

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

73.

SEDUTA DI MARTEDÌ 24 LUGLIO 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Sostituzioni:		Torchio ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2906);	
Antonio Testa, <i>Presidente</i>	3	Piro ed altri: Realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2940);	
Proposta di legge (Seguito della discussione e approvazione):		Gottardo ed altri: Finanziamento per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3020);	
Botta ed altri; Lucchesi ed altri: Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità (<i>Approvata, in un testo unificato, dalla IX Commissione permanente della Camera e modificata dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (339-2171-B)	3	Ferrarini ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3152);	
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 15, 17	Testa Antonio ed altri: Provvedimenti per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3231);	
Angelini Giordano (PCI)	15	Zaniboni ed altri: Norme per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3633)	17
Bonsignore Vito (DC), <i>Relatore</i>	16	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	17, 18, 20, 23, 25
Lucchesi Pino (DC)	15	Angelini Giordano (PCI)	18, 20, 21, 24
Maccheroni Giacomo (PSI)	16	Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)	21
Santonastaso Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	15	Bonsignore Vito (DC)	20
Votazione nominale:		Donati Anna (Verde)	22, 24
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	17	Mensurati Elio (DC), <i>Relatore</i>	18 20, 22, 23, 24
Proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):		Piredda Matteo (DC)	22
Ridi ed altri: Finanziamento di opere di navigazione del sistema idroviario padano-veneto (2885);		Torchio Giuseppe (DC)	20, 23
		Zampieri Amedeo (DC)	22

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,5.

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

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del regolamento, gli onorevoli Avellone, Malvestio e La Penna sono sostituiti, rispettivamente, dagli onorevoli Torchio, Zampieri e Santonastaso.

Seguito della discussione della proposta di legge Botta ed altri; Lucchesi ed altri: Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore delle intermodalità (Approvata, in un testo unificato, dalla IX Commissione permanente della Camera e modificata dall'VIII Commissione permanente del Senato (339-2171-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Botta ed altri; Lucchesi ed altri: « Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore delle intermodalità », già approvata, in un testo unificato, dalla nostra Commissione nella seduta del 9 novembre 1989 e modificata dall'VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 21 giugno 1990.

Comunico che sono pervenuti i pareri favorevoli della I Commissione affari

costituzionali e della V Commissione bilancio.

Come i colleghi ricordano, nella seduta del 18 luglio scorso si è conclusa la discussione sulle linee generali delle modifiche apportate dall'VIII Commissione del Senato.

Passiamo all'esame delle modifiche apportate dall'VIII Commissione del Senato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 1 nel seguente testo:

CAPO I**NORME IN MATERIA DI INTERPORTI****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.

L'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

CAPO I**NORME IN MATERIA DI INTERPORTI****ART. 1.**

1. Ai fini della presente legge, per interporto si intende un complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati 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.

Pongo in votazione tale articolo nel testo dell'VIII Commissione del Senato.
(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 2 nel seguente testo:

ART. 2.

1. Entro sei 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 al 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 sullo stato di attuazione del piano stesso.

L'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

ART. 2.

1. Il comitato dei 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, sentite le regioni interessate, uno schema di piano quinquennale degli interporti. Nello schema di piano, redatto sulla base del piano generale dei trasporti, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 aprile 1986, e pubblicato nel supplemento ordinario n. 36 alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 111 del 15 maggio 1986, sono indicati gli interporti di primo e di secondo livello di rilevanza nazionale; per la definizione di interporti di primo e di secondo livello si fa riferimento al suddetto piano generale dei trasporti e ai successivi aggiornamenti.

2. Lo schema di piano è trasmesso alle Camere per l'acquisizione del parere delle competenti Commissioni permanenti, che si pronunciano nei termini fissati dai regolamenti parlamentari.

3. Il piano è adottato con decreto del Ministro dei trasporti, presidente del comitato dei Ministri di cui all'articolo 2 della legge 15 giugno 1984, n. 245, da emanarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. Il decreto contenente il piano è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*.

4. Il piano è modificato e integrato periodicamente sulla base degli aggiornamenti del piano generale dei trasporti. Per le modifiche e le integrazioni è adottata la procedura di cui ai commi 1, 2 e 3.

5. A decorrere dalla fine del secondo anno dall'approvazione del piano, il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, trasmette annualmente alle Camere, perché sia esaminata dalle competenti Commissioni permanenti, una relazione sullo stato di attuazione del piano stesso.

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.
(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 3 nel seguente testo:

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 e le altre deliberazioni ed atti necessari in relazione alle disposizioni di cui ai commi 2, 3 e 4.

L'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

ART. 3.

1. La realizzazione e l'esercizio delle infrastrutture, previste dal piano di cui all'articolo 2, sono affidate in concessione ad enti pubblici e a società per azioni, anche riuniti in consorzi.

2. Una quota non inferiore al 20 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 30 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 10 e al 15 per cento ove, entro sei 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 dalla data di 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 e le altre deliberazioni ed atti necessari in relazione alle disposizioni di cui ai commi 2, 3 e 4.

Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.
(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 4 nel seguente testo:

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 consorzi ai quali partecipano i sopracitati organismi o enti pubblici.

L'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

ART. 4.

1. I soggetti interessati, entro sessanta 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 per la quale si richiede la concessione, nonché dalla valutazione di impatto ambientale.

2. Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, delibera in ordine all'affidamento in concessione entro sessanta giorni dalla data di presentazione della domanda.

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

Pongo in votazione l'articolo 4 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.
(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 5 nel seguente testo:

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 trenta 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 dell'interporto concesso;

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, secondo quanto disposto dagli articoli 6 e 8;

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.

L'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

ART. 5.

1. La concessione di cui al comma 1 dell'articolo 3 è rilasciata dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici.

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

3. All'atto di concessione è annessa convenzione stipulata con i concessionari, nella quale debbono essere previsti:

a) il programma di costruzione dell'infrastruttura concessa;

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, secondo quanto disposto dall'articolo 6;

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.

Pongo in votazione l'articolo 5 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 6 nel seguente testo:

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.

L'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

ART. 6.

1. I concessionari 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.

2. 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 di cui al comma 1 del presente articolo.

3. 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.

4. 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, 15 miliardi di lire per ciascuno degli anni 1992 e 1993.

Pongo in votazione l'articolo 6 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.
(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 7 nel seguente testo:

ART. 7.

1. Le società ed enti, anche riuniti in consorzi, di cui all'articolo 3, al fine di reperire l'occorrente provvista finanziaria, sono autorizzati 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 medesime società ed enti, anche riuniti in consorzi, sono altresì autorizzati a compiere ogni operazione finanziaria ritenuta idonea, compresa l'emissione di titoli atipici, previa autorizzazione della Commissione nazionale per le società e la borsa.

L'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

ART. 7.

1. I soggetti di cui al comma 1 dell'articolo 3, al fine di reperire l'occorrente provvista finanziaria, sono autorizzati 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. Tali soggetti sono altresì autorizzati a compiere ogni operazione finanziaria ritenuta idonea, compresa l'emissione di titoli atipici, previa autorizzazione della Commissione nazionale per le società e la borsa.

Pongo in votazione l'articolo 7 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.
(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 8 nel seguente testo:

ART. 8.

1. A favore dei concessionari di cui agli articoli da 3 a 6 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.

L'VIII Commissione del Senato lo ha soppresso. Poiché nessuno ne chiede il ripristino, s'intende accolta la soppressione apportata dal Senato. Conseguentemente, risulta modificata la numerazione dei successivi articoli del testo del Senato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 9 nel seguente testo:

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.

L'VIII Commissione del Senato ha così modificato questo articolo che, in seguito alla soppressione del precedente, è diventato articolo 8:

ART. 8.

1. Ai fini della localizzazione e della realizzazione delle opere finalizzate alla costruzione e alla gestione degli interporti 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 concerto con il Ministro dei lavori pubblici, secondo gli indirizzi del piano generale dei trasporti.

Pongo in votazione l'articolo 8 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.
(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 10 nel seguente testo:

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.

L'VIII Commissione del Senato ha così modificato questo articolo che, in seguito alla soppressione di un articolo precedente, è diventato articolo 9:

ART. 9.

1. I soggetti gestori degli interporti di primo livello di Bologna, Padova, Verona, Orbassano, Rivalta Scrivia, Segrate-Lacchiarella e Marcianise-Nola, già individuati dal piano generale dei trasporti approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 aprile 1986, pubblicato nel supplemento ordinario n. 36 alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 111 del 15 maggio 1986, nonché di Parma-Fontevivo e Livorno-Guasticce, individuati dall'aggiornamento del piano generale dei trasporti, approvato l'8 marzo 1990 dal comitato dei Ministri di cui all'articolo 2 della legge 15 giugno 1984, n. 245, hanno titolo a beneficiare delle provvidenze di cui alla presente legge; ad essi non si applica il regime di concessione di cui all'articolo 3. L'ammissione alle provvidenze è disposta,

previa stipula di convenzione, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici.

Pongo in votazione l'articolo 9 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.
(È approvato).

L'VIII Commissione del Senato ha aggiunto il seguente articolo:

ART. 10.

1. Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, d'intesa con le regioni e con le società convenzionate o concessionarie di cui alla presente legge, istituisce osservatori regionali della movimentazione delle merci.

Pongo in votazione tale articolo.
(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 11 nel seguente testo:

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 nazionale, in conformità alle direttive del piano generale 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-rotaia, contributi straordinari per investimenti — esclusi gli investimenti pregressi — in unità di carico del tipo indicato alla lettera b) del comma 2 del presente articolo.

2. La concessione del predetto contributo è subordinata alla condizione che le imprese o cooperative, anche riunite in consorzi, 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-rotaia in ambito nazionale e internazionale, relativamente a merci che abbiano quale provenienza originaria l'Italia e come destinazione finale un paese della Comunità economica europea, ovvero come destinazione finale l'Italia e quale provenienza originaria 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 dei semirimorchi scomponibili e/o carri ferroviari atti al trasporto combinato e/o complessi bimali.

3. Allo scopo di favorire lo sviluppo di 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 clorofluorcarburi (c.f.c.).

L'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

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 nazionale, in conformità alle direttive del piano generale 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 costituiti dopo il 31 dicembre 1988, nonché alle imprese che controllino o siano controllate da imprese di autotrasporto di cose in conto terzi, che svolgano attività di trasporto combinato strada-rotaia, contributi straordinari per investimenti in unità di carico del tipo indicato alla lettera *b*) del comma 2.

2. La concessione del contributo di cui al comma 1 è subordinata alla condizione che le imprese o cooperative, anche riunite in consorzi:

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

provenienza originaria un paese appartenente alla 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, sovrastrutture amovibili tipo UIC, carrozzerie intercambiabili per semirimorchi scomponibili, carri ferroviari atti al trasporto combinato, complessi bimodali.

3. Le unità di carico che impiegano tecnologie di refrigerazione senza l'utilizzo di gas clorofluorocarburi per il trasporto di derrate fresche, congelate o surgelate, sono ammesse prioritariamente, allo scopo di favorire sistemi non inquinanti, al contributo di cui al presente articolo.

Pongo in votazione l'articolo 11 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 12 nel seguente testo:

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, anche riunite in consorzi, 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, anche riunite in consorzi, che abbiano in numero superiore a 100 il complesso dei soci prestatori d'opera e dei dipendenti.

L'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

ART. 12.

1. I contributi di cui all'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, anche riunite in consorzi, 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, anche riunite in consorzi, che abbiano in numero superiore a 100 il complesso dei soci prestatori d'opera e dei dipendenti.

2. Ai soggetti di cui al comma 1 dell'articolo 11, che abbiano globalmente pagato nel quinquennio terminato il 31 dicembre 1989 corrispettivi per l'utilizzazione di servizi ferroviari del tipo indicato alla lettera *a*) del comma 2 dell'articolo 11 per un ammontare non inferiore a 8 miliardi di lire, è concesso un contributo erogabile nel triennio 1990-1992 in rate annuali proporzionali all'importo previsionale fissato per ciascun anno dalla presente legge. Il contributo è commisurato al 10 per cento dell'ammontare totale dei corrispettivi pagati per trasporti effettuati nel quinquennio terminato il 31 dicembre 1989 da reti ferroviarie di paesi appartenenti alla Comunità economica europea, da società appartenenti all'UIRR o dalla società *Intercontainer* di Basilea. La concessione è subordinata alla presentazione di un programma pluriennale di rinnovo o potenziamento del parco di unità di carico idonee al trasporto combinato posseduto dai soggetti beneficiari, in misura non infe-

riore al 20 per cento della consistenza numerica di tale parco alla data di presentazione della domanda. Le unità di carico incluse in tale programma di rinnovo o potenziamento non potranno essere conteggiate agli effetti della determinazione del contributo di cui al comma 1 del presente articolo.

3. Le imprese beneficiarie, all'atto dell'erogazione delle rate, dovranno dimostrare di aver dato progressiva attuazione al programma di cui al comma 2.

Pongo in votazione l'articolo 12 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 13 nel seguente testo:

ART. 13.

1. Le imprese e le cooperative, anche riunite in consorzi, di cui all'articolo 11 che, non possedendo il requisito di cui alla lettera *b*) dello stesso articolo, intendano dotarsi di un numero di unità di carico sufficiente 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, cooperativa o consorzio 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'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

ART. 13.

1. Ai soggetti di cui al comma 1 dell'articolo 11 i quali, non possedendo il requisito di cui alla lettera *b*) del comma 2 dello stesso articolo, intendano dotarsi di un numero di unità di carico sufficiente per acquisire il requisito stesso entro il 1990, mediante l'acquisto di unità di carico del tipo indicato alla predetta lettera *b*) del comma 2 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 cinque anni dalla data del loro acquisto, il contributo è revocato e il soggetto che ne abbia beneficiato sarà tenuto alla restituzione degli importi percepiti a tale titolo, maggiorati degli interessi conteggiati nella misura del tasso ufficiale di sconto.

Pongo in votazione l'articolo 13 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.

(È approvato).

L'articolo 14 non è stato modificato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 15 nel seguente testo:

ART. 15.

1. Il Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei trasporti, determina, entro 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.

L'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

ART. 15.

1. Il Ministro del tesoro, con proprio decreto, su proposta del Ministro dei trasporti, determina, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i criteri e le modalità per la concessione ed erogazione dei contributi di cui al presente capo.

Pongo in votazione l'articolo 15 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 16 nel seguente testo:

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 15.

L'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

ART. 16.

1. I soggetti interessati ai contributi di cui al presente capo sono tenuti a presentare la relativa istanza al Ministro dei trasporti entro il termine perentorio di sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 15.

Pongo in votazione l'articolo 16 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.

(È approvato).

L'articolo 17 non è stato modificato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 18 nel seguente testo:

CAPO III.

COPERTURA FINANZIARIA

ART. 18.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 17,5 miliardi per 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 a 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 ed al 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.

L'VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

CAPO III

COPERTURA FINANZIARIA

ART. 18.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 17,5 mi-

liardi per l'anno 1989, a lire 65 miliardi per l'anno 1990, a lire 45 miliardi per l'anno 1991 e a lire 107,5 miliardi per l'anno 1992 si provvede, quanto a lire 17,5 miliardi per il 1989 e a 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 ed al 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, a lire 45 miliardi per il 1991 e a lire 107,5 miliardi per il 1992, mediante utilizzo delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1990, 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.

Pongo in votazione l'articolo 18 nel testo dell'VIII Commissione del Senato.
(È approvato).

L'onorevole Lucchesi ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La IX Commissione della Camera,

tenuto conto della *ratio* costruttiva dell'articolo 16,

impegna il Governo

a prendere atto che il termine perentorio di 60 giorni, previsto dall'articolo 16 per la presentazione della domanda di contributi in favore dell'intermodalità, si intende riferito soltanto ai contributi di cui al comma 2 dell'articolo 12 e al comma 1

dell'articolo 13, posto che le domande relative ai contributi di cui al comma 1 dell'articolo 12 possono ovviamente essere presentate nei relativi anni di competenza ».

9/339-2171-B/1/IX.

PINO LUCCHESI. La formulazione dell'articolo 16 adottata dal Senato potrebbe far intendere che la norma in questione si riferisca sia al meccanismo dei contributi pregressi, sia a quelli futuri. Il mio ordine del giorno, pertanto, tende a chiarire che il riferimento è relativo solo ai contributi pregressi, in quanto quelli futuri vengono disciplinati annualmente.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Onorevole Lucchesi, insiste per la votazione del suo ordine del giorno ?

PINO LUCCHESI. No, signor presidente.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

GIORDANO ANGELINI. Signor presidente, il gruppo comunista non ha presentato emendamenti al solo scopo di non ritardare ulteriormente la definitiva approvazione di un testo sul cui contenuto ribadisce la propria contrarietà.

Rinunciando a presentare proposte emendative, abbiamo voluto sottolineare la necessità di giungere ad una decisione finale su un provvedimento con il quale si intende dare, forse per la prima volta, sostanziale attuazione al piano dei trasporti approvato nel 1986, un piano che è in fase di aggiornamento, senza essere mai stato attuato, nonostante il desolante quadro che caratterizza il settore del trasporto.

Il testo al nostro esame è stato modificato al Senato, che vi ha introdotto alcuni miglioramenti, ma anche alcune varianti peggiorative, sulle quali, ovvia-

mente, esprimiamo il nostro dissenso. In particolare, siamo contrari al modo in cui sono stati definiti gli interporti, in quanto comprensivi, per esempio, anche dei centri merci. La definizione adottata dal Senato, contrariamente a quanto ci auguravamo, porterà ad una polverizzazione degli investimenti anziché ad una loro concentrazione in base a determinate priorità.

La seconda osservazione che muoviamo al testo in esame è relativa all'intermodalità e alle imprese, in quanto riteniamo che si sia partiti da una logica la quale, di fronte alle esigenze di modernizzazione dell'autotrasporto, e quindi di aggregazione delle imprese, porterà a privilegiare le più forti, le più solide. Ci auguriamo, pertanto, che il provvedimento sull'autotrasporto, di cui abbiamo iniziato la discussione, dia alle imprese la possibilità di associarsi, di potersi confrontare e misurare con il mercato e con l'agguerrita concorrenza internazionale.

Concludendo, voglio sottolineare come la reintroduzione di contributi per gli investimenti pregressi nel settore del trasporto intermodale costituisca un regalo ad imprese chiaramente identificate. Considero questo riconoscimento un qualcosa di assai poco piacevole.

In sintesi, credo di avere evidenziato le ragioni che motivano la contrarietà del gruppo comunista sul provvedimento che ci accingiamo a votare.

PINO LUCCHESI. Intervengo per annunciare il voto favorevole della democrazia cristiana sul provvedimento al nostro esame, il quale giunge a conclusione del suo *iter* dopo un lungo e tormentato percorso che ha consentito ai vari gruppi politici di esprimere le loro posizioni, i loro punti di vista. Ritengo che su questo provvedimento, almeno per ciò che attiene alla struttura generale, si siano registrate, sia alla Camera sia al Senato, convergenze significative da parte di tutte le forze politiche, compresa quella comunista che si appresta, adesso, ad esprimere un voto contrario per problemi di natura specifica.

Desidero ricordare il lungo e faticoso lavoro compiuto dal Comitato ristretto, nonché dal relatore, onorevole Bonsignore. A quest'ultimo voglio esprimere un ringraziamento non formale per la fatica che ha dovuto sostenere nel coordinare le varie opinioni e tendenze.

Certamente, in questo provvedimento restano insoluti problemi rilevanti per quanto attiene all'attivazione delle esigenze prospettate dal piano generale dei trasporti, esigenze che abbiamo vissuto e viviamo tuttora, a partire dalla vicenda del CIPET che, allo stato degli atti, ci lascia ancora con l'amaro in bocca. Tuttavia, con questo provvedimento forniamo una prima risposta alle notevoli esigenze che si presentano sul versante degli interporti e dell'intermodalità. Probabilmente, non si tratterà di una risposta risolutiva, anche perché il meccanismo dei finanziamenti è sostanzialmente modesto; allo stato dei fatti, però è importante che il Parlamento manifesti un primo segnale nei confronti di un settore dei trasporti certamente importante, anche per i problemi di carattere innovativo che dovranno essere affrontati in seguito all'unificazione del mercato europeo.

In base alle considerazioni espresse, preannuncio che il mio gruppo esprimerà con convinzione un voto positivo.

Desidero anche ricordare, signor presidente, che quello in esame è uno dei pochi provvedimenti di grande rilevanza che nascono da una proposta di legge di iniziativa parlamentare e ciò lo rende ancor più significativo ed importante, considerato il passaggio che stiamo vivendo.

GIACOMO MACCHERONI. Preannuncio il voto favorevole del gruppo socialista sul provvedimento in esame, tuttavia non ho remore nel dichiarare che, se non vi fossero stati motivi di urgenza, avremmo insistito perché determinate scelte che costituiscono il risultato del lavoro svolto dalla nostra Commissione fossero riaffermate, rispetto alle modifiche apportate dal Senato. Convegno, comunque, con i colleghi sull'opportunità di esprimere un giudizio articolato sulle modifiche intro-

dotte dal Senato, perché alcune di esse hanno indubbiamente carattere migliorativo del testo.

Desidero a mia volta ringraziare il relatore per la pazienza con cui ha svolto un lavoro lungo ed impegnativo, che avrebbe potuto portarci ad una soluzione unanime, in quanto (convegno con quanti hanno già fatto quest'osservazione) il gruppo comunista ha fornito un contributo non indifferente, che ha apportato miglioramenti alla proposta di legge. Avremmo tutti sperato, pertanto, che sulla votazione finale del provvedimento potesse raggiungersi un maggiore consenso. Non dobbiamo infatti dimenticare che, pur con i limiti che presenta (che sono principalmente di ordine finanziario, ossia relativi all'esiguità dei fondi messi a disposizione rispetto alle esigenze), la proposta di legge in questione costituisce un primo sforzo per andare incontro alle necessità di un particolare settore dei trasporti. Ciò rappresenta un fatto significativo soprattutto sul piano dei principi, perché l'intermodalità è l'elemento portante di una nuova politica dei trasporti e la mancata considerazione di questo aspetto è stata sempre indicata, negli anni passati, come un limite di tale politica. Sono pertanto convinto che il Parlamento faccia cosa utile, licenziando definitivamente il provvedimento in questione, che è molto atteso e ci auguriamo possa rappresentare il primo passo verso una riforma più generale dei trasporti, settore in merito al quale reclamiamo con molta insistenza la realizzazione del piano generale e del CIPET, provvedimenti la cui attuazione è in grave ritardo rispetto alle aspettative.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Desidero esprimere un ringraziamento ai colleghi che hanno collaborato alla definizione del testo della proposta di legge, tanto in sede di Commissione plenaria, quanto in sede di Comitato ristretto.

Il provvedimento sul quale ci accingiamo a votare rappresenta un primo elemento per l'attuazione del piano generale dei trasporti, anche se questa, natural-

mente, deve essere estesa anche ad altri comparti. Spero che potremo giungere ai prossimi appuntamenti con maggiore celerità, per rendere effettivamente operante un piano che, a mio avviso, rappresenta uno dei cardini da tener sempre presenti nel corso dei nostri lavori.

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà subito votata per appello nominale.

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sulla proposta di legge di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge Botta ed altri; Lucchesi ed altri: « Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità » *(Approvata, in un testo unificato, della IX Commissione permanente della Camera e modificata dall'VIII Commissione permanente del Senato)* (339-2171-B):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Hanno votato sì	20
Hanno votato no	6

(La Commissione approva).

Hanno votato sì:

Baghino, Barbalace, Biafora, Bonsignore, Cardinale, Castrucci, Cerofolini, Corsi, D'Amato Carlo, Faraguti, Lamorte, Lucchesi, Maccheroni, Mensurati, Santonastaso, Sanza, Savio, Testa Antonio, Torchio e Zampieri.

Hanno votato no:

Angelini Giordano, Cannelonga, Chella, Donati, Mangiapane e Menzietti.

Seguito della discussione delle proposte di legge Ridi ed altri: Finanziamento di opere di navigazione del sistema idroviario padano-veneto (2885); Torchio ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2906); Piro ed altri: Realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2940); Gottardo ed altri: Finanziamento per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3020); Ferrarini ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3152); Testa Antonio ed altri: Provvedimenti per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3231); Zaniboni ed altri: Norme per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3633).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Ridi ed altri: « Finanziamento di opere di navigazione del sistema idroviario padano-veneto »; Torchio ed altri: « Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Piro ed altri: « Realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Gottardo ed altri: « Finanziamento per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Ferrarini ed altri: « Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Testa Antonio ed altri: « Provvedimenti per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Zaniboni ed altri: « Norme per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto ».

Ricordo che nella seduta del 4 del mese corrente il relatore, onorevole Mensurati, ha sottoposto alla Commissione un testo unificato delle proposte di legge, elaborato su mandato del Comitato ristretto. Tale testo è stato pubblicato anche sul *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* della stessa giornata. Dopo una discussione generale, la Commissione ha concordato di adottare tale testo come base per l'ulteriore discussione e di trasmetterlo alle competenti Commissioni consultive.

Comunico che la I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole senza condizioni, mentre la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole a condizione che: all'articolo 1, comma 2, siano soppresse le parole « presso il quale è istituito apposito fondo per l'attuazione degli interventi necessari »; all'articolo 6 il comma 3 sia sostituito dal seguente: « 3. All'onere derivante dagli interventi previsti dalla presente legge, pari a lire 30 miliardi per l'anno 1990 e a lire 40 miliardi per ciascuno degli anni 1991 e 1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1990, all'uopo utilizzando l'accantonamento "Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto" ».

Passiamo all'esame degli articoli del testo unificato elaborato dal relatore su mandato del Comitato ristretto.

Do lettura del primo articolo:

INTERVENTI PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA IDROVIARIO PADANO-VENETO

ART. 1.

1. La realizzazione del sistema idroviario padano-veneto è dichiarata di preminente interesse nazionale.

2. Alla costruzione e gestione del sistema idroviario padano-veneto provvede il Ministero dei trasporti, presso il quale è istituito apposito fondo per l'attuazione degli interventi necessari.

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

Al comma 1, dopo le parole: di preminente interesse nazionale, aggiungere le seguenti: , nel contesto del piano generale dei trasporti approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 aprile 1986, pubblicato nel Supplemento

ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 111 del 15 maggio 1986.

1. 2. .

In ottemperanza al parere espresso dalla V Commissione bilancio, il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Al comma 2, sopprimere le parole: presso il quale è istituito apposito fondo per l'attuazione degli investimenti necessari.

1. 1.

Invito i presentatori a ritirare l'emendamento Angelini Giordano ed altri 1. 2, in quanto il riferimento ivi contenuto al piano generale dei trasporti può considerarsi implicito nel fatto che è lo stesso piano generale dei trasporti a prevedere interventi per il sistema idroviario padano-veneto.

ELIO MENSURATI, *Relatore*. Nell'associarmi all'invito del presidente per il ritiro dell'emendamento 1. 2, raccomando, invece, l'approvazione del mio emendamento 1. 1, conforme alla condizione contenuta nel parere della V Commissione bilancio.

GIORDANO ANGELINI. Signor presidente, lei ha perfettamente colto lo spirito del mio emendamento. Accolgo la sua interpretazione e dichiaro di ritirarlo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 1. 1.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

1. Per la sua prima attuazione, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei tra-

sporti, sentito il Comitato interministeriale per la programmazione dei trasporti (CIPET) o, nelle more della sua costituzione, il Comitato di cui alla legge 28 febbraio 1986, n. 41, articolo 34, e sentita l'UNII (Unione di Navigazione Interna Italiana), invia lo schema del tracciato delle tratte che costituiscono il sistema idroviario padano-veneto e il relativo piano pluriennale di attuazione alle regioni Emilia-Romagna, Piemonte, Lombardia, Friuli-Venezia Giulia e Veneto, che sono tenute ad esprimere il loro parere entro ulteriori 60 giorni. Decorso tale termine i pareri si intendono espressi favorevolmente.

2. Il Ministro dei trasporti approva il piano entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

3. Nel piano pluriennale di attuazione dovranno essere definiti l'ordine di precedenza della realizzazione in funzione della creazione di tratte funzionali, della loro immediata entrata in esercizio nonché la previsione di strutture per l'interscambio con gli altri sistemi di trasporto nazionale ed internazionale.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire il comma 1 con il seguente:

1. Per la sua prima attuazione, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti, sentito il Comitato interministeriale per la programmazione dei trasporti (CIPET) o, nelle more della sua costituzione, il Comitato di cui all'articolo 34 della legge 28 febbraio 1986, n. 41 e d'intesa con le regioni Emilia-Romagna, Piemonte, Lombardia, Friuli-Venezia Giulia e Veneto, definisce il tracciato della rete che costituisce il sistema idroviario padano-veneto e il relativo piano pluriennale d'attuazione avvalendosi dell'eventuale contributo dell'UNII (Unione di Navigazione Interna Italiana). Qualora entro

90 giorni non si raggiunga l'intesa con le regioni, il Ministro dei trasporti provvede, sentita la Commissione bicamerale per le questioni regionali.

2. 1.

Angelini Giordano, Mangiapane, Ridi.

Sostituire il comma 1 con il seguente:

1. Per la sua prima attuazione, entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti sentito il Comitato interministeriale per la programmazione dei trasporti (CIPET) o, nelle more della sua costituzione, il Comitato di cui alla legge 28 febbraio 1986, n. 41, articolo 34, e sentita l'UNII, invia lo schema del tracciato delle tratte che costituiscono il sistema idroviario padano-veneto e il progetto del relativo piano pluriennale di attuazione all'Autorità di bacino del fiume Po di cui alla legge 18 maggio 1989, n. 183 ed alle regioni Emilia-Romagna, Piemonte, Lombardia, Friuli-Venezia Giulia e Veneto, le quali sono tenute ad esprimere il loro parere entro ulteriori 120 giorni.

2. 3.

Donati.

Sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Il Ministro dei trasporti approva il piano entro 210 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. 2.

Angelini Giordano, Mangiapane, Ridi.

Al comma 2, sostituire le parole: Il Ministro dei trasporti *con le seguenti:* Acquisita da parte del Ministero dell'ambiente una valutazione sulla compatibilità ambientale del sistema delle opere previste, il Ministro dei trasporti.

2. 4.

Donati.

ELIO MENSURATI, *Relatore*. Onorevole Angelini, ho potuto prendere visione del suo emendamento soltanto adesso, quindi non ho avuto il tempo per analizzarne il contenuto con attenzione. Tuttavia, insisterei sul testo da me presentato, dove alle regioni era attribuito un ruolo importante, attraverso l'espressione di un parere, proprio per rendere più snelle le procedure. Mi sembra di capire, seppur da una lettura superficiale, che con il suo emendamento, onorevole Angelini, non si raggiunga lo stesso scopo. Comunque, prima di esprimere un parere definitivo sulla sua proposta di modifica, vorrei approfondirne il contenuto.

GIORDANO ANGELINI. Vorrei spiegare la *ratio* del mio emendamento 2. 1. In sede di discussione sulle linee generali, avevo fatto presente la mia preoccupazione relativa all'articolo in questione, legata alle competenze attribuite alle regioni in base al decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977. Prevedere la sola consultazione delle regioni, a fronte di competenze precise attribuite dalla normativa vigente, crea una serie di problemi, in primo luogo in relazione al ruolo da esse svolto, anche in rapporto all'associazione di cui fanno parte, ossia l'UNII. L'emendamento da me proposto prevede anche il contributo dell'UNII, ma credo che il ruolo delle regioni in materia di navigazione debba avere un contenuto diverso. Ritengo che prevedere un'intesa tra il ministro dei trasporti e le regioni consentirebbe di compiere un passo avanti, pur tenendo conto che viene comunque inferto un *vulnus* alle competenze regionali. La soluzione proposta nel mio emendamento è la stessa che viene prevista in altri casi: ossia, quando non sia possibile raggiungere l'intesa con le regioni il ministro dei trasporti potrà ugualmente provvedere (evitando, quindi, le situazioni di stallo) sentita la Commissione bicamerale per le questioni regionali. Tale sistema limiterebbe la lesione dei poteri delle regioni (dobbiamo tener conto, infatti, che potremmo trovarci di fronte a varie regioni che lamentano tale

lesione) e permetterebbe allo Stato di assumere un fondamentale ruolo di coordinamento.

VITO BONSIGNORE. Desidero rilevare che gli emendamenti Angelini 2. 1 e Donati 2. 3 meritano un'attenta riflessione, nonché un coordinamento con il testo proposto dal relatore. Vorrei pertanto chiedere al relatore di valutare la possibilità di giungere ad una riformulazione del testo che tenga conto anche del contenuto degli emendamenti citati. Propongo, pertanto, che l'esame di essi venga accantonato.

GIUSEPPE TORCHIO. Concordo con la proposta dell'onorevole Bonsignore.

Desidero rilevare come le idrovie, in base al testo unico del 1913, siano suddivise in quattro classi; ha ragione l'onorevole Angelini quando afferma che con il decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 sono state trasferite alle regioni le idrovie della seconda classe, mentre con una precedente normativa erano state loro attribuite quelle di terza e quarta classe: pertanto, sono rimaste di competenza dello Stato soltanto quelle di prima classe, ossia quelle che hanno importanza di carattere militare. Non risponde quindi a verità l'affermazione secondo cui la legislazione ordinaria demanda alle regioni soltanto le idrovie di seconda classe: infatti, in base al complesso di norme indicato, tutta la competenza spetta alle regioni, pertanto una formulazione dell'articolo in questione che recuperi quanto è previsto dalla legislazione vigente mi sembra che meriti attenzione, anche per evitare che le regioni (come è già avvenuto in passato), possano sollevare un conflitto di attribuzioni che si concluda a loro favore.

PRESIDENTE. La questione della distribuzione di competenze tra lo Stato e le regioni, in merito ai sistemi idroviari, è già affrontata dall'articolo 1 del testo in esame. Non vi è dubbio che il più grande sistema idroviario sia quello del Po e nell'articolo 1 esso è stato dichiarato di pre-

minente interesse nazionale, pertanto mi sembra indiscutibile la prevalenza della competenza statale in tale campo: non può che essere così. La questione, pertanto, è a mio avviso risolta e non credo ci sia bisogno di tornare a discuterne. Considero invece opportuna la proposta relativa alla creazione di un rapporto di continuo dialogo tra tutti gli organi interessati alla materia. Il testo proposto dal relatore mi sembra più concretamente operativo, considerato che le regioni sono portatrici di interessi diversi, che in alcuni casi possono contrapporsi: la Lombardia, tanto per fare un esempio, potrebbe essere interessata all'attuazione di un intervento prima di un altro che, invece, riguarda più da vicino il Veneto o l'Emilia-Romagna. La logica della legge, sulla quale credo tutti conveniamo, è quella di cominciare a mettere subito in funzione ciò che può essere avviato con piccole opere che richiedano tempi brevi, senza pretendere di partire invece da grandi interventi che abbiano bisogno di molto tempo per la loro attuazione. È legittimo, in sostanza, che vi sia un conflitto di interessi tra le varie ragioni, ma il problema è di vedere se questo può bloccare l'attività: il testo del relatore risolve tale problema alla radice, perché attribuisce al ministro il potere decisivo ed alle regioni quello consultivo. Prevedere invece una previa intesa tra il ministro e le regioni significa attribuire a queste ultime un diritto di veto. Tale problema è però superato dall'ultimo comma dell'emendamento 2. 1, il quale prevede che, nel caso in cui non si riesca a pervenire ad un'intesa, la decisione spetti comunque al ministro, dopo aver consultato la Commissione bicamerale per le questioni regionali. Ritengo, pertanto, che anche in tal modo l'operatività del provvedimento sarebbe sufficientemente garantita.

GIORDANO ANGELINI. Ho ascoltato con molta attenzione tutto ciò che è stato detto, ma ritengo che l'articolo 1 non risolva il problema che è stato sollevato,

richiamando il concetto del preminente interesse nazionale per la realizzazione delle idrovie.

Altrettanto importante è il problema della gestione. Comunque, per quanto la mia valutazione sia complessivamente non favorevole all'articolo 2, con l'emendamento da me presentato ho cercato di prospettare una soluzione che consenta al mio gruppo di non pronunciarsi negativamente sull'articolo in questione.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, credo che sugli emendamenti presentati dovremmo esprimere un parere globale, essendo l'uno collegato all'altro. Ciò premesso, sono dell'avviso che l'emendamento Angelini complicherebbe ulteriormente una questione già abbastanza complessa; infatti, oltre ad allungare i tempi, conferisce ad una Commissione bicamerale l'autorità di esprimere un parere che dovrebbe spettare, invece al Parlamento.

In secondo luogo, ritengo che rispetto all'emendamento Angelini il testo presentato dal relatore soddisfi maggiormente l'esigenza della partecipazione delle regioni, le quali possono esprimere il proprio parere sullo schema del tracciato delle tratte entro 60 giorni. La Commissione bicamerale per le questioni regionali non potrà rappresentare il volere delle regioni che abbiano espresso un parere negativo sullo schema del suddetto tracciato, né queste si troveranno nella condizione di poter esprimere la loro opposizione, in quanto nell'emendamento Angelini è detto che qualora entro 90 giorni non si raggiunga l'intesa, l'autorità di provvedere è riconosciuta al ministro dei trasporti. In definitiva, credo debba condividersi il testo del relatore, in quanto riconosce una maggiore autorità alle regioni e riduce l'autonomia decisionale del ministro dei trasporti.

Dichiaro, invece, di condividere l'emendamento Donati 2. 4, il quale tende ad acquisire, da parte del Ministero dell'ambiente, una valutazione sulla compatibilità ambientale del sistema delle opere previste.

AMEDEO ZAMPIERI. Ritengo che gli interventi fin qui svolti sull'articolo 2 e sugli emendamenti presentati abbiano contribuito a far chiarezza, ma considerata la rilevanza dell'argomento in discussione, condivido la richiesta espressa dal relatore, il quale ha proposto l'accantonamento degli emendamenti 2. 1 e 2. 3.

MATTEO PIREDDA. Stante la complessità della materia e dei rapporti che verrebbero ad instaurarsi tra le regioni, a mio avviso occorrerebbe stabilire un principio in base al quale, nel caso in cui l'intesa non sia raggiunta, sia il ministro a decidere. Tuttavia, ritengo senz'altro pragmatica la previsione dell'emendamento 2. 1: certamente il ministro dei trasporti, di fronte alla netta opposizione di una regione, non perverrebbe all'approvazione del piano idroviario, e il passaggio davanti alla commissione bicamerale per le questioni regionali può costituire un'utile occasione di mediazione. Probabilmente, in caso di contrasto tra due regioni si determinerebbe un blocco dell'attività, perché il ministro non assumerebbe di certo a cuor leggero una decisione che veda nettamente contraria una delle tre grandi regioni interessate dal provvedimento, ossia il Veneto, l'Emilia-Romagna o la Lombardia: lo svolgimento degli interventi risulterebbe pertanto paralizzato. Probabilmente la mediazione di una Commissione bicamerale, nella quale sono rappresentate tutte le forze politiche, rafforzerebbe la possibilità del ministro di proseguire l'attività, perché in tal modo egli avrebbe esperito tutti i possibili meccanismi di accordo e di intesa. Per tale motivo ritengo che la proposta contenuta nell'emendamento 2. 1 del collega Angelini possa essere accolta proficuamente.

ELIO MENSURATI, *Relatore*. Concordo con i colleghi che hanno affermato la necessità di un momento di riflessione, che ci consenta di approfondire la tematica prima di concludere la discussione del punto in questione. Ritengo, pertanto, che

l'articolo in esame ed i relativi emendamenti potrebbero essere per il momento accantonati.

Per quanto riguarda l'emendamento dell'onorevole Donati volto a sottoporre i progetti esecutivi delle opere alla previa valutazione d'impatto ambientale, ritengo che esso abbia una particolare valenza, ma che il suo esame potrebbe essere più utilmente inserito nell'ambito della discussione sull'articolo 3. Fin d'ora vorrei però suggerire l'opportunità di inserire una specificazione, precisando che anche il programma generale debba essere sottoposto non alla valutazione di impatto ambientale, bensì alla valutazione del Ministero dell'ambiente.

ANNA DONATI. Sulla questione della valutazione di impatto ambientale è necessario operare scelte precise, perché purtroppo la legislazione attuale è assai carente e spesso non ci aiuta ad affrontare questi problemi. Il nostro paese è inadempiente rispetto ad una direttiva comunitaria in materia, la quale è stata solo parzialmente attuata attraverso un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, che viene eseguito solo dal Ministero dell'ambiente; desidero inoltre ricordare che sulla materia è in discussione un progetto di legge presso la Commissione ambiente della Camera.

A mio avviso è necessario prevedere la valutazione d'impatto ambientale sia sull'intero piano dell'idrovia padano-veneta sia sui progetti esecutivi delle singole opere nonché, in via transitoria, sugli interventi da attuare immediatamente ai sensi dell'articolo 6 del testo in esame. Non è sufficiente, infatti, un giudizio di compatibilità a grandi linee, in quanto possono presentarsi problemi anche in relazione alle singole tratte del tracciato: è quindi indispensabile effettuare la valutazione anche in riferimento ai progetti esecutivi di ciascuna opera. Anche quando si è discusso il progetto di legge sulla Valtellina abbiamo ottenuto che la valutazione d'impatto ambientale venisse effettuata dal ministro tanto sull'intero piano quanto sulle singole opere: ciò dimostra

che anche per leggi di grande portata si è già ritenuto utile seguire questo sistema. È chiaro, poi, che se con il testo in esame si propone anche l'indicazione di un elenco di opere la cui realizzazione può essere finanziata ed avviata immediatamente, si presenta la necessità di prevedere specificamente anche per queste ultime la valutazione d'impatto ambientale. Sono questi i due temi che ritengo imprescindibili e sui quali mi permetto di insistere con forza perché il relatore e la Commissione svolgano una riflessione: ossia sull'esigenza di rendere obbligatoria la valutazione in questione in merito ai progetti delle singole opere e, in particolare, di quelle di cui si propone l'immediata attuazione.

GIUSEPPE TORCHIO. Credo che debbano essere valutate attentamente alcune questioni, per eliminare una concezione di fondo (mi riferisco in particolare alla collega Donati), che non ritengo completamente aderente alla realtà. Intendo dire che alcuni colleghi sono mossi dall'idea che un sistema idroviario sovvertirebbe determinati equilibri idrogeologici, come è stato affermato in passato anche in questa Commissione, con implicazioni negative a livello ambientale. Considerando quel poco che è stato finora realizzato, si può rilevare che la costituzione di una nuova via navigabile — o la sistemazione di una già esistente — è stata sempre attuata rispettando i principi della difesa del suolo e dell'ambiente.

Inoltre noi riteniamo che ogni procedura che porti a rinviare l'attuazione degli interventi abbia come conseguenza una perdita di valore delle già scarsissime risorse stanziare, determinando l'impossibilità di completare anche quelle opere che sono indispensabili per la funzionalità del sistema.

ELIO MENSURATI, *Relatore*. Condividendo in pieno l'esigenza espressa dai colleghi, in merito all'approfondimento dell'articolo 2 e dei relativi emendamenti,

propongo di accantonarne per il momento la discussione.

PRESIDENTE. La discussione dell'articolo 2 e dei relativi emendamenti viene momentaneamente accantonata. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Do lettura dell'articolo 3:

ART. 3.

1. Per l'attuazione degli interventi previsti dal piano pluriennale di attuazione il Ministro dei trasporti, sentito il consiglio superiore dei lavori pubblici, approva i progetti esecutivi e li trasmette alla competente autorità di bacino di cui alla legge n. 183 del 18 maggio 1989 e alle amministrazioni dello Stato ed agli enti comunque tenuti ad adottare atti di intesa, nonché a rilasciare pareri, autorizzazioni, concessioni, approvazioni, nullaosta previsti da leggi statali e regionali.

2. Il ministro dei trasporti convoca una conferenza cui partecipano i soggetti di cui al comma 1. La conferenza valuta i progetti nel rispetto delle disposizioni vigenti e si esprime su di esse entro 30 giorni dalla convocazione, in una seduta all'uopo convocata, approvando, ove occorrono, le opportune modifiche senza che ciò comporti la necessità di ulteriori deliberazioni del soggetto proponente.

3. L'approvazione del progetto, assunta all'unanimità, sostituisce ad ogni effetto gli atti di intesa, i pareri, le concessioni anche edilizie, le autorizzazioni, le approvazioni, i nullaosta previsti dalle leggi statali e regionali e di competenza dei soggetti partecipanti.

4. Tutte le opere da eseguire in conformità dei progetti approvati per l'attuazione della presente legge, comprese le opere accessorie, le zone portuali, i collegamenti ed i raccordi, nonché la costruzione delle zone di interscambio e delle strade laterali di servizio sono dichiarate di pubblica utilità, urgenti e indifferibili a tutti gli effetti di legge.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire il comma 1 con il seguente:

1. Per la definizione ed attuazione degli interventi previsti dal piano pluriennale di attuazione il Ministro dei trasporti, dopo avere eventualmente promosso la conclusione di accordi di programma ai sensi dell'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142, e sentito comunque il Consiglio superiore dei lavori pubblici e le regioni interessate, approva i progetti esecutivi e li trasmette, unitamente alla valutazione di impatto ambientale, alla competente autorità di bacino e alle amministrazioni dello Stato ed agli enti comunque tenuti ad adottare atti di intesa, nonché a rilasciare pareri, autorizzazioni, concessioni, approvazioni, nullaosta previsti da leggi statali e regionali.

3.1.

Angelini Giordano, Menziotti, Ronzani.

Al comma 1, dopo la parola concessioni aggiungere le seguenti anche edilizie.

3. 2.

Testa Antonio.

Sopprimere il comma 3.

3. 3.

Donati.

Sopprimere il comma 4.

3. 4.

Donati.

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

5. I progetti per l'attuazione del piano pluriennale di cui al presente articolo sono soggetti alla valutazione di compatibilità ambientale prevista dall'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e successive norme d'attuazione.

3. 5.

Donati.

ELIO MENSURATI, *Relatore*. Non sono pregiudizialmente contrario agli accordi di programma previsti nell'emendamento Angelini ed altri 3. 1, anche se, francamente, al momento mi riesce difficile comprenderne l'opportunità. Per quanto riguarda invece la valutazione di impatto ambientale, poiché attraverso la conferenza dei servizi viene indicata una serie di enti competenti sull'attuazione dei progetti esecutivi, a me sembra che l'esplicito riferimento contenuto in questo emendamento possa ritenersi, in qualche modo, ultroneo. Gradirei, comunque, che l'onorevole Angelini illustrasse la proposta di modifica in questione, poiché non ne comprendo appieno le motivazioni.

GIORDANO ANGELINI. Se non ricordo male, l'autorità di bacino non ha competenza preminente in materia di impatto ambientale, per questo ho proposto che i singoli progetti vengano corredati da questo tipo di valutazione.

A proposito della conferenza dei servizi prevista all'articolo 3, desidero far rilevare che essa valuta i progetti nel rispetto delle disposizioni vigenti. Però, nel caso in cui debbano essere approvate delle varianti ai medesimi o debba essere raggiunta un'intesa tra più enti, a ciò si potrà far fronte tramite gli accordi di programma. Ritengo che questa previsione agevoli la speditezza dei lavori.

In pratica, la conferenza dei servizi può accelerare le concessioni edilizie, ma non risolve i problemi legati alle varianti urbanistiche, per esempio, le quali necessitano di un accordo e di una sede diversi.

ANNA DONATI. Dico subito che se la questione della valutazione d'impatto ambientale fosse considerata dalla Commissione come un intralcio ai tempi di approvazione di questo provvedimento, abbandonerei l'atteggiamento responsabile che ho tenuto finora. Aggiungo che qualora non fossero accolti gli emendamenti che ho presentato in tema di valutazione d'impatto ambientale, il gruppo verde

sarebbe costretto a rivedere la posizione fin qui assunta, cioè di massima ragionevolezza.

Per quanto riguarda, in particolare, l'articolo 3 di cui discutiamo, ritengo anch'io decisivo il coinvolgimento dell'autorità di bacino, la cui opera, però, per quanto utile a progetti esecutivi compatibili con l'ambiente, è ben diversa dalla valutazione d'impatto ambientale. Le amministrazioni dello Stato e gli enti interessati sono tenuti ad adottare atti d'intesa rispetto all'escavazione, alle possibilità di cementificazione, eccetera; ma in questo caso la compatibilità con l'ambiente è assicurata per una sola opera e non per un insieme di opere, in quanto le interferenze di queste ultime potrebbero produrre, nel loro complesso, un impatto negativo sull'ambiente.

Ho proposto di sopprimere il comma 4 dell'articolo 3, sia perché non credo che le opere ivi descritte siano di pubblica utilità, urgenti e indifferibili, sia per le mille vertenze in corso a causa della non conformità tra i pareri espressi dagli enti locali, dalle regioni e dalle province e le ordinanze prefettizie. Il comma in questione a me sembra un ulteriore aggravio che, in qualche modo, tenta di eludere le autorizzazioni concesse in ambito regionale, provinciale e comunale le quali, invece, devono essere rispettate.

Per quanto riguarda la questione dell'organo cui spetta valutare i progetti, è nota a tutti la babele di autorizzazioni cui è soggetta, nel nostro paese, la realizzazione delle opere in questione; pertanto, se è possibile ovviare a tale situazione riunendo intorno ad un tavolo tutti i soggetti chiamati ad esprimere pareri, concedere autorizzazioni e via dicendo, non posso che essere d'accordo, purché ciò avvenga nel rispetto della normativa vigente. Sono favorevole, ripeto, all'individuazione di una formula che consenta di accelerare le procedure, ma in coerenza

con tutti i vincoli posti dall'attuale legislazione, affinché questo « tavolo privilegiato » non rappresenti uno strumento per introdurre modifiche nella normativa.

PRESIDENTE. Desidero chiarire che l'emendamento 3. 2 da me presentato ha carattere puramente formale: avendo notato che nell'articolo 3 si parla soltanto di « concessioni », mentre in altri punti della legge viene specificato « concessioni edilizie », pur intendendo riferirsi esattamente allo stesso concetto, ho ritenuto che tale precisazione andasse inserita anche nell'articolo in questione.

Data la concomitanza delle votazioni che stanno per svolgersi in Assemblea, devo togliere la seduta. Il seguito della discussione del provvedimento è pertanto rinviato alla seduta di domani, il cui ordine del giorno sarà integrato con l'esame degli ulteriori provvedimenti iscritti oggi all'ordine del giorno in sede legislativa, nonché di quelli previsti in sede referente. Propongo, inoltre, che al termine della seduta in sede referente si tenga una riunione dell'ufficio di presidenza della Commissione. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 17,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. PAOLO DE STEFANO

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali il 18 settembre 1990.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO