

## COMMISSIONE IX

## TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

39.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 13 APRILE 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

## INDICE

	PAG
<b>Proposte di legge</b> (Seguito della discussione e rinvio):	
Botta ed altri: Piano decennale per la realizzazione di infrastrutture intermodali (339);	
Lucchesi ed altri: Interventi dello Stato per la realizzazione di infrastrutture intermodali per i trasporti (2171) .....	3
Testa Antonio, <i>Presidente</i> .....	3, 9, 10
Angelini Giordano .....	8
Baghino Cesco Giulio .....	9, 10
Bonsignore Vito, <i>Relatore</i> .....	7, 9
Chella Mario .....	8
Fagni Edda .....	10
Ferrari Marte, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> .....	9, 10
Lucchesi Pino .....	8, 9, 10

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 10.**

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

(È approvato).

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata delle proposte di legge di 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 ».

Ricordo che, nella seduta del 6 aprile scorso, era stato fissato il termine delle ore 13 di ieri per la presentazione di emendamenti al testo unificato delle proposte di legge in discussione.

Comunico che, entro il termine stabilito, sono pervenuti i seguenti emendamenti, subemendamenti ed articoli aggiuntivi, oltre a quelli già presentati nelle sedute del 30 marzo e del 5 aprile scorsi:

*All'articolo 1, sopprimere la rubrica.*

1. 5.

Il Relatore.

*Sostituire l'articolo 1 con il seguente:*

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 atto a formare e ricevere treni completi, in collegamento con infrastrutture portuali e/o aeroportuali e/o autostradali e/o idroviarie, nonché 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 operativo tecnologicamente più avanzato, un nodo strategico nel circuito del traffico intermodale.

1. 4.

Chella, Angelini Giordano, Fagni, Ridi.

*All'articolo 1, dopo le parole: scalo ferroviario, aggiungere le seguenti: delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie in concessione.*

1. 3.

Savio.

*All'articolo 1, dopo le parole: scalo ferroviario, aggiungere le seguenti: delle ferrovie dello Stato.*

1. 2.

Savio.

*All'emendamento 2. 1, comma 1, sostituire le parole da: che siano comunque qualificati fino alla fine con le seguenti: che lo stesso piano quinquennale consideri comunque di rilievo nazionale.*

0. 2. 1. 1.

Angelini Giordano, Chella.

*All'emendamento 2. 1, comma 2, sopprimere le parole:* ed è emanato.

0. 2. 1. 2.

Chella, Angelini Giordano.

*All'articolo 3, dopo il comma 1 aggiungere il seguente:*

1-bis. Nel caso di: a) enti e società che al 31 dicembre 1988 provvedevano direttamente alla realizzazione di interporti di primo livello, secondo le previsioni del Piano generale dei trasporti, b) società il cui capitale sociale per una quota di almeno il 30 per cento appartiene a enti pubblici e/o amministrazioni pubbliche e/o aziende autonome pubbliche, si provvede mediante convenzione con il Ministero dei trasporti, senza affidamento in concessione. Nel caso b) la convenzione deve essere approvata dal Ministero dei trasporti entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente legge. Gli enti e le società convenzionate possono accedere ai finanziamenti, alle agevolazioni e provvidenze di cui alla presente legge.

3. 9.

Chella, Ridi, Angelini Giordano, Fagni.

*All'articolo 3, dopo il comma 1 aggiungere il seguente:*

1-bis. Gli enti o le società che al 31 dicembre 1986 provvedevano direttamente alla realizzazione di interporti classificati di primo livello nel Piano generale dei trasporti potranno completarli senza necessità di concessione.

3. 10.

Savio, Zampieri.

*All'articolo 3, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

1-bis. Gli enti o le società che al 31 dicembre 1987 provvedevano direttamente alla realizzazione di interporti classificati di primo livello nel Piano generale dei

trasporti potranno completarli senza necessità di concessione, bensì mediante convenzione con il Ministro dei trasporti.

3. 11.

Savio.

*All'articolo 3, comma 2, 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. 8.

Il Relatore.

*All'articolo 3, sopprimere il comma 3.*

3. 6.

Chella, Angelini Giordano.

*All'emendamento 3. 4, dopo le parole:* di cui al comma 1, *aggiungere le seguenti:* esclusi gli enti o le società che al 31 dicembre 1988 provvedevano direttamente alla realizzazione di interporti di primo livello previsti nel Piano generale dei trasporti.

0. 3. 4. 1.

Chella, Ridi, Angelini Giordano, Fagni.

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

5. Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge gli enti di diritto privato e le società già esistenti, esclusi gli enti e le società che al 31 dicembre 1986 provvedevano direttamente alla realizzazione di interporti di primo livello previsti dal Piano generale dei trasporti, adotteranno le modificazioni statutarie al fine di adeguare le proprie strutture alle disposizioni di cui ai precedenti commi 2, 3 e 4.

3. 5.

Savio.

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

5. Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge gli enti di diritto privato e le società già esistenti, esclusi gli enti e le società che al 31 dicembre 1987 provvedevano direttamente alla realizzazione di interporti di primo livello previsti dal Piano generale dei trasporti, adotteranno le modificazioni statutarie al fine di adeguare le proprie strutture alle disposizioni di cui ai precedenti commi 2, 3 e 4.

Savio.

*All'articolo aggiuntivo 3. 01, comma 1, sostituire le parole: corredata del progetto preliminare redatto secondo i criteri dell'analisi costi-benefici con le seguenti: corredata dal progetto preliminare, dal piano finanziario della infrastruttura concessa, nonché dalla valutazione di impatto ambientale.*

0. 3. 01. 4.

Il Relatore.

*All'articolo aggiuntivo 3. 01, comma 3, dopo le parole: sopracitati organismi, aggiungere le seguenti: e/o enti pubblici.*

0. 3. 01. 2.

Angelini, Chella, Ridi.

*All'articolo aggiuntivo 3. 01, comma 3, dopo le parole: i sopracitati organismi, aggiungere le seguenti: e/o comuni capoluogo e province.*

0. 3. 01. 3.

Savio.

*All'articolo aggiuntivo 3. 01, aggiungere in fine il seguente comma:*

4. Agli enti e alle società che al 31 dicembre 1986 provvedevano direttamente alla realizzazione di interporti classificati di primo livello nel Piano generale dei

trasporti è convenzionato l'esercizio degli interporti stessi con decreto del Ministro dei trasporti ferma la piena proprietà dei beni degli interporti stessi in capo o agli enti o alle società suddette.

0. 3. 01. 1.

Savio.

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

3-bis. Nel caso degli enti o società di cui all'articolo 3, comma 1-bis, le convenzioni debbono prevedere gli elementi di cui alle lettere a), b), c), d), e) ed f) del comma 3 del presente articolo.

4. 4.

Chella, Angelini Giordano.

*All'articolo aggiuntivo 4. 01, dopo la parola: concessioni, aggiungere le seguenti: o delle convenzioni.*

0. 4. 01.1.

Chella, Angelini Giordano.

*All'articolo 5, comma 1, nel primo e secondo periodo, dopo le parole: Le società aggiungere le seguenti: e gli enti.*

5. 2.

Chella, Angelini Giordano.

*All'emendamento 6. 1, comma 1, sostituire le parole: A favore dei concessionari con le seguenti: A favore dei titolari delle concessioni o delle convenzioni.*

0. 6. 1.2.

Chella, Angelini Giordano.

*All'emendamento 6. 1, dopo il comma 1 aggiungere il seguente:*

1-bis. I contributi suddetti potranno essere erogati, su richiesta degli interessati, e previa stipulazione di apposita convenzione, ai soggetti che alla data del 31 dicembre 1986 provvedevano direttamente alla realizzazione di interporti

classificati di primo livello nel Piano generale dei trasporti.

0. 6. 1. 1.

Savio.

*All'emendamento 6. 1, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

1-bis. La presente norma vale anche per gli enti o le società che al 31 dicembre 1987 provvedevano direttamente alla realizzazione di interporti classificati di primo livello nel Piano generale dei trasporti.

0. 6. 1. 4.

Savio.

*All'emendamento 6. 1, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

1-bis. La presente norma vale anche per gli enti o società che al 31 dicembre 1988 provvedevano direttamente alla realizzazione di interporti classificati di primo livello nel Piano generale dei trasporti.

0. 6. 1. 3.

Chella, Angelini Giordano.

*Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:*

ART. 7-bis.

1. Gli interporti di primo livello già individuati dal Piano generale dei trasporti (decreto ministeriale n. 36 del 1987) ed operanti alla data del 31 dicembre 1987, accedono ai finanziamenti, alle agevolazioni ed alle provvidenze di cui alla presente legge mediante convenzione con il Ministero dei trasporti, in luogo del regime di concessione previsto dal comma 1 dell'articolo 3.

2. La convenzione suddetta opererà immediatamente, anche in deroga al piano di cui al comma 1 dell'articolo 2.

7. 01.

Testa Antonio, Savio, Zampieri.

*Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:*

ART. 7-bis.

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

2. La convenzione sarà approvata con decreto del Ministro dei trasporti entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

7. 02.

Savio.

*Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:*

ART. 7-bis.

1. Per gli enti, le società e i consorzi che al 31 dicembre 1986 provvedevano direttamente alla realizzazione di interporti classificati di primo livello nel Piano generale dei trasporti adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 10 aprile 1986, pubblicato sul supplemento ordinario n. 36 del 1986 della *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica — e specificamente degli interporti di Bologna, Padova, Verona, Orbassano, Ambito Milanese e Marcianise/Nola — si applicherà il regime della convenzione con il Ministero dei trasporti e si provvederà alla erogazione dei contributi previsti dalla presente legge in via immediata.

7. 03.

Savio, Grippo.

*All'emendamento 8. 2, dopo le parole: anche riunite in consorzi, aggiungere le seguenti: o costituirsi per fusione di im-*

prese preesistenti alla data di entrata in vigore della presente legge.

0. 8. 2. 4.

Chella, Angelini Giordano.

*All'emendamento 8. 2, sostituire le parole:* alle imprese che controllino o siano controllate da imprese di autotrasporto di cose in conto terzi *con le seguenti:* alle imprese che controllino o siano controllate da imprese o associazioni di imprese di autotrasporto di cose in conto terzi.

0. 8. 2. 3.

Botta.

*All'articolo 8, comma 2, dopo le parole:* alla condizione che le imprese, *aggiungere le seguenti:* o cooperative.

8. 10.

Chella, Angelini Giordano.

*All'articolo 8, comma 2, lettera b), in fine sostituire le parole:* nonché di carri ferroviari atti al trasporto combinato *con le seguenti:* e/o di carri ferroviari atti al trasporto combinato e/o di complessi bi-modali.

8. 9.

Botta.

*All'emendamento 9. 1, comma 1, sostituire le parole:* I contributi di cui al precedente articolo 8 sono pari al 20 per cento *con le seguenti:* I contributi di cui al precedente articolo 8 sono pari al 30 per cento.

0. 9. 1. 2.

Botta.

*All'emendamento 9. 1, comma 1, secondo periodo, dopo la parola:* imprese *aggiungere le seguenti:* e cooperative.

0. 9. 1. 3.

Chella, Angelini Giordano.

*All'emendamento 9. 1, sopprimere il comma 2.*

0. 9. 1. 4.

Chella, Angelini Giordano.

*All'emendamento 9. 1, sopprimere il comma 2.*

0. 9. 1. 5.

Botta.

*All'emendamento 9. 1, comma 1, sostituire le parole:* superiore a 400, *con le seguenti:* superiore a 100.

0. 9. 1. 6.

Botta.

*All'emendamento 10. 1, sostituire il comma 1 con il seguente:*

1. Le imprese o cooperative di cui all'articolo 8 che non possedendo i requisiti di cui alle lettere a) e b) dello stesso articolo, intendono dotarsi di un numero di unità di carico sufficienti per acquisire il requisito di cui alla lettera b) dell'articolo 8, possono richiedere la concessione di un contributo pari al 40 per cento della spesa.

0. 10. 1. 4.

Chella, Angelini Giordano.

*All'emendamento 10. 1, comma 1, sostituire le parole:* possono richiedere la concessione di un contributo pari al 20 per cento della spesa *con le seguenti:* possono richiedere la concessione di un contributo in conto capitale pari al 30 per cento del prezzo di acquisto.

0. 10. 1. 3.

Botta.

VITO BONSIGNORE, *Relatore.* Devo manifestare la mia sorpresa per il fatto che sia stato presentato un così elevato numero di emendamenti, una volta terminati i lavori del Comitato ristretto. Mi era stata annunciata, infatti, una quantità ridotta di proposte di modifica, volte so-

prattutto a piccole puntualizzazioni e affinamenti del testo predisposto, mentre, da un primo esame del gran numero di emendamenti presentati, risulta che il testo unificato debba subire una completa trasformazione.

Per quanto mi riguarda, non sono ancora riuscito a esaminare con la dovuta attenzione tutti gli emendamenti e, pertanto, chiedo al presidente e ai colleghi la cortesia di un breve rinvio della seduta, al fine di permettermi di adempiere adeguatamente la funzione di relatore.

GIORDANO ANGELINI. Vorrei domandare se, considerata la mole degli emendamenti, non sia accettabile sul piano procedurale l'ipotesi di prevedere un'ulteriore riunione in sede di Comitato ristretto, per tentare un'operazione di sintesi, pervenendo in tempi brevi all'elaborazione di un testo in grado di recepire le questioni sollevate dalle proposte di modifica presentate.

PINO LUCCHESI. Devo dichiararmi fortemente meravigliato, per l'impostazione che viene data al problema, e preoccupato circa il futuro del provvedimento al nostro esame.

Si tratta di un testo intorno al quale si sta lavorando da parecchi mesi, forse addirittura da più di un anno; esso costituisce l'unica normativa importante di iniziativa parlamentare sottoposta alla competenza in sede legislativa della Commissione trasporti. Tale provvedimento — pur nella sua parziale insufficienza — è teso a rispondere positivamente ad una serie di esigenze largamente diffuse nel paese e (per quanto mi è dato di capire) costituisce l'unica risposta conseguente alle indicazioni del piano generale dei trasporti. Ora, per motivi che sfuggono alla nostra comprensione, esso subisce continuamente ingiustificati rinvii.

Se, come mi sembra, esiste una volontà politica finalizzata a non raggiungere il risultato che a parole tutti hanno dichiarato essere conseguibile, questa dovrebbe essere manifestata chiaramente.

Da parte mia, sono del tutto contrario ad ogni forma di rinvio, tenuto conto anche del « traumatico » (come sempre) calendario dei lavori parlamentari, sulla base del quale avremo la possibilità di lavorare ancora una settimana prima di una sospensione, che risulterebbe interessare il periodo tra fine di aprile ed inizio di maggio. In questo senso, è necessario organizzare razionalmente la nostra attività ed è per tali motivi che non me la sento di condividere la proposta degli onorevoli Bonsignore e Angelini.

In sostanza, condivido l'impressione di esuberanza degli emendamenti presentati, ma credo sia opportuno intraprendere l'esame dell'articolato, magari non affrettatamente, per non incorrere in errori o valutazioni sbagliate; si tratta di evitare che l'approvazione di questo provvedimento slitti ulteriormente di almeno un mese, anche in considerazione del fatto che ci troviamo nella fase di prima lettura, con tutte le presumibili difficoltà che essa comporta.

MARIO CHELLA. Confesso che anch'io sono sorpreso per la quantità degli emendamenti presentati: ad occhio e croce, sono più di cinquanta.

Anche il gruppo comunista ha presentato una serie di emendamenti, la maggior parte dei quali, tuttavia, è di carattere solo formale, per una migliore specificazione dei concetti, mentre quelli di carattere sostanziale sono assai limitati: essi riguardano il problema delle convenzioni e delle concessioni, la questione del pagamento a lavori pregressi — che non ci sembra sostenibile, considerando la situazione del bilancio dello Stato — e infine l'articolo 15-ter concernente materia che non ha nulla a che vedere con l'intermodalità ed è stata inserita con un colpo di mano voluto non so da chi, forse dall'IVECO.

Per un più idoneo e sollecito svolgimento dei lavori, ritengo opportuno, come suggerito dal relatore e dal collega Angelini, riunirci di nuovo in Comitato ristretto per un ulteriore confronto su alcune questioni fondamentali, e tornare



poi in Commissione con un testo definitivo.

Debbo dire che le recriminazioni del collega Lucchesi mi meravigliano, anche perché moltissimi degli emendamenti presentati recano proprio la sua firma. Non riesco a capire per quale motivo si sorprenda tanto, se altri commissari hanno presentato ulteriori emendamenti: se consideriamo che la maggior parte delle proposte di modifica sono state elaborate dai parlamentari della maggioranza, il capogruppo, in questa Commissione, della democrazia cristiana (che è il principale partito di maggioranza), farebbe meglio a rivolgersi ai suoi colleghi, non all'opposizione!

PINO LUCCHESI. Vorrei proprio sapere da dove risulta che mi sarei rivolto principalmente ai colleghi dell'opposizione!

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Non ho proposto di tornare a discutere in Comitato ristretto; ho chiesto invece un aggiornamento della riunione per avere il tempo di esaminare gli emendamenti che tutti si sono scatenati a presentare. Se si vuole che il relatore possa esprimersi con serietà sugli emendamenti senza assumere un atteggiamento aprioristicamente negativo, è necessario che gli si conceda un certo lasso di tempo per valutarli. Insisto, pertanto, per un rinvio della discussione.

CESCO GIULIO BAGHINO. Sono d'accordo con il relatore sull'inopportunità di riunirci di nuovo in Comitato ristretto, per non correre il rischio di discussioni sugli emendamenti inutilmente ripetitive.

Il relatore ha rilevato con disappunto come tutti i commissari si siano « scatenati » a presentare emendamenti. Non condivido questa sua osservazione e anche se non mi sono affatto « scatenato », (non ho presentato neppure un emendamento), ritengo sia perfettamente legittima la volontà di approfondire i provvedimenti che si discutono e cercare di apportare dei miglioramenti. Oltretutto, il disegno di legge in discussione è estrema-

mente rilevante, per cui è bene che il testo che sarà votato risulti il migliore possibile, anche se ciò comporta un maggior numero di riunioni ed eventualmente ripensamenti sulla normativa da approvare.

Colgo l'occasione per rivolgere al presidente la preghiera di fare in modo che alla trasmissione radiofonica, nella quale sarà annunciata l'approvazione del provvedimento, partecipino oltre al relatore (come d'abitudine), anche colleghi dell'opposizione, i quali ulteriormente potranno evidenziare l'importanza delle decisioni assunte.

MARTE FERRARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Condivido le valutazioni circa l'importanza del provvedimento e ricordo che in sede di Comitato ristretto e poi in Commissione si è più volte sottolineata l'esigenza di giungere in tempi brevi all'approvazione della normativa, in considerazione degli interventi in essa previsti.

Sono però anch'io dell'avviso che occorra licenziare un buon testo, valutando attentamente una serie di questioni.

Mi associo pertanto alla richiesta del relatore per un breve rinvio della discussione (per esempio, a martedì della prossima settimana), in maniera da valutare gli emendamenti presentati.

PRESIDENTE. Comprensibilmente, è difficile non accogliere la richiesta avanzata dal relatore, giustificata dallo spessore del provvedimento all'esame e dalla quantità e complessità delle questioni poste dagli emendamenti presentati.

A questo punto, devo constatare che l'orientamento prevalente in Commissione è contrario ad un ritorno in Comitato ristretto. Propongo pertanto di rinviare il seguito della discussione alle sedute di martedì 18 aprile prossimo. Dovendo la Commissione riunirsi alle ore 16 in sede consultiva, al termine di quella seduta, per esempio alle ore 18, potremmo proseguire l'esame del testo unificato in discussione.

---

X LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 APRILE 1989

---

MARTE FERRARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È estremamente importante, però, essere certi sia dell'orario sia della possibilità di procedere effettivamente al seguito della discussione.

EDDA FAGNI. A nome del gruppo comunista, concordo sul rinvio della discussione a martedì 18 aprile.

PINO LUCCHESI. Ribadisco la mia contrarietà ad ogni proposta di rinvio.

CESCO GIULIO BAGHINO. In realtà, il rappresentante del gruppo della democrazia cristiana non è disponibile ad un rinvio della seduta perché è opportunamente preparato sugli argomenti da discutere;

purtroppo, noi non lo siamo e, quindi, preferiamo rimandare.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione è rinviato alla seduta di martedì 18 aprile 1989, alle ore 18.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 10,30.**

---

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 4 maggio 1989.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO