazioni il relatore ed il Governo hanno espresso la loro contrarietà a questo emendamento, che si limita ad introdurre una specificazione. Vi sono, infatti, consorzi a proprietà divisa che non risultano proprietari dei mezzi.

ANNA DONATI. Annuncio il mio voto favorevole sull'emendamento 11. 4.

PINO LUCCHESI. Ritengo che l'approvazione dell'emendamento 11. 4 comporti la necessità di un nuovo parere da parte della Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Il relatore ha spiegato all'inizio le ragioni della maggioranza e

così ha fatto il Governo. Si intende approvare questo provvedimento in tempo utile per poter usufruire dei finanziamenti. Ogni eventuale modifica comporterebbe un nuovo parere da parte della Commissione bilancio.

WILMER RONZANI. Mi permetto di contestare quest'affermazione. Il nostro emendamento propone solo una diversa formulazione della norma non spostando i termini della questione.

I consorzi a proprietà divisa non hanno la proprietà dei mezzi, ma solo la disponibilità. In questo caso, alcune imprese si associano ma i mezzi rimangono di proprietà di ciascuna di esse ed il consorzio in quanto tale non ne acquista la proprietà.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Gli identici emendamenti 11. 5 e 11. 7 propongono di escludere dai contributi le aziende proprietarie di carrelli stradali che trasportano esclusivamente carri ferroviari. Finché non si interviene a sostituire questo tipo di collegamento con l'utilizzatore finale, anche questa categoria dovrebbe avere la possibilità di aggiornarsi per essere competitiva con quelle di altri paesi. Pertanto, sarebbe opportuno concedere anche a queste aziende i contributi previsti dalla legge.

Invito i presentatori a ritirare gli emendamenti 11. 5 e 11. 7.

PINO LUCCHESI. Ritiro l'emendamento 11. 7.

GASTONE SAVIO. Dichiaro che voterò contro l'emendamento 11. 5.

GIORDANO ANGELINI. Non intendiamo ritirare l'emendamento 11. 5.

MARIO CHELLA. La questione dei carrelli stradali non ha nulla a che fare con l'intermodalità. Le imprese in questione detengono una specie di monopolio all'interno delle stazioni e svolgono attività di trasporto dei carri ferroviari a destinazione. Tutto ciò non ha nulla a che fare con l'intermodalità.

La cosa strana è che con questa legge non solo si incentivano pochissime imprese da un lato, ma, dall'altro, si aggiungono nella platea dei beneficiari, aziende che si limitano ad effettuare un trasporto fino al piazzale della stazione! L'incongruenza è veramente abissale!

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 11. 5.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Anche il Governo esprime parere favorevole su tale emendamento.

CESCO GIULIO BAGHINO. Intervengo per chiedere che, in sede di coordinamento formale, il testo della lettera a) del comma 2 dell'articolo 11 venga modificato. Invece di utilizzare le parole: « relativamente a merci che abbiano quale destinazione finale l'Italia e come provenienza originaria un paese della Comunità economica europea, ovvero che abbiano quale provenienza originaria l'Italia e quale destinazione finale un paese della Comunità economica europea », si dovrebbe ricorrere alla seguente dizione: « relativamente a merci che abbiano quale provenienza originaria l'Italia e quale destinazione finale un paese della Comunità economica europea, ovvero che abbiano quale destinazione finale l'Italia e come provenienza originaria un paese della Comunità economica europea ».

ANNA DONATI. Voterò a favore dell'emendamento 11. 4, perché la concessione delle sovvenzioni è già subordinata a due requisiti di carattere finanziario molto restrittivi. Pertanto, la mancata introduzione della specificazione prevista dall'emendamento, verrebbe a configurarsi come una sorta di ulteriore condizione aggiuntiva, che potrebbe restringere ancor più il numero delle aziende beneficiarie dei contributi. Infatti, un consorzio che abbia non la proprietà, ma la disponibilità del previsto numero di unità di carico, verrebbe ad essere escluso. Non ritengo, inoltre, che la previsione di cui all'emendamento 11. 4 debba essere sot-

toposta ad ulteriore esame da parte della Commissione bilancio.

GIORDANO ANGELINI. Vorrei conoscere le ragioni per le quali una previsione banale, che potrebbe tranquillamente essere inserita in altri provvedimenti, debba formare oggetto, nel caso dell'emendamento 11. 4, del parere di un'altra Commissione.

CESCO GIULIO BAGHINO. Voterò a favore dell'emendamento 11. 4, perché non ritengo che i consorzi o le cooperative che non sono proprietari delle unità di carico, ma ne hanno la disponibilità, debbano essere esclusi dalla possibilità di accedere ai contributi.

Vorrei aggiungere che trovo veramente strano il fatto che, al comma 1 del provvedimento in esame, si faccia riferimento ai consorzi oltre che alle cooperative, mentre di essi non si fa menzione nel secondo comma dello stesso articolo. Evidentemente, tale omissione non può essere considerata come un'esclusione.

PRESIDENTE. Lo avevo già osservato prima, a proposito di altri articoli.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Ritengo che una soluzione a tale problema possa essere trovata in sede di coordinamento formale del testo.

WILMER RONZANI. Se il rappresentante del Governo s'impegna formalmente ad accettare l'interpretazione secondo cui i finanziamenti possono essere utilizzati dai consorzi, il problema è risolto.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Mi impegno formalmente ad interpretare il testo dell'articolo 11 nel senso che i consorzi di imprese che dispongano di un numero non inferiore a cento di unità di carico idonee a trasporto combinato strada-rotaiia del tipo di cui alla lettera *b*) del comma 2, siano ammessi ai contributi di cui al comma 1 anche qualora la proprietà delle suddette unità di carico rimanga in capo alle imprese facenti parte del consorzio.

WILMER RONZANI. Alla luce della dichiarazione del ministro Bernini, ritiriamo l'emendamento 11. 4.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Angelini Giordano ed altri 11. 5, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 11 con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 12

1. I contributi di cui al precedente articolo 11 sono pari al 20 per cento della spesa sostenuta nell'anno di competenza per l'acquisto di nuove unità di carico del tipo indicato alla lettera *b*) del comma 2 dell'articolo 11. La misura del contributo è elevata al 40 per cento per le imprese o cooperative, individuate secondo quanto indicato all'articolo 11, che al 31 dicembre dell'anno immediatamente precedente a quello di presentazione della domanda di contributo siano proprietarie di un numero di unità di carico idonee al trasporto combinato superiore a 400, e per le cooperative che abbiano in numero superiore a 100 il complesso dei soci prestatori d'opera e dei dipendenti.

2. Per gli investimenti pregressi, alle imprese individuate secondo quanto indicato all'articolo 11 è concesso in unica soluzione un contributo, pagabile nel triennio 1989-1991 in rate annuali, proporzionale all'importo previsionale fissato per ciascun anno dalla presente legge, e da calcolare convenzionalmente come segue: 1 miliardo di lire se il parco delle unità di carico di cui alla lettera *b*) dell'articolo 11 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. Sono escluse dai contributi di cui al pre-

sente comma le imprese che si siano costituite per fusione dopo il 31 dicembre 1988.

Gli onorevoli Ronzani, Fagni e Chella hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 12, comma 1, sopprimere il secondo periodo.

Gli onorevoli Chella, Ronzani, Angelini Giordano e Fagni hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 12, comma 1, sostituire il secondo periodo con il seguente:

La misura del contributo è elevata al 40 per cento:

a) per le imprese cooperative e loro consorzi, individuate secondo quanto indicato dall'articolo 11 che, al 31 dicembre dell'anno immediatamente precedente a quello di presentazione della domanda di contributo siano proprietarie o — nel caso di cooperative e loro consorzi — abbiano la disponibilità di un numero di unità di carico idonee al trasporto combinato superiore a 400;

b) per le cooperative e i loro consorzi che abbiano in numero superiore a 100 il complesso dei soci prestatori d'opera e dei dipendenti, anche se non raggiungono il numero delle 400 unità di carico in proprietà o in disponibilità.

12. 2.

Gli onorevoli Chella, Angelini Giordano e Fagni hanno presentato i seguenti emendamenti:

All'articolo 12, sopprimere il comma 2.

12. 3.

All'articolo 12, comma 2, sostituire le parole: per gli investimenti pregressi alle

imprese con le seguenti: per gli investimenti pregressi alle imprese, alle cooperative e ai loro consorzi.

12. 4.

Gli onorevoli Lucchesi e Maccheroni hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 12, comma 2, sostituire l'ultimo capoverso con il seguente: Sono escluse dai contributi di cui al presente comma le imprese o le cooperative riunitesi in consorzio dopo il 31 dicembre 1988.

12. 5.

MARIO CHELLA. Abbiamo ritenuto di presentare l'emendamento 12. 1 dopo avere constatato che la logica seguita nella formulazione dell'articolo in esame era sempre quella di incentivare le imprese più forti, nonostante la necessità di ovviare alla polverizzazione delle imprese favorendo l'associazionismo e la costituzione di consorzi.

Siamo di fronte ad una politica per l'autotrasporto che non possiamo condividere giacché non intendiamo privilegiare le imprese maggiori.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Dichiaro di essere contrario a tale emendamento.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Dichiaro di essere contrario all'emendamento 12. 1.

MARIO CHELLA. L'emendamento 12. 2 tende a meglio chiarire il contenuto dell'emendamento 12. 1, nel caso in cui quest'ultimo fosse respinto (come pare debba avvenire, stando alle dichiarazioni del relatore e del rappresentante del Governo).

Prego gli onorevoli colleghi ed il ministro Bernini di porre particolare atten-

zione alla lettera *b*) di tale emendamento, in cui la misura del contributo è elevata al 40 per cento anche per le cooperative ed i loro consorzi il cui complesso dei soci prestatori d'opera e dei dipendenti superi il numero di cento, anche se non viene raggiunto il numero delle 400 unità di carico in proprietà o in disponibilità.

Si tratta di una formulazione tecnicamente più chiara, nella quale è contenuto il concetto di disponibilità.

Chiedo al ministro Bernini se possa darci assicurazione di un'interpretazione in tale senso da parte del Governo.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. L'assicurazione, da parte mia, permane.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori se insistano sull'emendamento 12. 2.

MARIO CHELLA. Lo ritiriamo.

Quanto all'emendamento 12. 3, espressivo del comma 2 dell'articolo in esame, desidero fare presente che nel testo predisposto dal relatore si parla di « investimenti pregressi ». Or dunque — per citare un esempio — vi sono stati armatori i quali, dopo avere ricevuto i contributi previsti dalla legge, li hanno investiti in beni immobili, qui a Roma! Possiamo fare nomi e cognomi!

Nel testo dell'articolo 12 si parla di « investimenti pregressi » senza tuttavia specificarne il tipo. Non si è avuta nemmeno l'accortezza di precisare i tipi di investimento!

WILMER RONZANI. La soppressione del comma 2 dell'articolo 12 avrebbe come conseguenza quella di fare risparmiare del denaro. E siamo proprio noi comunisti a proporvela! Non venite, poi, a concionare in questa sede sul fatto che si sta spendendo a destra e a manca! In questo momento, il Governo dimostra di volere spendere soldi che non servono a niente!

PINO LUCCHESI. Ritengo che, se non proprio nella forma, almeno nella so-

stanza alcune delle argomentazioni poc'anzi esposte abbiano un loro valore e riprendano quanto era stato già suggerito informalmente dal ministro Bernini, che immagino essere d'accordo, relativamente al comma 2 dell'articolo in esame, sulla necessità di evitare i pericoli di investimento ai quali l'onorevole Chella ha fatto riferimento.

Proporrei, pertanto, di emendare il comma 2 dell'articolo 12 nel senso che gli investimenti pregressi cui si fa riferimento debbano comunque riguardare l'esercizio dell'attività intermodale.

MARIO CHELLA. Suggestirei, a mia volta, che si faccia specifico riferimento a mezzi che abbiano determinate caratteristiche tecniche per il trasporto combinato.

PINO LUCCHESI. Il comma 2 dell'articolo 12 potrebbe essere integrato in modo che gli investimenti pregressi per i quali sono concessi contributi debbano concernere l'esercizio dell'attività intermodale.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Esprimo parere contrario sull'emendamento 12.1.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Esprimo, a nome del Governo, parere contrario su tale emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Ronzani ed altri 12.1, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

L'approvazione dell'emendamento 12.3 cancellerebbe una precisa indicazione contenuta nel parere espresso il 15 marzo 1989 dalla Commissione bilancio.

Tuttavia, a mio avviso, la soppressione del comma 2 dell'articolo 12 è necessaria, perché finanziare gli investimenti pregressi significa fare un regalo a determinate imprese.

L'approvazione dell'emendamento 12.3, a mio avviso, non comporterebbe la necessità di un nuovo parere della Commis-

sione bilancio, perché quest'ultima, pronunciandosi a tale riguardo, non avrebbe dovuto porre come condizione una decisione di merito quale la scelta degli investimenti da finanziare. Questa decisione rientra nella competenza di merito della nostra Commissione, ragione per cui, sotto questo aspetto, il parere della Commissione bilancio non dovrebbe essere ritenuto vincolante.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 12.3.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Esprimo anch'io parere favorevole su tale emendamento.

PINO LUCCHESI. La formulazione contenuta nel comma 2 dell'articolo 12 non è un'invenzione di questa mattina, ma il frutto di una visione di insieme relativa ad un possibile esito finale di questo provvedimento.

Al di là del merito, sul quale potremmo discutere a lungo, sottolineo il fatto, da cui non possiamo sfuggire qualunque sia la decisione, che una modificazione sostanziale come quella rappresentata dalla soppressione del comma 2 inevitabilmente comporterebbe un nuovo parere della Commissione bilancio. In tale caso, ci assumeremmo una rilevante responsabilità, dopo avere superato in occasione dell'esame di emendamenti precedenti, questo tipo di valutazioni sulla base dell'argomentazione di carattere generale secondo cui è opportuno giungere all'approvazione finale del provvedimento. Tra l'altro, siamo di fronte a tempi estremamente ristretti; pertanto, qualora sopprimessimo il comma 2 dell'articolo 12, ci incammineremmo lungo una via destinata a non condurci alla votazione finale del provvedimento.

Da questo punto di vista, a titolo personale e senza volere vincolare l'orientamento del mio gruppo, dichiaro che voterò contro l'emendamento 12.3.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Chella ed altri 12.3, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Gli emendamenti Fagni ed altri 12.4, Lucchesi e Maccheroni 12.5 risultano pertanto preclusi.

Pongo in votazione l'articolo 12 con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 13.

1. Le imprese di cui all'articolo 11 che, non possedendo il requisito di cui alla lettera *b*) dello stesso articolo, intendono dotarsi di un numero di unità di carico sufficienti per acquisire il requisito stesso entro il 1990, mediante l'acquisto di unità di carico del tipo indicato alla predetta lettera *b*) dell'articolo 11, possono richiedere la concessione di un contributo pari al 20 per cento della spesa.

2. Qualora le unità di carico per le quali sono stati concessi i contributi di cui agli articoli 11 e 12 nonché al comma 1 del presente articolo venissero vendute ovvero utilizzate in difformità prima del decorso di 5 anni dal momento del loro acquisto il diritto alla concessione del contributo si considererà caducato con effetto retroattivo, e l'impresa che ne abbia beneficiato sarà tenuta alla restituzione degli importi percepiti a tale titolo, maggiorati degli interessi conteggiati nella misura del tasso ufficiale di sconto.

L'onorevole Lucchesi ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 13, sopprimere il comma 1.

13. 1.

Gli onorevoli Chella ed Angelini Giordano hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 13, sostituire il comma 1 con il seguente:

1. Le imprese e le cooperative che esercitano attività di trasporto per conto

terzi nonché i consorzi e le società consortili costituiti anche in forma cooperativa tra imprese artigiane ai sensi della legge 8 agosto 1985, n. 443, che non posseggano i requisiti di cui alle lettere a) e b) dell'articolo 8, potranno richiedere la concessione di un contributo pari al 20 per cento della spesa necessaria per dotarsi di un numero di unità di carico sufficienti per acquisire il requisito di cui alla lettera b) dell'articolo 8.

13. 2.

Gli onorevoli Ronzani, Fagni, Angelini Giordano e Chella hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 13, comma 1, sostituire le parole: Le imprese di cui all'articolo 11, con le seguenti: Le imprese, le cooperative e i loro consorzi, di cui all'articolo 11.

13. 4.

L'onorevole Lucchesi ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 13, comma 2, sostituire le parole: di cui agli articoli 11 e 12 con le seguenti: di cui agli articoli 11 e 12, comma 1.

13. 3.

CESCO GIULIO BAGHINO. Chiedo che il ministro confermi l'interpretazione su cui si è convenuto durante l'esame dell'articolo 11.

In base al comma 1 dell'articolo 13 le imprese, le quali non siano proprietarie delle cento unità di carico idonee al trasporto combinato strada-rotai e intendano dotarsi di un numero di unità sufficienti per acquisire il requisito richiesto entro il 1990, possono richiedere la concessione di un contributo pari al 20 per cento della spesa.

Mi sembra che, nel caso in cui qualche appartenente ad una cooperativa si faccia carico di raggiungere il numero di unità di carico richiesto, la situazione sia

identica! O forse si deve intendere che il consorzio o la cooperativa devono risultare per forza proprietari *in toto* degli automezzi? Credo che, così com'è avvenuto per l'articolo 11, anche in questo caso debba essere data un'interpretazione ampia della norma.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Confermo l'interpretazione data in occasione dell'esame dell'articolo 11.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento Lucchesi 13.1.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Anche il Governo è contrario a tale emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Lucchesi 13.1, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

MARIO CHELLA. Lo scopo dell'emendamento 13.2 è evidente: consentire alle imprese, alle cooperative ed ai loro consorzi privi dei requisiti previsti dall'articolo 11 di accedere ad un contributo pari al 20 per cento della spesa necessaria per dotarsi delle unità di carico richieste. Si tratta, in altri termini, di un correttivo tendente a superare lo sbarramento previsto.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento Chella ed Angelini Giordano 13.2.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Mi associo al parere espresso testé dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Chella e Angelini Giordano 13.2, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

WILMER RONZANI. Tenendo conto delle assicurazioni fornite dal ministro, dichiaro di ritirare l'emendamento 13.4.

PINO LUCCHESI. Dichiaro di ritirare l'emendamento 13.3, da me presentato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 13.

(È approvato).

Poiché agli articoli 14, 15, 16 e 17 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 14.

1. Ai fini delle disposizioni del presente capo:

a) si considera soggetta al controllo di un'altra impresa o, viceversa, esercente il controllo nei confronti di un'altra impresa, facendo parte in tal modo dello stesso gruppo, l'impresa relativamente alla quale ricorrono i requisiti di cui all'articolo 2359 del codice civile;

b) la valutazione della ricorrenza delle condizioni di cui al comma 2 dell'articolo 11 deve essere effettuata avendo riguardo alla somma degli importi pagati da tutte le imprese facenti parte di uno stesso gruppo e al totale delle unità di carico appartenenti alle imprese facenti parte dello stesso gruppo.

(È approvato).

ART. 15.

1. Il Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei trasporti, determina, entro il termine di 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, i criteri e le modalità per la concessione ed erogazione dei contributi di cui al presente capo.

(È approvato).

ART. 16.

1. Le imprese interessate ai contributi di cui al presente capo sono tenute a presentare la relativa istanza al Ministro

dei trasporti entro il termine perentorio di 60 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 13.

(È approvato).

ART. 17.

1. Per le finalità di cui al presente capo è autorizzata la spesa nel limite complessivo di lire 155 miliardi, in ragione di lire 12,5 miliardi per l'anno 1989, di lire 35 miliardi per l'anno 1990, di lire 5 miliardi per l'anno 1991, di lire 52,5 miliardi per l'anno 1992 e di lire 50 miliardi per l'anno 1993.

(È approvato).

Il relatore ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 17, aggiungere il seguente:

ART. 17-bis.

1. Le imprese che hanno esercitato l'attività di autotrasporto merci su strada per conto terzi da almeno 3 anni, nonché i consorzi e le cooperative che comprendono imprese munite di autorizzazioni relative ad almeno 9 autoveicoli possono ottenere nuove autorizzazioni senza vincoli e limiti non soggette a contingentamento su presentazione di domanda da inoltrare agli uffici provinciali della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione competenti per territorio a partire dal 1° luglio 1989.

2. Il comma 10 dell'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298, già sostituito dall'articolo 4 del decreto-legge 6 febbraio 1987, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1987, n. 132, è sostituito dal seguente: « 10. Il Ministro dei trasporti adotta annualmente i provvedimenti necessari affinché l'offerta del trasporto di merci su strada sia adeguata alla domanda, sentite le ragioni ed il comitato centrale per l'Albo, che devono

esprimere i rispettivi pareri nel termine di 30 giorni. Con tali provvedimenti il Ministro fissa i criteri di priorità per l'assegnazione delle autorizzazioni contingentate ».

3. Le disposizioni di cui all'articolo 9, primo comma, del decreto ministeriale 4 luglio 1985, recante « Disposizioni transitorie in materia di rilascio di autorizzazioni al trasporto di merci per conto di terzi, senza vincoli e limiti, nonché di autorizzazioni speciali. Attuazione delle disposizioni di cui agli articoli 1 e 2 del decreto ministeriale 28 febbraio 1983 », restano in vigore fino al 30 novembre 1989.

17. 01.

WILMER RONZANI. Signor presidente, ci troviamo di fronte ad un altro articolo dirompente. Mi stupisco che il relatore non sia intervenuto in merito; comunque, è bene che i colleghi sappiano che la questione è stata ampiamente discussa in seno al Comitato ristretto. Qualora l'articolo aggiuntivo fosse approvato, verrebbe abolito il vigente blocco delle autorizzazioni per l'autotrasporto, con tutti gli effetti che ciò comporterebbe. La vicenda del Brennero ci ammonisce chiaramente: il trasferimento di quote di traffico dalla strada alla rotaia costituisce un processo che deve essere realizzato, sulle cui modalità non mi soffermo.

PINO LUCCHESI. L'articolo aggiuntivo 17.01 risponde ad un'esigenza reale, sulla quale è opportuno si apra comunque un dibattito. Tuttavia, ritengo che la questione cui tale articolo intende far fronte possa essere posta in sede di discussione dei disegni di legge relativi alla manovra finanziaria per l'anno 1990.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Ritiro l'articolo aggiuntivo 17.01, ma desidero ribadire, in aggiunta a quanto è stato detto dal collega Lucchesi, che l'argomento che ne è oggetto deve comunque essere affrontato. Infatti, non è possibile continuare ad ignorare l'esigenza di una

riorganizzazione della materia, anche se in questo momento non possiamo fare altro che rimandare ad una futura occasione — che speriamo intervenga quanto prima — l'esame della questione.

PRESIDENTE. Poiché all'ultimo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 18.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge pari a lire 17,5 miliardi er l'anno 1989 a lire 65 miliardi per l'anno 1990 e a lire 45 miliardi per l'anno 1991 si provvede, quanto a lire 17,5 miliardi per il 1989 e lire 25 miliardi per il 1990, mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 7306 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno 1989 e corrispondente capitolo per l'anno 1990, all'uopo intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 13, comma 20, della legge 11 marzo 1988, n. 67, e, quanto a lire 40 miliardi per il 1990 e a lire 45 miliardi per il 1991, mediante utilizzo delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1989, all'uopo utilizzando l'accantonamento « interventi connessi con la realizzazione del Piano generale dei trasporti in riferimento all'intermodalità ».

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

(È approvato).

Il relatore ha proposto il seguente titolo del testo unificato: « Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Prima di passare alle dichiarazioni di voto sul provvedimento sul suo complesso, desidero fare alcune precisazioni in merito all'approvazione dell'emendamento 12.3.

Tale emendamento, sopprimendo il comma 2 dell'articolo 12, ha cancellato una precisa indicazione contenuta nel parere espresso il 15 marzo 1989 dalla V Commissione.

Tuttavia, come accennato in precedenza, non ritengo che l'approvazione dell'emendamento 12.3 comporti la necessità di un nuovo parere della Commissione bilancio. Infatti, la scelta del tipo di investimenti cui destinare contributi rappresenta una questione di merito, come tale di esclusiva competenza della Commissione trasporti.

Conseguentemente, la condizione posta dalla V Commissione, relativa agli investimenti pregressi, appare formulata impropriamente perché concerne una scelta di merito, mentre alla Commissione bilancio dovrebbe competere solo la verifica della quantificazione degli oneri, dell'idoneità della copertura e degli effetti del provvedimento sulla finanza pubblica.

Inoltre, la soppressione della norma sugli investimenti pregressi determina non una maggiore spesa, ma una riduzione di onere.

Per la parte in questione, quindi, il parere della V Commissione può essere inteso come consenso all'eventuale concessione di contributi per investimenti pregressi, nonché come indicazione di un tetto per i medesimi, ferma restando, tuttavia, la piena autonomia decisionale della IX Commissione nel prevedere o meno, per i suddetti investimenti pregressi, un apposito contributo.

Sottopongo comunque alla Commissione queste mie condizioni in punto di procedura.

(La Commissione concorda).

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti.* Sono consapevole che non spetta al Governo esprimere valutazioni sulla procedura seguita in Parlamento. Tuttavia, concordo sul fatto che la condizione a

suo tempo espressa dalla Commissione bilancio, con riguardo ai contributi per gli investimenti pregressi, sembra attinente allo stretto merito del provvedimento e non ai profili finanziari.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

GIORDANO ANGELINI. Il gruppo comunista ritiene di dover esprimere voto contrario sul provvedimento in esame, nonostante siano stati eliminati dal testo alcuni elementi negativi e pur tenendo presente la necessità di intervenire in tempi rapidi a disciplinare la materia dell'intermodalità (necessità, questa, da tutti sottolineata).

Dall'esame degli articoli e degli emendamenti emerge, infatti, con chiarezza che la Commissione rimane divisa su una questione politica che concerne proprio il modo con il quale affrontare la necessaria, urgentissima evoluzione dell'autotrasporto, in relazione alle esigenze derivanti dall'apertura dei mercati.

Il confronto si è inasprito non solo sul problema dell'associazionismo, come il ministro ha fatto presente con molta precisione, perché ad esso si lega la questione di come favorire l'intermodalità, sulla quale si registra un divario di posizioni tra il gruppo comunista e la maggioranza.

Abbiamo chiesto insistentemente che si creassero le condizioni per favorire l'evoluzione della miriade di piccole aziende che dovrebbero essere poste in grado di raggiungere una maggiore efficienza sotto il profilo concorrenziale. La linea proposta dalla maggioranza, invece, premia solo un gruppo di grosse e medie aziende, senza creare le condizioni per promuovere l'evoluzione di quelle di minori dimensioni. Riteniamo, pertanto, che tale impostazione renda il provvedimento ingiusto e non coerente con i fini che esso si propone.

L'altro aspetto che vogliamo sottolineare concerne il fatto che non è stata accettata una norma, da noi proposta, ri-

guardante la pubblicità dei criteri di concessione, ripresa da atti normativi preesistenti, approvati all'unanimità dal Parlamento. Si tratta di una previsione che riteniamo utile, tanto più quando si affrontano questioni delicate come quella dei criteri di concessione. Non riusciamo veramente a capire per quale ragione la nostra proposta non sia stata accolta, a meno che non sussista una volontà difensiva che comunque non possiamo spiegarci. Ci auguriamo che nel prosieguo dell'*iter* del provvedimento sia possibile introdurre correttivi in merito a tale aspetto.

Ci rendiamo conto che la disciplina sugli interporti e l'intermodalità viene ad inserirsi in una situazione molto difficile, che vede ancora del tutto indeterminata la questione delle ferrovie. È inutile sottolineare in questa sede la necessità e l'urgenza di risolvere tale problema (che per altro la Camera ha affrontato ieri sera con l'approvazione di un decreto) se prima non si realizza l'intermodalità e se manca un'evoluzione del sistema dell'autotrasporto.

Ci auguriamo, inoltre, che vengano presentati entro breve termine i provvedimenti concernenti l'associazionismo, che si affronti il problema di un intervento di vasta portata a favore delle ferrovie e che, nel contempo, si prendano in considerazione i temi della portualità, del cabotaggio e della navigazione interna. Auspichiamo che, in ordine a tali problemi, la maggioranza voglia assumere un atteggiamento diverso da quello manifestato in passato.

PINO LUCCHESI. Nel preannunciare il voto favorevole del gruppo della democrazia cristiana sul provvedimento in esame, non voglio ripetere argomentazioni già esposte nel corso della discussione sugli emendamenti.

Devo esprimere alcune perplessità di ordine personale in merito ad alcuni cambiamenti introdotti nel testo originario, che presumo potranno comportare alcuni problemi. Nel complesso, però, il provvedimento risponde alle esigenze po-

ste alla base della nostra azione durante i lunghi mesi nei quali la materia è stata oggetto di discussioni e di confronti.

Desidero ricordare brevemente che una delle due originarie proposte di legge, sulla base delle quali è stato elaborato il testo unificato oggi al nostro esame, attribuiva un ruolo prioritario al Ministero dei lavori pubblici, mentre l'altra, di cui sono stato il primo firmatario, affidava al Ministero dei trasporti le responsabilità di carattere politico e gestionale, relative alla concreta applicazione della normativa che è stata esaminata in prima lettura da questa Commissione e sulla quale ci accingiamo ad esprimere il nostro voto.

Mi auguro che sia possibile superare i problemi di carattere tecnico e le sopraggiunte difficoltà di rapporto con le altre Commissioni, che rimangono tuttora alla nostra attenzione. Auspico inoltre che il Senato, esaminando il provvedimento in tempi brevi, consenta di soddisfare finalmente esigenze emerse ormai da molti anni, alle quali il testo al nostro esame fornisce una risposta che ritengo debba essere valutata, nel complesso, positivamente.

MAURO SANGUINETI. Annuncio il voto favorevole del gruppo socialista, con alcune brevi considerazioni che prendono spunto dal dibattito svoltosi questa mattina e, in particolare, dall'ultimo intervento dell'onorevole Angelini. Le mie riflessioni riguardano le insufficienze propositive e normative che si registrano nel settore dei trasporti.

Dopo l'approvazione del Piano generale dei trasporti — che risale, se non ricordo male, al 1986 — ci accingiamo oggi ad approvare un provvedimento la cui portata appare limitata in rapporto alle indicazioni generali contenute in quel piano, mentre il Governo non ha ancora presentato in Parlamento (o meglio, lo ha fatto surrettiziamente, trasmettendolo al Senato) il progetto riguardante il comitato interministeriale di coordinamento. Dunque, intendo sottolineare alcune inadempienze da parte del Governo.

Non mi sfugge che la stessa gestione delle ferrovie è finita male, nel senso che il provvedimento ad essa relativo non è stato ancora emendato. Non vorrei, però, che le notazioni di critica costruttiva nei confronti del Governo inducessero a tralasciare una considerazione sull'attività del Parlamento.

Il provvedimento che sta per essere da noi votato fu assegnato a questa Commissione il 18 dicembre 1987. Tale data dovrebbe farci riflettere, così come, del resto, dovrebbero farci riflettere molte altre date di assegnazione di progetti di legge, come quello sul cabotaggio, quello sui sistemi portuali, quello sulle metropolitane e quello sulle ferrovie in concessione, in parte approvati dal Consiglio dei ministri e presentati al Parlamento ed in parte presentati da parlamentari e condivisi nelle loro enunciazioni di massima, sia pure in modo non formale, dal Governo.

Se tale considerazione risponde al vero, possiamo soffermarci sul perché, dopo quasi due anni, abbiamo anche stamane discusso sulla necessità ed opportunità di avere a disposizione ancora del tempo per apportare ulteriori modifiche al testo che è all'ordine del giorno, per concludere che un simile atteggiamento è segno di debolezza del Parlamento nel suo insieme; e possiamo estendere questa riflessione ai colleghi componenti di altre Commissioni, che si sono permessi, forzando un poco il regolamento, di esprimere certi pareri.

Non desidero aprire un confronto su tale questione, che è stata posta dal presidente all'attenzione della Commissione e che pure meriterebbe di essere fatta oggetto di un dibattito; intendo soltanto far osservare come stamane la maggioranza si accinga a votare convintamente, nonostante il fatto che siano emerse, nel corso della discussione, necessità di miglioramento del testo all'ordine del giorno. Un meccanismo dilatorio, se pure da un lato è apprezzabile come ricerca di perfezionamento del testo stesso, dall'altro tuttavia potrebbe favorire quelle forze le quali non vogliono individuare quei collegamenti che sappiamo esistere nella società italiana rispetto al problema dell'autotra-

sporto e che sostengono si debba continuare a procedere come si procede attualmente, perché hanno interessi consolidati e non vogliono modificare la situazione attuale, in attesa che accada qualcosa in futuro.

Ho inteso fare questo accenno perché ritengo che lo stesso problema si presenti anche in relazione ad altri provvedimenti in esame presso la nostra Commissione.

CESCO GIULIO BAGHINO. Temevo, nell'ascoltarè il collega Sanguineti, di dovermi battere il petto...

Per la verità, se la discussione di questo provvedimento si è protratta per un lungo arco di tempo, ciò è dipeso dal fatto che il problema non era stato affrontato in precedenza e che esso non atteneva tanto all'incentivo da dare alle aziende quanto alla realizzazione, da parte del Governo, del piano quinquennale di cui al comma 1 dell'articolo 2, per fare sì che il trasporto intermodale, da sporadico qual è attualmente, assuma caratteri di organicità.

Dunque, a mio avviso, l'importanza di questo provvedimento emerge proprio dall'articolo 2, mentre negli altri articoli non sembra essere tenuta presente un'esigenza sempre avvertita e dichiarata ma non ancora soddisfatta: quella di impedire una polverizzazione delle aziende di autotrasporto, senza tuttavia danneggiare alcuno degli autotrasportatori, al fine di realizzare serie infrastrutture intermodali.

Dichiaro, a nome del gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale, che mi asterrò dalla votazione finale sul provvedimento, perché ritengo che esso non favorisca gli autotrasportatori medi e piccoli, i quali abbisognano di un incentivo notevole per potersi costituire in consorzi od in cooperative. L'articolo 12, invece, favorisce le imprese e le cooperative in cui il complesso dei soci prestatori d'opera e dei dipendenti superi le 100 unità.

Inoltre, raccomando un miglioramento, in sede di coordinamento formale del testo, della lettera a) dell'articolo 11, nel senso di chiarire che gli incentivi in esso previsti spettino soprattutto alle imprese nazionali.

Desidero, infine, dichiarare che la mia astensione dalla votazione del provvedimento, dovuta alla mia insoddisfazione per l'intero articolato, non significa contrarietà al provvedimento; è stato certamente importante l'aver affrontato il problema delle infrastrutture intermodali ed è stato altrettanto importante insistere presso il Governo affinché provveda alla dotazione di attrezzature tali da rendere possibile la risoluzione del trasporto ferroviario, in relazione alla concorrenza con quello su strada, attraverso il ricorso al cabotaggio o ad altri sistemi che si rivelino più efficaci.

PRESIDENTE. Il testo unificato delle proposte di legge n. 339 e n. 2171 sarà subito votato a scrutinio nominale.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del testo, ai sensi del comma 2 dell'articolo 90 del regolamento.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio nominale sulle proposte di legge esaminate nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Proposte di legge Botta ed altri (339); Lucchesi ed altri (2171) *in un testo unifi-*

cato e con il seguente titolo: « Interventi dello Stato per la realizzazione di interventi finalizzati al trasporto merci ed in favore dell'intermodalità » (339-2171):

Presenti	31
Votanti	30
Astenuti	1
Maggioranza	16
Hanno votato sì	19
Hanno votato no	11

(La Commissione approva).

Hanno votato sì:

Astone, Barbalace, Biafora, Bonsignore, Cardinale, Cursi, D'Amato, Lamorte, La Penna, Lucchesi, Maccheroni, Malvestio, Matulli, Mensurati, Piredda, Sanguineti, Santonastaso, Savio e Testa.

Hanno votato no:

Angelini Giordano, Cannelonga, Chella, Ciafardini, Ciocci, Donati, Fagni, Mangiapane, Menzietti, Petrocelli e Ronzani.

Si è astenuto:

Baghino.

La seduta termina alle 12,10.

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 6 dicembre 1989.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO