

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 56° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 GIUGNO 1990

Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI

#### INDICE

##### Disegni di legge in sede deliberante

«Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità» (1981)

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione* . Pag. 2, 3, 5 e *passim*

CHIMENTI (DC) ..... 21, 22

LOTTI (PCI) ..... 8, 10

MARNIGA (PSI) ..... 29, 37

PATRIARCA (DC) ..... 9, 36

REZZONICO (DC) ..... 7, 8, 9 e *passim*

SANESI (MSI-DN) ..... 7, 11, 13 e *passim*

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i*

*trasporti* ..... 3, 5, 9 e *passim*

SENESI (PCI) ..... 7, 10, 11 e *passim*

ULIANICH (*Sin. Ind.*) ..... Pag. 37

VISCONTI (PCI) ..... 9, 11, 12

«Provvedimenti urgenti per la conservazione del lago di Pergusa e la tutela del suo equilibrio idraulico» (2087), d'iniziativa del senatore Lauria e di altri senatori

«Norme per la tutela, conservazione e valorizzazione del lago di Pergusa» (2115), d'iniziativa dei senatori Pollice e Corleone  
(Discussione congiunta e rinvio)

PRESIDENTE ..... 38, 39, 40

ANDÒ, *relatore alla Commissione* ..... 38

LAURIA (DC) ..... 39

SANESI (MSI-DN) ..... 40

VISCONTI (PCI) ..... 40

*I lavori hanno inizio alle ore 9,50.*

#### **DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

**«Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità» (1981)**, risultante dall'unificazione di disegni di legge d'iniziativa dei deputati Botta ed altri; Lucchesi ed altri, approvato dalla Camera dei deputati  
(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità», risultante dall'unificazione di disegni di legge d'iniziativa dei deputati Botta ed altri; Lucchesi ed altri, approvato dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo la discussione, sospesa nella seduta del 28 marzo.

Comunico che il parere della 5<sup>a</sup> Commissione non è pervenuto, ma, essendo scaduti i termini previsti dal Regolamento, la Commissione può egualmente procedere alla discussione ed approvazione del disegno di legge.

Comunico inoltre che il Comitato ristretto incaricato dell'esame del testo ha formulato una serie di emendamenti.

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

#### 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.

A questo articolo sono stati presentati due emendamenti a firma della senatrice Senesi, accolti dal Comitato ristretto.

Il primo di essi, l'1.1., è volto a sostituire dopo la parola: «complesso», la parola: «integrato» con l'altra: «organico».

Il secondo emendamento, 1.2, tende a sostituire la parola: «finalizzato» con le parole: «integrati e finalizzati».

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo esprime parere favorevole agli emendamenti presentati.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Passiamo alla votazione. Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dalla senatrice Senesi.

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 1.2, presentato dalla senatrice Senesi.

**È approvato.**

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 1 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

#### 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.

**È approvato.**

Passiamo all'esame dell'articolo 2. Ne do lettura:

#### 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.

A questo articolo sono stati presentati alcuni emendamenti.

Il primo di essi, il 2.1, proposto dalla senatrice Senesi ed accolto dal Comitato ristretto, è volto a sopprimere, al comma 1, le parole: «Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge».

Il secondo emendamento, il 2.2, proposto dal relatore ed accolto dal Comitato ristretto, tende a sostituire, al comma 1, le parole da: «sentiti» fino a: «interessate» con le seguenti: «sentite le Regioni interessate».

C'è poi l'emendamento 2.3, proposto dalla senatrice Senesi ed accolto dal Comitato ristretto, volto ad aggiungere al comma 2, dopo le parole: «della legge 15 giugno 1984, n. 245,», le seguenti parole: «da emanarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge».

Un altro emendamento è il 2.4, del relatore, teso a sopprimere, al comma 2, le parole: «, nel rispetto dell'articolo 4 della legge 15 giugno 1984, n. 245» e, conseguentemente, a sostituire il comma 3 con il seguente: «3. 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 e 2».

Infine, l'emendamento 2.5, proposto dal relatore ed accolto dal Comitato ristretto, è volto a sostituire, al comma 4, le parole: «d'intesa» con le seguenti: «di concerto».

Da parte del Comitato ristretto però è stato poi presentato un emendamento sostitutivo dei commi 1 e 2 dell'articolo 2, che assorbe gli emendamenti 2.1, 2.2 e 2.3. Tale emendamento rappresenta una riscrittura formale dei primi due commi dell'articolo 2 e tende a sostituire gli stessi con i seguenti:

«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*».

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo esprime parere favorevole su questo emendamento.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Metto ai voti l'emendamento all'articolo 2 di cui ho dato testè lettura, volto a sostituire i commi 1 e 2 con tre nuovi commi.

**È approvato.**

In conseguenza dell'approvazione di questo emendamento, i commi 3 e 4 dell'articolo 2 del disegno di legge diventano rispettivamente i commi 4 e 5. Sono altresì assorbiti gli emendamenti 2.1, 2.2 e 2.3.

Metto ai voti l'emendamento 2.4, proposto dal relatore ed accolto dal Comitato ristretto che tende a sostituire il comma 3, che diventerà comma 4, con il seguente: «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».

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 2.5, proposto dal relatore ed accolto dal Comitato ristretto, tendente a sostituire al comma 4, che diventerà comma 5, le parole: «d'intesa» con le seguenti: «di concerto».

**È approvato.**

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 2 che, nel testo emendato e con lievi aggiustamenti di coordinamento, risulta così formulato:

#### 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, adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 aprile 1986, e pubblicato sul 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 al Parlamento 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, perchè sia esaminata dalle competenti Commissioni permanenti, una relazione sullo stato di attuazione del piano stesso.

**È approvato.**

Passiamo all'esame dell'articolo 3. Ne do lettura:

### 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 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 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.

A questo articolo sono stati presentati alcuni emendamenti.

Il primo è della senatrice Senesi e tende a sostituire il comma 1 con il seguente: «La realizzazione e la gestione degli interporti previsti dal piano di cui all'articolo 2 sono affidate in concessione ad enti ed aziende pubbliche e a società per azioni, anche riuniti in consorzi o in società di capitali».

Il secondo - e si tratta di una modifica di carattere formale - è del relatore e tende a sostituire il comma 1 con il seguente: «La realizzazione e l'esercizio delle infrastrutture previste dal piano di cui all'articolo 2 sono affidate in concessione a enti pubblici o a società per azioni, anche riuniti in consorzi».

Il terzo è della senatrice Senesi e tende a sostituire, al comma 2, le parole: «30 per cento» con le seguenti: «20 per cento».

Il quarto è della senatrice Senesi e tende a sostituire al comma 2 la cifra: «20» con la seguente: «30».

Il quinto è della senatrice Senesi e tende a sostituire, al comma 2, terzultima riga, rispettivamente le cifre «15» e «10» con le seguenti: «10» e «15».

Il sesto è della senatrice Senesi e tende a sopprimere il comma 3.

Il settimo è della senatrice Senesi e tende a sopprimere il comma 5.

Infine, l'ottavo è del relatore e tende a sostituire, al comma 5, le parole «di cui al comma 1» con le seguenti: «per la realizzazione e la gestione degli interporti».

SENESI. Signor Presidente, il primo emendamento che ho presentato ha lo scopo di ampliare la gamma delle società, senza escluderne alcuna.

SANESI. Signor Presidente, ritengo che l'emendamento proposto dalla senatrice Senesi sia più preciso rispetto alla formulazione del testo al nostro esame. Devo dire, molto francamente, che non capisco i motivi per cui il Comitato ristretto, il relatore ed ovviamente il Governo sono contrari.

REZZONICO. Onorevoli senatori, quando abbiamo incontrato i colleghi della Camera dei deputati (questo è un tema che è stato discusso ampiamente presso l'altro ramo del Parlamento) è stata manifestata questa preoccupazione: che la dizione originaria del testo «ad enti pubblici e a società per azioni, anche riuniti in consorzi» potesse lasciar fuori tutta la gamma e le possibili forme societarie e di enti pubblici. A mio avviso, indicare con precisione le forme societarie è più riduttivo rispetto al testo originario in quanto si tratta di un elenco al di fuori del quale non si può far niente.

Per questo motivo, i colleghi della Camera dei deputati ci hanno invitato a non modificare questa parte del disegno di legge. Ritengo, quindi, che l'attuale testo dell'articolo 3 lasci aperta la possibilità di tutte le forme societarie che i concessionari intendono costituire.

Desidero aggiungere che i colleghi della Camera dei deputati hanno proceduto ad una verifica puntuale ed è emerso che l'unica esclusione è quella delle s.r.l. (per esempio gli enti pubblici comprendono anche le aziende pubbliche).

Questo è il senso delle osservazioni che sono emerse dal nostro colloquio con i rappresentanti dell'altro ramo del Parlamento.

LOTTI. Senatore Rezzonico, c'è un problema: quando si parla di azienda pubblica, anche in base alla nuova legge comunale e provinciale, si fa riferimento ad una realtà distinta in quanto è una azienda strumentale alla realizzazione dell'obiettivo che l'ente pubblico si pone e vuole realizzare. Allora ci troviamo di fronte ad un problema di autonomia di gestione. L'ente pubblico ha una propria autonomia piena nei confronti dell'ordinamento giuridico e così la stessa società per azioni (ci sono normative apposite che ne disciplinano l'intervento), l'azienda pubblica, invece, in quanto struttura strumentale, è sottoposta a dei controlli. Pertanto, si tratta di capire se un'azienda pubblica (per esempio di trasporti o che gestisce un determinato servizio) rientri nella nuova legge; quindi, si tratta di un problema gestionale. L'azienda si muove nell'ambito di direttive e accordi di programma con l'ente da cui deriva la propria funzione; l'ente pubblico e le società per azioni, invece, hanno un'autonomia decisionale che l'azienda pubblica non presenta.

Fatta questa premessa, allora dobbiamo affrontare il problema se nella fattispecie di cui stiamo discutendo - interporti e intermodalità - sia preventivabile o sia utile prevedere anche la figura dell'azienda pubblica oppure se non sia il caso di fare una scelta più netta, anche dal punto di vista dell'ordinamento e quindi dei poteri, dell'ente e della società per azioni (che si sa bene che cosa sono).

REZZONICO. Mi sembra di capire che il problema posto dal senatore Lotti riguardi soprattutto la definizione. A questo punto allora forse sarebbe necessario richiedere un parere. Siccome siamo tutti d'accordo che devono essere comprese le aziende pubbliche, nulla vieta di consultare l'ufficio legislativo per accertare se questa dizione sia comprensiva delle stesse.

Desidero far notare, comunque, che l'azienda pubblica, in quanto tale, ha sempre bisogno di un'autorizzazione per accedere alla concessione. Quindi, personalmente ritengo che la dizione «ente pubblico» lasci più libertà di azione. Per esempio se l'ATM di Milano decide di partecipare ad una società di intermodalità, deve far adottare la delibera dal consiglio e poi farla vidimare dall'autorità di controllo; se lasciamo la dizione «ente pubblico», il comune di Milano può decidere di partecipare e darà la delega all'ATM. Tutto ciò mi sembra più agile.

LOTTI. Una volta fatta la distinzione tra ente pubblico e azienda si tratta di capire se per le finalità che vogliamo raggiungere con questo provvedimento sia più funzionale l'ente o l'azienda.

REZZONICO. La *ratio* è precisa. Comunque possiamo fare una verifica.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Riportiamo la questione ai termini dell'incontro dell'altro giorno, avuto con i colleghi della Camera dei deputati, per cercare di non incorrere in sbilanciamenti tali da costringere l'altro ramo del Parlamento a riprendere in esame il provvedimento. Indubbiamente presso la Camera dei deputati il provvedimento è stato esaminato a lungo come dimostrano gli atti che



abbiamo a disposizione che ci fanno vedere come la materia sia stata sviscerata. L'altro giorno, durante l'incontro, noi abbiamo posto queste osservazioni ma non abbiamo insistito, almeno la maggioranza della Commissione, perchè abbiamo capito che saremmo andati a divergere da una impostazione che era stata accolta e indicata oculatamente con lo stesso intento che oggi è stato manifestato, anche se mediante una dizione diversa, dall'emendamento della senatrice Senesi.

Dal momento che sono convinto personalmente che la dizione «ente pubblico» sia comprensiva anche dell'azienda pubblica, ritengo che sia opportuno giungere all'approvazione del testo formulato dalla Camera dei deputati ed invitare la presentatrice dell'emendamento a ritirarlo perchè la volontà è proprio questa e noi riteniamo, confortati anche dal parere dei colleghi dell'altro ramo del Parlamento, che sia più congruo il testo così come è stato licenziato in quella sede.

REZZONICO. Potremmo anche fare un passo avanti nel senso che a verbale risulti che la nostra interpretazione è di questo tipo. Se nel frattempo si facesse una verifica attraverso la CISPEL, e se per caso questo non fosse, allora cambierebbe la situazione. Quindi per il momento lasciamo inalterato il testo originario, però facendo risultare a verbale questa interpretazione e facendoci carico, a livello di segreteria, di fare una verifica con la CISPEL.

VISCONTI. La formulazione originaria del testo parla di concessione all'ente pubblico, ma potrebbe sorgere il dubbio che l'ente pubblico debba ricorrere ad una subconcessione per agire attraverso una azienda pubblica.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. No, non è così.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Avevo capito, forse per la consuetudine che ho con la Camera dei deputati, che il Comitato ristretto avrebbe definito un suo testo da portare in questa aula, e che la Commissione l'avrebbe approvato così com'era, perchè c'era un'intesa fra i Gruppi del Senato e della Camera.

Stamattina, invece, mi trovo di fronte ad una situazione imprevista, cioè di avere davanti un disegno di legge con delle proposte di modifica alle quali il Comitato ristretto era contrario, mentre ritenevo che quelle proposte non sarebbero state ripresentate in Commissione.

A questo punto vorrei chiarire che il Governo si riserva di chiedere la remissione del disegno di legge all'Assemblea qualora si dovesse approvare qualche emendamento non previsto, non votato favorevolmente dal Comitato ristretto; a meno che non si voglia ritornare in sede ristretta.

PATRIARCA. Ma questo è un dettaglio.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ho voluto fare questa osservazione su un dettaglio perchè dopo ci sono altri emendamenti molto più importanti e «pesanti» e allora o si va di nuovo in Comitato ristretto e si chiarisce bene la cosa oppure io mi troverei costretto a chiedere la remissione del provvedimento all'Assemblea.

LOTTI. Non vogliamo costringerla a nulla, signor Sottosegretario.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il mio è un avvertimento preventivo.

LOTTI. Mi pare che la proposta del senatore Rezzonico sia da accogliere.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Propongo allora di lasciare immutato il testo pervenutoci dalla Camera dei deputati, con l'interpretazione che la dizione «ente pubblico» da essa utilizzata deve intendersi comprensiva anche dell'azienda pubblica.

Poichè non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

SENESI. Chiedo che venga specificato che la concessione è comunque riferita alla realizzazione e alla gestione degli interporti e non solo alla realizzazione e all'esercizio delle infrastrutture.

Era una richiesta che avevo fatto originariamente; può darsi che nella presentazione degli emendamenti mi sia sfuggita, comunque è necessario parlare di realizzazione e gestione perchè questo è legato anche all'istituto della concessione.

Ho chiesto, all'inizio dell'esame di questo provvedimento, che la parola «infrastrutture» fosse sostituita con la parola «interporti» e che a fianco della realizzazione fosse indicata la gestione.

LOTTI. Qui c'è scritto: «l'esercizio».

SENESI. Sì, ma questa non è una linea ferroviaria, questa è un'attività imprenditoriale; non si può usare il termine «esercizio» perchè l'esercizio è finalizzato alla concessione di servizi ai trasporti, mentre questo è un insieme complesso di servizi e attività: è gestione, non può essere esercizio. Lasciare quel termine è concettualmente sbagliato; se fosse una linea di tram sarebbe diverso.

Inoltre contesto la concessione perchè nella concessione è previsto il finanziamento anche alla gestione per cui siete voi che sostenete questa politica. L'articolo 5 che disciplina il tipo di concessione prevede addirittura la definizione del sistema tariffario. Quando si definisce il sistema tariffario si precostituiscono le condizioni della tariffa virtuale e della tariffa reale e quindi la compensazione.

REZZONICO. Ma scusi, senatrice Senesi, legga bene; la lettera g) dell'articolo 5 recita: «i criteri per la determinazione delle tariffe per la prestazione dei servizi resi dagli interporti secondo principi di economicità della gestione», quindi è previsto che la gestione deve essere a costo zero.

SENESI. Non è così.

REZZONICO. Come no? «Economicità di gestione» significa che la gestione come tale deve essere a pareggio, altrimenti il disavanzo se lo carica il gestore.

SENESI. Allora va chiarito che è gestione, non è esercizio.

REZZONICO. Ma con il termine «gestione» si fa intravedere che lo Stato può dare contributi anche per la gestione, e questo invece non lo vogliamo: siamo d'accordo?

SENESI. Su questo aspetto sì.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Avevo fatto la proposta di mantenere il testo della Camera dei deputati; nel caso che non si sia d'accordo...

SANESI. Il punto è che siamo d'accordo, solo che il concetto è stato espresso in un certo modo per cui l'interpretazione può essere anche equivoca.

SENESI. Io vorrei capire cosa significa «esercizio» nella attività degli interporti.

REZZONICO. Esercizio della struttura intermodale vuol dire garantire il complesso del sistema, e garantire il complesso del sistema è un'opera che va a carico del concessionario, il quale deve far sì che questo sia attivo, che sia aperto a determinate ore, che abbia un piano tariffario, che le tariffe siano rispettate, eccetera. Egli presenta un piano complessivo, cioè il piano di costruzione, il piano di gestione nonchè il piano tariffario e lo Stato decide di concedergli un contributo per quanto riguarda la realizzazione di questa infrastruttura e di conferirgli un finanziamento per una infrastruttura che sia in grado di attivarsi in esercizio (nel senso che non le manchi un pezzo); dopo di che, fatto questo, la gestione riguarda quello che viene fatto giorno per giorno e quindi avrà un bilancio annuale di competenza e allora la struttura dovrà applicare delle tariffe e avere dei clienti che siano in grado di assicurare l'equilibrio.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Faccio la proposta di mantenere il testo della Camera.

SENESI. Chiedo però che al posto della parola «infrastrutture» sia messa la parola «interporti», in coerenza con l'articolo 1, altrimenti sorge un altro equivoco, perchè le infrastrutture sono i magazzini, eccetera.

VISCONTI. L'articolo 1 non parla di infrastrutture, ma dice che l'interporto è un complesso integrato di strutture e servizi. Poichè la Camera all'articolo 3 ha usato un'altra dizione, ciò forse vuol dire un'altra cosa.

REZZONICO. È chiaro che noi guardiamo alle infrastrutture e non ai servizi. Lo Stato dà il contributo per la realizzazione delle infrastrutture, non per lo svolgimento dei servizi.

VISCONTI. Non stiamo parlando dei contributi, ma della concessione. La concessione a chi va data? È un nodo che va sciolto. Il dato di fondo è che questo provvedimento è nato con l'intenzione di dare dei contributi per la realizzazione di infrastrutture; a tal fine, è stato introdotto il sistema della concessione. Pertanto, ci sarà una società che si candida presso il Ministero, presenterà un piano per realizzare determinate infrastrutture e chiederà contributi.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ciò riguarda il finanziamento.

VISCONTI. Comunque, il provvedimento, così come è stato configurato, non prevede la realizzazione di interporti, ma la realizzazione delle strutture dell'interporto.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Onorevoli senatori, come ho già detto ritengo che il testo che ci è stato trasmesso dall'altro ramo del Parlamento sia congruo. D'altra parte abbiamo confrontato la nostra opinione anche con i colleghi della Camera dei deputati.

Passiamo pertanto alla votazione degli emendamenti presentati all'articolo 3.

Metto ai voti l'emendamento 3.1, presentato dalla senatrice Senesi, tendente a sostituire il comma 1 con il seguente: «La realizzazione e la gestione degli interporti previsti dal piano di cui all'articolo 2 sono affidate in concessione ad enti ed aziende pubbliche e a società per azioni, anche riuniti in consorzi o in società di capitali».

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento del relatore tendente a sostituire il comma 1 dell'articolo 3 con il seguente: «1. La realizzazione e l'esercizio delle infrastrutture, previste dal piano di cui all'articolo 2, sono affidate in concessione a enti pubblici o a società per azioni, anche riuniti in consorzi».

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 3.2, presentato dalla senatrice Senesi, tendente a sostituire, al comma 2, le parole: «30 per cento» con le seguenti: «20 per cento».

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 3.3, presentato dalla senatrice Senesi, tendente a sostituire al comma 2 la parola «20» con la seguente: «30».

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 3.4, presentato dalla senatrice Senesi, tendente a sostituire al comma 2, terzultima riga, rispettivamente le cifre «15» e «10» con le seguenti: «10» e «15».

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 3.5, presentato dalla senatrice Senesi, tendente a sopprimere il comma 3.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 3.6, presentato dalla senatrice Senesi, tendente a sopprimere il comma 5.

**Non è approvato.**

Comunico di aver ritirato l'emendamento 3.7 (da me presentato) tendente a sostituire, al comma 5, le parole: «di cui al comma 1» con le seguenti: «per la realizzazione e la gestione degli interporti».

Passiamo alla votazione dell'articolo 3.

SENESI. Signor Presidente, dichiaro che il Gruppo che rappresento voterà contro l'approvazione di questo articolo.

SANESI. Signor Presidente, annuncio la mia astensione dalla votazione dell'articolo 3.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti nel suo insieme l'articolo 3 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

### Art. 3.

1. La realizzazione e l'esercizio delle infrastrutture previste dal piano di cui all'articolo 2, sono affidate in concessione a enti pubblici o 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.

**È approvato.**

Passiamo all'esame dell'articolo 4. Ne do lettura:

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 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 sessanta 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.

A questo articolo sono stati presentati alcuni emendamenti.

Il primo è della senatrice Senesi e tende ad aggiungere al comma 2, dopo la parola: «giorni», le seguenti: «sentita la Regione interessata».

Il secondo è del relatore e tende a sostituire al comma 1 la parola «concessa» con le seguenti: «da concedere».

Il terzo è del relatore e tende a sostituire il comma 2 con il seguente: «Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, delibera in ordine all'affidamento della concessione entro 60 giorni dalla data di presentazione della domanda».

Il quarto è della senatrice Senesi e tende a sostituire al comma 2 dalle parole: «ai fini» fino alla fine del periodo con le seguenti: «è disposta la concessione nei successivi 30 giorni».

Il quinto è del relatore e tende a sostituire al comma 3 le parole: «sono valutati preferenzialmente» con le seguenti: «sono valutate preferenzialmente le domande presentate da».

Passiamo alla votazione.

Metto ai voti l'emendamento 4.1, presentato dalla senatrice Senesi, tendente ad aggiungere al comma 2, dopo la parola: «giorni», le seguenti: «sentita la Regione interessata».

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento del relatore tendente a sostituire, al comma 1, la parola «concessa» con le seguenti: «da concedere».

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento del relatore tendente a sostituire il comma 2 con il seguente: «Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, delibera in ordine all'affidamento della concessione entro sessanta giorni dalla data di presentazione della domanda».

**È approvato.**

SENESI. Signor Presidente, dichiaro di ritirare l'emendamento 4.2 in quanto risulta sostanzialmente assorbito dalle modifiche testè approvate.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Metto ai voti l'emendamento 4.3, presentato dal relatore, tendente a sostituire al comma 3 le parole: «sono valutati preferenzialmente» con le seguenti: «sono valutate preferenzialmente le domande presentate dall'».

**È approvato.**

Do ora lettura dell'articolo 4 quale risulta con le modifiche testè approvate e con le correzioni puramente formali conseguenti alle regole relative alla formulazione tecnica dei testi legislativi:

#### 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.

Lo metto ai voti.

**È approvato.**

Passiamo ora all'esame dell'articolo 5. Ne do lettura:

#### 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.

A questo articolo presento due emendamenti.

Il primo tende a sostituire il primo comma con il seguente: «La concessione di cui al comma 1 dell'articolo 3 è rilasciata dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici».

Il secondo emendamento tende a sostituire il primo capoverso del terzo comma con il seguente: «All'atto di concessione è annessa convenzione stipulata con i concessionari, nella quale debbono essere previsti:».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il primo emendamento.

**È approvato.**

Metto ai voti il secondo emendamento sostitutivo da me presentato.

**È approvato.**

Do ora lettura dell'articolo 5 quale risulta con le modifiche testè approvate e con le correzioni puramente formali conseguenti alle regole relative alla formulazione tecnica dei testi legislativi:

#### 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, nonchè 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, nonchè la valutazione di impatto ambientale.

Passiamo alla votazione.

SANESI. Dichiaro il voto contrario del Gruppo del Movimento sociale italiano- Destra nazionale.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'articolo 5 nel testo emendato di cui ho dato lettura.

**È approvato.**

Do lettura dell'articolo 6:

#### 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.

A questo articolo ho presentato un emendamento aggiuntivo di alcuni commi, che riprende i contenuti normativi dell'articolo 8. Ne do lettura:

«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».

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Poichè nessun altro domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Presento un altro emendamento, tendente a sostituire le parole: «I titolari delle concessioni» con le seguenti: «I concessionari», all'inizio del comma 1.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Poichè nessun altro domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Metto ora ai voti l'articolo 6 nel testo emendato.

**È approvato.**

Passiamo ora all'esame dell'articolo 7. Ne do lettura:

#### 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, nonchè 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.

Presento un emendamento tendente a sostituire, nel primo periodo, le parole: «Le società ed enti, anche riuniti in consorzi, di cui all'articolo 3» con le seguenti: «I soggetti di cui al comma 1 dell'articolo 3», e conseguentemente, nel secondo periodo, le parole: «Le medesime società ed enti, anche riuniti in consorzi», con le altre: «Tali soggetti».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 7 nel testo emendato.

**È approvato.**

Passiamo all'esame dell'articolo 8. Ne do lettura:

#### 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.

Il Comitato ristretto ha proposto la soppressione di questo articolo.

Poichè non sono stati presentati altri emendamenti, e nessuno chiede di parlare, passiamo quindi alla votazione.

Metto ai voti il mantenimento dell'articolo 8.

**Non è approvato.**

Passiamo ora all'esame dell'articolo 9. Ne do lettura:

#### 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.

La senatrice Senesi ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere dopo le parole: «la realizzazione delle opere», le seguenti: «finalizzate alla costruzione e alla gestione degli interporti».

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento della senatrice Senesi.

**È approvato.**

Presento, onorevoli senatori, un emendamento tendente a sostituire le parole: «d'intesa» con le altre: «di concerto».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Metto ora ai voti nel suo insieme l'articolo 9 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

#### Art. 9.

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.

**È approvato.**

Passiamo ora all'esame dell'articolo 10. Ne do lettura:

#### 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.

Presento l'emendamento 10.1 tendente a sostituire il primo comma con il seguente: «I soggetti gestori degli interporti di primo livello di Bologna, Padova, Verona, Orbassano, Rivalta Scrivia-Lacchiarella e Marcianise-Nola, già individuati dal piano generale dei trasporti adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 aprile 1986, pubblicato nel supplemento ordinario n. 36 della *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica n. 111 del 15 maggio 1986, nonché di Parma-Fontevivo e Livorno-Guasticce, individuati nell'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 al comma 1 dell'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».

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

La senatrice Senesi ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, alla fine del secondo comma, le seguenti parole: «e prevede tra l'altro che l'ente Ferrovie dello Stato, in forma diretta o partecipata, sia comunque tra i soggetti convenzionati».

Ricordo agli onorevoli senatori che il Comitato ristretto si è espresso in senso contrario su questa proposta di modifica.

SENESI. Siccome consideriamo gli interporti di primo livello punti strategici, riteniamo che l'Ente debba rientrare tra i soggetti che partecipano alla loro gestione.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Ministero del tesoro potrebbe non concedere il nulla osta. È una situazione un po' complessa; l'Ente dovrebbe ottenere due autorizzazioni ministeriali.

SENESI. Il Ministro dei trasporti si attiverà in tal senso.

CHIMENTI. E se l'Ente non volesse partecipare?

SENESI. Deve partecipare alla gestione degli interporti di primo livello. Questo è il punto fondamentale.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Potrebbe non aversi subito il parere del Ministero del tesoro e si correrebbe il

rischio di non operare e di far perdere ai concessionari la possibilità del finanziamento. Bisogna trovare il modo di superare questa preoccupazione.

SENESI. Nelle convenzioni, che riguardano gli interporti di primo livello, il problema è diverso.

L'articolo 1 stabilisce che per interporto si intende un complesso organico di strutture e servizi integrati, comunque comprendente uno scalo ferroviario.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vale l'obiezione del senatore Chimenti.

CHIMENTI. Io non credo che il problema sia quello di essere o no d'accordo; credo che il problema sia diverso, cioè quello di inventare una formula che non determini ulteriori ritardi. Io mi chiedo: siamo in condizioni di stabilire un obbligo nei confronti delle Ferrovie dello Stato? Siamo certi di poterlo stabilire per legge? E, aggiungo, a legge vigente o a legge riformata, siamo nelle condizioni di poterlo fare? La domanda che mi pongo io è questa. Se siamo nelle condizioni di poterlo fare, facciamo chiaramente, altrimenti no.

SENESI. Questo Parlamento ha approvato il piano delle Ferrovie dove sono contemplati gli interventi sugli interporti, quindi già le Ferrovie hanno una indicazione dal Parlamento di investire negli interporti, perchè il piano che abbiamo approvato recentemente indica questa scelta. Successivamente che cosa diciamo all'Ente? Che deve partecipare agli interporti di primo livello attraverso la sottoscrizione di tale convenzione: è questo che si chiede.

CHIMENTI. Lei non chiede solo questo; lei chiede, se mi consente, che l'Ente partecipi alla sottoscrizione della convenzione e quindi entri a far parte funzionalmente ed economicamente della società di gestione, che è una cosa diversa rispetto a quello che dice, senatrice Senesi. Io mi chiedo solo se questo accelera, ritarda o blocca.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Occorre ricordarsi dei tempi: noi abbiamo tempi ristretti.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Farei una proposta, cioè quella di un'espressione di volontà della Commissione affinché l'Ente ferrovie dello Stato sia parte integrante nelle società di gestione dell'interporto. Ci sono difficoltà che sono emerse la volta scorsa e che emergono anche oggi; non c'è, per quanto riguarda le Ferrovie, un Ministro unico titolare delle potestà perchè gli atti delle Ferrovie dello Stato sono atti convalidati, emanati dal Ministro dei trasporti, ma controfirmati dal Ministro del tesoro.

SENESI. È una responsabilità che vi assumete.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Sì, ma fra l'assumersi la responsabilità di correre questo pericolo e l'altra di non fare addirittura

passare il disegno di legge o di introdurre una prescrizione non praticabile, io preferisco esprimermi nel senso (e al riguardo mi sembra che le espressioni che sono già state manifestate sottoscrivano tutte questo orientamento) che il Governo operi affinché sia garantita la presenza delle Ferrovie dello Stato negli interporti.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Si potrebbe trovare una soluzione di questo genere: approvare un ordine del giorno che preveda la partecipazione delle Ferrovie dello Stato e che il relativo nulla osta da parte del Ministero del tesoro debba essere espresso entro quindici giorni con la formula del silenzio-assenso.

REZZONICO. Noi conferiamo a questo Ente una responsabilità gestionale per cui l'equilibrio di bilancio deve essere ritrovato dall'Ente stesso e per cui gli oneri che lo Stato pone a carico dell'Ente devono essere pagati dallo Stato.

Qui si tratta di un'attività economica di interporti; l'interporto può nascere ed essere attivo, può nascere ed essere passivo, può anche nascere e servire a poco, nel senso che è una struttura che va sul mercato, non è che ad un certo punto gli utenti sono obbligati ad usarla.

Allora, sono d'accordo sul fatto che le Ferrovie dello Stato debbano essere uno dei soggetti della convenzione, ma ho dei seri dubbi (e nel mio spirito privatistico non sarei d'accordo) sul fatto che sia un obbligo delle Ferrovie dello Stato quello di partecipare sempre, comunque e dovunque agli enti di gestione, perchè ci possono essere alcune iniziative che evidentemente, pur essendo previste dal piano dei trasporti, possono anche non decollare e quindi sarebbero per le Ferrovie dello Stato un onere che poi va sempre a carico del bilancio dello Stato.

È questa la preoccupazione e nessun'altra, perchè l'interporto non nasce di per sè attivo: è una opportunità che deve crearsi poi la sua domanda, perchè se non trova gli utenti è chiaro che l'interporto sarà finanziato, sarà fatto, ma sarà una cattedrale nel deserto, una struttura in perdita.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Aggiungo che la volta scorsa avevo pregato i tecnici di trovare una formulazione che rispondesse a questa esigenza, ma non è stata ancora trovata.

Mi rendo conto che quanto afferma il senatore Rezzonico è estremamente valido, perchè siamo in un momento di trasformazione, di modifica, di revisione delle norme che regolano l'Ente. A mio avviso, una chiara espressione di volontà da parte della Commissione è in questo caso, preferibile all'introduzione di una esplicita disposizione, che potrebbe rivelarsi eccessivamente rigida e vincolante.

Allora, fatti salvi questi principi, chiedo se il Gruppo comunista intenda insistere sulla votazione di questo emendamento.

SENESI. Sì, insistiamo.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Metto ai voti l'emendamento 10.2, presentato dalla senatrice Senesi, tendente ad aggiungere,

alla fine del comma 2, le seguenti parole: «e prevede tra l'altro che l'Ente ferrovie dello Stato, in forma diretta o partecipata, sia comunque tra i soggetti convenzionati».

**Non è approvato.**

Onorevoli senatori, comunico che la senatrice Senesi ha ritirato l'emendamento 10.3 e che ha presentato un emendamento tendente ad inserire dopo l'articolo 10 il seguente articolo aggiuntivo: «Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici e d'intesa con le regioni competenti e con le società convenzionate e concessionarie, istituisce osservatori regionali della movimentazione delle merci».

Onorevoli senatori, inoltre vi comunico che ho ritenuto opportuno presentare un emendamento tendente a sopprimere il comma 2 dell'articolo 10.

Metto ai voti l'emendamento da me proposto tendente a sopprimere il comma 2.

**È approvato.**

Do lettura dell'articolo 10 quale risulta con le modifiche testè approvate e con le correzioni puramente formali conseguenti alle regole relative alla formulazione tecnica dei testi legislativi:

#### Art. 10.

1. I soggetti gestori degli interporti di primo livello di Bologna, Padova, Verona, Orbassano, Rivalta Scrivia, Segrate-Lachiarella e Nola-Marcianise, 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, nonchè di Parma-Fonteviva e Livorno-Guasticce, individuati nell'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.

SANESI. Signor Presidente, voterò contro l'approvazione di questo articolo, a meno che non venga presentato un ordine del giorno che recepisca le obiezioni che sono state fatte presenti in questa sede.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Senatore Sanesi, al più presto verrà redatto un ordine del giorno contenente tali indicazioni.



SENESI. Signor Presidente, dichiaro che il Gruppo comunista si asterrà dalla votazione dell'articolo 10.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'articolo 10 nel testo emendato di cui ho dato lettura.

**È approvato.**

La senatrice Senesi ha proposto l'emendamento 10.01 tendente ad inserire, dopo l'articolo 10, il seguente articolo aggiuntivo:

«Art. 10-bis.

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

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo 10.01 proposto dalla senatrice Senesi, di cui dò nuovamente lettura quale risulta con le correzioni puramente formali conseguenti alle regole relative alla formulazione tecnica dei testi legislativi:

Art. 10-bis.

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

**È approvato.**

Passiamo all'esame dell'articolo 11. Ne do lettura:

## 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 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 e/o sovrastrutture amovibili tipo UIC e/o carrozzerie intercambiabili per semirimorchi scomponibili e/o carri ferroviari atti al trasporto combinato e/o ovvero complessi bimodali.

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 clorofluorocarburi (c.f.c).

REZZONICO. Signor Presidente, devo innanzitutto osservare che nel primo comma dell'articolo 11 non figura una modificazione da noi concordata; in particolare avevamo deciso di modificare il quinquennio 1989-1993 con l'altro 1990-1994.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Senatore Rezzonico, dobbiamo utilizzare i fondi del 1989, altrimenti li perdiamo. Pertanto è opportuno lasciare quel riferimento.

REZZONICO. Signor Presidente, devo fare un'altra osservazione sempre in riferimento al comma 1 dell'articolo 11. Innanzitutto dopo le parole: «alle imprese o cooperative di autotrasporto di cose in conto terzi, anche riunite in consorzi» andrebbero aggiunte le parole: «costituiti dopo il 31 dicembre 1988» e andrebbe eliminato l'inciso: «- esclusi gli investimenti pregressi -» previsto al termine del comma 1, in quanto contraddittorio.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per il trasporto*. Esprimo parere favorevole su questi emendamenti.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Metto ai voti l'emendamento testè presentato dal senatore Rezzonico tendente ad aggiungere, al comma 1, dopo le parole: «alle imprese o cooperative di autotrasporto di cose in conto terzi, anche riuniti in consorzi» le seguenti parole: «costituiti dopo il 31 dicembre 1988».

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento del senatore Rezzonico tendente a sopprimere al comma 1, le parole: «- esclusi gli investimenti progressi -».

**È approvato.**

I senatori Rezzonico e Marniga hanno presentato un emendamento, al comma 2, lettera a), tendente a sostituire le parole: «a società appartenenti all'UIRR (*Union Intérrationale Rail Route*) o alla società *Intercontainer* di Basilea» con le seguenti: «da società appartenenti all'UIRR (*Union Intérrationale Rail Route*) o dalla società *Intercontainer* di Basilea».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Il Governo ha presentato un emendamento, al comma 2, lettera a), tendente a sostituire le parole: «3 miliardi» con le altre: «un miliardo».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Il Governo ha inoltre presentato un emendamento, al comma 2, lettera b), tendente a sostituire la cifra: «100» con l'altra: «50».

Su questa proposta di modifica esprimo parere contrario.

SENESI. Si tratta dell'accordo sottoscritto dal Governo con le associazioni dei camionisti.

I senatori comunisti voteranno a favore dell'emendamento.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Poichè nessun altro domanda di parlare, lo metto ai voti.

**Non è approvato.**

I senatori Rezzonico e Marniga hanno presentato un emendamento, comma 2, lettera b), tendente a sostituire le parole: «dei semirimorchi» con le altre: «per semirimorchi».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Presento, onorevoli senatori, un emendamento di carattere formale tendente a sostituire il comma 3 con il seguente:

«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 al contributo di cui al presente articolo allo scopo di favorire sistemi non inquinanti».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Do ora lettura dell'articolo 11 quale risulta con le modifiche testè approvate e con le correzioni puramente formali conseguenti alle regole relative alla formulazione tecnica dei testi legislativi:

## 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, nonchè 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 predetto contributo 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 destina-

zione 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, ovvero 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.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Passiamo all'esame dell'articolo 12. Ne do lettura:

#### 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.

Il senatore Bernardi ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, alla fine del primo periodo, le parole: «nonchè per l'acquisto di gru, anche semoventi, di carrelli elevatori per la movimentazione di unità di carico, di veicoli sui quali risultino installate permanentemente attrezzature per il trasporto delle unità di carico e di altre attrezzature idonee al trasporto intermodale».

Data l'assenza del proponente, lo dichiaro decaduto.

I senatori Rezzonico e Marniga hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere i seguenti commi:

«1-bis. 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. Il predetto contributo, concesso in un'unica soluzione e pagabile nel triennio 1990-1992 in rate annuali proporzionali all'importo previsionale fissato per ciascun anno dalla presente legge, è commisurato al 10 per cento dell'ammontare totale dei corrispettivi pagati a reti ferroviarie di paesi appartenenti alla CEE e/o società appartenenti all'UIRR e/o alla società *Intercontainer* di Basilea, a fronte di trasporti effettuati da tali enti nel quinquennio terminato il 31 dicembre 1989. La concessione del contributo è subordinata alla presentazione di un programma pluriennale di rinnovo e/o potenziamento del parco di unità di carico idonee al trasporto combinato posseduto dai soggetti beneficiari, in misura non inferiore 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 e/o potenziamento non potranno essere conteggiate agli effetti della determinazione del contributo di cui al comma 1 del presente articolo.

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

Mi sembra contraddittorio, senatore Rezzonico, dire che il contributo è concesso in un'unica soluzione e pagabile nel triennio 1990-1992 in rate annuali. Si dovrebbe stabilire che è concesso un contributo erogabile nel triennio 1990-1992 in rate annuali.

REZZONICO. D'accordo.

MARNIGA. Propongo di sostituire, nel primo comma aggiuntivo, le parole: «a reti ferroviarie di paesi appartenenti alla CEE e/o società appartenenti all'UIRR e/o alla società *Intercontainer* di Basilea a fronte di trasporti effettuati da tali enti nel quinquennio terminato il 31 dicembre 1989», con le seguenti: «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».

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Poiché non si fanno osservazioni, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo con le modifiche formali suggerite da me e dal senatore Marniga.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 12 che, con le modifiche accolte e con le correzioni puramente formali conseguenti alle regole relative alla formulazione tecnica dei testi legislativi, risulta così formulato:

#### 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 CEE, 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 inferiore 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.

**È approvato.**

Passiamo ora all'esame dell'articolo 13. Ne do lettura:

#### 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 cinque 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.

Propongo una modifica formale al comma 2, cioè un emendamento tendente a sostituire le parole «il diritto con effetto retroattivo, e l'impresa, cooperativa o consorzio» con le seguenti: «il contributo sarà revocato e il soggetto».

REZZONICO. Sono d'accordo sulla modifica proposta.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Metto ai voti l'emendamento al comma 2 da me proposto, di cui ho dato testè lettura.

**È approvato.**

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 13, che, nel testo emendato e con lievi aggiustamenti di coordinamento, risulta così formulato:

#### Art. 13.

1. Ai soggetti di cui al comma 1 dell'articolo 11 i quali, non possedendo il requisito di cui alla lettera *b*) comma 2 dello stesso articolo 11 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.

**È approvato.**

Passiamo all'esame dell'articolo 14, al quale non sono stati presentati emendamenti:

#### Art. 14.

1. Ai fini delle disposizioni del presente Capo:

*a*) si considera soggetta al controllo di un'altra impresa o, viceversa, esercente il controllo nei confronti di un'altra impresa, facendo parte in tal modo dello stesso gruppo, l'impresa relativamente



alla quale ricorrono i requisiti di cui all'articolo 2359 del codice civile;

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

**È approvato.**

Passiamo ora all'esame dell'articolo 15, al quale non sono stati presentati emendamenti:

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.

**È approvato.**

Passiamo ora all'esame dell'articolo 16. Ne do lettura:

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 sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 15.

Lo stesso articolo, con lievi aggiustamenti di coordinamento, risulta così formulato:

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.

Lo metto ai voti.

**È approvato.**

Passiamo all'esame dell'articolo 17, al quale non sono stati presentati emendamenti:

## Art. 17.

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

**È approvato.**

Passiamo ora all'esame dell'articolo 18, Ne do lettura:

## 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.

Ricordo che per l'articolo 18 è stato chiesto il parere della Commissione bilancio sia sul testo che sugli emendamenti. Essendo decorso invano il termine previsto per l'espressione di tale parere, noi siamo nelle condizioni di poter approvare questo articolo.

Ricorderete che in sede di Comitato ristretto avevamo concordato alcuni emendamenti per adeguare la copertura alla legge finanziaria per il 1990.

Gli emendamenti, da me proposti ed accolti dal Comitato ristretto, sono i seguenti.

L'emendamento 18.1 è volto ad aggiungere, al comma 1, dopo le parole: «a lire 65 miliardi per l'anno 1990 e a lire 45 miliardi per l'anno 1991», le seguenti: «a lire 107,5 miliardi per l'anno 1992».

L'emendamento 18.2 tende ad aggiungere, al comma 1, dopo le parole: «40 miliardi per il 1990 e a lire 45 miliardi per il 1991», le seguenti: «a lire 107,5 miliardi per l'anno 1992».

L'emendamento 18.3, è volto a sostituire, al comma 1, le parole: «ai fini del bilancio triennale 1989-1991» con le seguenti: «ai fini del bilancio triennale 1990-1992».

L'emendamento 18.4, tende a sostituire, al comma 1, le parole: «al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1989» con le seguenti: «al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1990».

Metto ai voti l'emendamento 18.1 da me proposto ed accolto dal Comitato ristretto.

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.2 da me proposto ed accolto dal Comitato ristretto.

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.3 da me proposto ed accolto dal Comitato ristretto.

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.4 da me proposto ed accolto dal Comitato ristretto.

**È approvato.**

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 18, che, nel testo emendato e con lievi aggiustamenti di coordinamento, risulta così formulato:

### 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, 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.

**È approvato.**

L'esame e l'approvazione degli articoli sono così conclusi.

Avverto che ho presentato il seguente ordine del giorno:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

considerata la necessità che l'Ente ferrovie dello Stato partecipi alla gestione degli interporti di primo livello,

impegna il Governo

a emanare apposite direttive in tal senso all'Ente».

(0/1981/1/8)

SANTONASTASO, *sottosegretario dello Stato per i trasporti*. Il Governo esprime parere favorevole a questo ordine del giorno.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Metto ai voti l'ordine del giorno da me presentato, su cui il Governo ha espresso parere favorevole.

**È approvato.**

Passiamo alla votazione finale.

SENESI. Di questo provvedimento apprezziamo senz'altro i miglioramenti, nel senso che sono state recepite alcune indicazioni: in primo luogo, per esempio, l'interpretazione della parola «interporti», per cui stiamo dando atto, con questo disegno di legge, della nascita di un'attività che, per ora, nel nostro Paese non svolge a pieno titolo una funzione, ma è vissuta in un sistema molto articolato; si spera con questo provvedimento che, una volta approvato il piano degli interporti, si instauri ad un regime che favorisca il sistema dell'intermodalità. Quindi apprezziamo la modifica dell'articolo 1.

Inoltre apprezziamo il recepimento delle modifiche proposte per quel che concerne l'articolo 9, cioè la possibilità che gli interporti considerati, in parte operanti e in parte da realizzare, possano svolgere rapidamente la propria attività. Su questo esprimiamo parere positivo e favorevole.

Sono però costretta - e lo dico molto sinceramente - ad esprimere un parere complessivamente negativo sul disegno di legge per una questione che in parte è stata, per così dire, recuperata con l'ordine del giorno. Ma noi conosciamo la funzione degli ordini del giorno, che sono

semplici raccomandazioni ai Ministri, e queste raccomandazioni qualche Ministro le rispetta, qualche altro Ministro le disattende. Siccome siamo fortemente convinti che le Ferrovie dello Stato devono partecipare attivamente alla gestione degli interporti ci misureremo eventualmente nella discussione sulla futura legge di riforma delle Ferrovie dello Stato per verificare la reale volontà di procedere in tal senso. Quindi già annunciamo che, quando discuteremo della riforma delle Ferrovie dello Stato in questa sede, dovremo definire alcuni compiti fondamentali per quanto riguarda un reale sistema intermodale nel nostro Paese.

La riserva che abbiamo perchè la maggioranza non ha approvato il nostro emendamento ci costringe, in questa fase, pur avendo collaborato all'elaborazione del testo, a votare contro.

Un altro motivo del nostro voto contrario deriva dalla diversa impostazione che è stata data alle attività; invece di inserirle in un mercato libero (come è stato auspicato nel dibattito svoltosi) è stato previsto un regime concessorio. Noi siamo favorevoli ad un regime convenzionale a pieno titolo di responsabilità (Governo-operatori) e che sia il più snello possibile per tutte le nuove attività che intendiamo sviluppare. Mi riferisco soprattutto alla contraddizione tra doppio regime concessioni-convenzioni. Noi abbiamo sempre espresso un parere contrario sull'istituto della concessione in questo campo e siamo fortemente convinti che quest'ultima, nell'andamento di questo provvedimento, dovrà essere sottoposta ad una revisione. Dobbiamo tenere presente che ci troviamo di fronte a degli operatori già attivi anche nelle attività di secondo livello, che invocano le convenzioni per poter accelerare le proprie iniziative: il permanere dell'istituto della concessione creerà forti ritardi anche nelle attività di secondo livello.

Inoltre, siamo convinti che gli interporti siano insieme in un sistema a rete, tra primo e secondo livello; la mancata omogeneità delle scelte allungherà i tempi per il decollo dell'intero sistema a rete. Questa è la nostra convinzione ed è per tale motivo che siamo costretti a votare contro l'approvazione del provvedimento. Esso, anche se rappresenta una novità positiva, contiene comunque al suo interno delle ambiguità e degli elementi che ritarderanno l'andamento delle attività già in essere.

SANESI. Signor Presidente, non ci troviamo di fronte ad un ottimo provvedimento soprattutto per il fatto che la fretta è cattiva consigliera. Anche dal Governo erano venuti dei suggerimenti tali che avrebbero dovuto portare alla realizzazione di un provvedimento chiaro, comprensibile, che non desse luogo ad interpretazioni diverse (e questa è una delle preoccupazioni maggiori). Comunque, il Gruppo parlamentare che rappresento voterà a favore del disegno di legge in esame anche se il nostro voto favorevole soffre di una riserva mentale per quanto riguarda la sua applicazione. Noi siamo convinti che sorgeranno dei problemi ed esprimiamo questa preoccupazione augurandoci al tempo stesso di essere smentiti.

PATRIARCA. Signor Presidente, intervengo molto brevemente per confermare il voto favorevole del Gruppo della Democrazia cristiana su

questo provvedimento che indubbiamente corrisponde alle indicazioni di un autotrasporto più moderno e collegato ai principi dell'intermodalità. Sia durante il dibattito in occasione della presentazione del piano generale dei trasporti, sia in altre sedi, è sempre stata sottolineata la necessità di dar luogo comunque a processi di intermodalità. Mi sembra che lo sforzo che ha fatto in modo particolare questa Commissione sia stato diretto ad individuare alcuni elementi costitutivi della realtà degli interporti e a consentire, attraverso una serie di incentivi, la possibilità di realizzare degli interventi a sostegno dell'intermodalità. Questo sforzo è stato tale da dare finalmente al nostro trasporto su strada quelle finalità e quei collegamenti con il trasporto ferroviario e con il trasporto marittimo che si ritiene siano in grado di costituire la vera alternativa valida all'attuale situazione del trasporto nel nostro Paese. Infatti, da tutti sono stati lamentati intasamenti e problemi che indubbiamente hanno dato luogo nel passato a situazioni di grande disagio.

Per questi motivi, non soltanto esprimiamo il nostro voto favorevole, ma anche il nostro vivo ringraziamento al Comitato ristretto per aver superato una serie di difficoltà e per aver redatto un testo condivisibile, sul quale esprimiamo il nostro consenso.

MARNIGA. Signor Presidente, intervengo brevemente per dichiarare il voto favorevole del Gruppo socialista sul provvedimento al nostro esame. Esprimiamo questo voto favorevole innanzi tutto perchè con questo provvedimento si interviene a favore della realizzazione di strutture per gli interporti e si favorisce l'intermodalità. Ciò rientra nella filosofia e nelle intenzioni più volte dichiarate dai Gruppi politici in questa Commissione ed anche in Aula.

Il lavoro che abbiamo svolto può essere suscettibile (come tutti i lavori) di alcune modifiche e di alcuni perfezionamenti. Comunque, il nostro giudizio è positivo in quanto il provvedimento rappresenta un segnale e lascia intendere che si vuole intervenire decisamente a favore della realizzazione di strutture intermodali. Il risultato finale del provvedimento al nostro esame dovrebbe essere quello di favorire la circolazione delle merci e soprattutto di riequilibrare quello che ormai da tutti viene definito il grande squilibrio del traffico merci in Italia, che andrebbe spostato dalla gomma alla rotaia. Ritengo che questa novità vada evidenziata e premiata e pertanto esprimo il nostro voto favorevole sul provvedimento.

ULIANICH. Signor Presidente, ad alcuni bastano pochi segnali (come abbiamo sentito) mentre per altri bisognerebbe realizzare qualcosa di più concreto, essendo ormai trascorso molto tempo.

Si parla molto di intermodalità, si affrontano aspetti specifici - anche lodevolmente - ma si perde di vista l'insieme degli elementi che avrebbero dovuto essere affrontati contestualmente.

Il Governo ha in effetti compiuto uno sforzo: il 28 marzo disse che sarebbe stato favorevole ad un emendamento riguardante la creazione di un interporto di primo livello nell'area campana, che oggi è stato approvato e che è certamente un segnale di buona volontà, un fatto positivo.

Poichè però mi sembra che l'esame del provvedimento nel suo insieme non sia stato affrontato così come sarebbe stato desiderabile, annuncio l'astensione del Gruppo della Sinistra indipendente.

**PRESIDENTE**, *relatore alla Commissione*. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso nel testo modificato.

**È approvato.**

**«Provvedimenti urgenti per la conservazione del lago di Pergusa e la tutela del suo equilibrio idraulico» (2087)**, d'iniziativa dei senatori Lauria ed altri

**«Norme per la tutela, conservazione e valorizzazione del lago di Pergusa» (2115)**, d'iniziativa dei senatori Pollice e Corleone

(Discussione congiunta e rinvio)

**PRESIDENTE**. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Provvedimenti urgenti per la conservazione del lago di Pergusa e la tutela del suo equilibrio idraulico» d'iniziativa dei senatori Lauria, Aliverti, Parisi, Chimenti, Zangara, Pizzo, Ricevuto, Bono Parrino, Crocetta, Vitale, Candioto, Santalco, Moltisanti, Corleone e Pollice.

Sullo stesso argomento è iscritto all'ordine del giorno anche il seguente disegno di legge: «Norme per la tutela, conservazione e valorizzazione del lago di Pergusa», d'iniziativa dei senatori Pollice e Corleone.

Data la identità della materia, propongo che i due disegni di legge siano discussi congiuntamente.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Prego il senatore Andò di riferire alla Commissione sui disegni di legge.

**ANDÒ**, *relatore alla Commissione*. I due provvedimenti in esame hanno lo scopo di autorizzare la spesa di lire nove miliardi, già prevista nella legge finanziaria per il 1990, per interventi volti alla conservazione e alla tutela del lago di Pergusa.

Il lago, come sappiamo, si trova in una delle poche zone umide rimaste in Sicilia; è l'unico di origine tettonica in Europa, e l'arrossamento delle acque, che si verifica da giugno a settembre, è dovuto al riprodursi di un batterio che ne aggredisce le alghe. Nel corso degli anni l'intervento dell'uomo ha prodotto modificazioni delle coste nelle quali il lago si inserisce; è pertanto oggi necessario per un fatto di cultura, di coscienza ecologica, provvedere ad effettuare un'operazione di risanamento e di valorizzazione, che non può non prevedere in primo luogo la pulizia dei canali di raccolta del lago, facendo sì che si possano ripristinare i naturali processi fisiologici. Probabilmente saranno necessarie attività di carattere costruttivo, lavori per quanto concerne la realizzazione di una canalizzazione delle acque, in modo da ristabilire l'equilibrio idraulico.

Si dovrà certamente provvedere con una serie di interventi distanziati nel tempo, ed in questo senso la proposta di legge del

senatore Lauria ed altri rappresenta un interessante passo avanti, in quanto riconosce la necessità della presenza della Regione siciliana per la definizione di un piano organico di recupero ambientale e paesaggistico dell'intera zona.

Il primo problema da affrontare riguarda l'individuazione dello strumento-ponte atto ad avviare la soluzione del problema. Tale strumento è rappresentato, nel disegno di legge n. 2087, dall'ufficio del genio civile di Enna, mentre il disegno di legge n. 2115 assegna lo stesso compito al Ministero dell'ambiente. Non posso non esprimere perplessità circa quest'ultima soluzione non solo in relazione agli uffici che potrebbero provvedere soprattutto in sede locale ma anche alle competenze della regione Sicilia. Ritengo comunque che si possano coniugare queste disposizioni con quelle contenute nel disegno di legge presentato dal senatore Lauria ed altri, che prevede l'intervento più complessivo della Regione e la predisposizione dei progetti di intervento e la realizzazione degli interventi urgenti ed immediatamente eseguibili da parte dell'Ufficio del genio civile territorialmente competente; gli Uffici del genio civile, come è noto, da un lato curano la presenza nel settore dello Stato e dall'altro si inseriscono nell'apparato organizzatorio delle regioni.

Ritengo, signor Presidente, onorevoli colleghi, che si possa pervenire all'approvazione di un testo unificato, cercando di trovare una soluzione tale da consentirci di superare un ostacolo di fronte al quale in passato si sono infranti vari tentativi. Penso, altresì, che a tal fine sia opportuno mantenere la prescrizione di termini perentori per l'acquisizione del parere di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'ambiente.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il senatore Andò per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale.

**LAURIA.** Si tratta di un problema, onorevoli senatori, che tra pochi giorni diverrà di interesse nazionale, perchè il lago di Pergusa rientra tra i venti parchi con aspetti lacustri in grave sofferenza che sono oggetto di un'inchiesta giornalistica. Si tratta comunque anche di una questione molto sentita in Sicilia.

Suggerirei, signor Presidente, l'opportunità della presenza nelle prossime sedute di esame dei presenti disegni di legge di un rappresentante del Ministero dell'ambiente, in modo da affrontare meglio i vari problemi. Devo anche dire che nel provvedimento da me presentato, essendosi individuato nell'Ufficio del genio civile il titolare di un'azione di intervento non ancora delineata, alcune preoccupazioni non hanno motivo di esistere. Con i disegni di legge in discussione si intende sostanzialmente non lasciare inutilizzate le somme previste nella legge finanziaria per il 1990 con un voto unanime delle Assemblee del Senato e della Camera dei deputati, dove il Ministro dell'ambiente, in presenza di questa destinazione di fondi per un recupero del bacino di Pergusa, comprendenti degli interventi di recupero di altre zone, ebbe ad esprimere parere sfavorevole. E parere sfavorevole ebbe anche ad esprimere a seguito di una richiesta presentata con un'interpellanza dal deputato Rallo, affermando che il Ministro dell'ambiente non aveva



avuto alcuna sollecitazione ad intervenire. Tuttavia, a seguito di sollecitazioni di ambientalisti il Ministero dell'ambiente si è reinserito nella questione, peraltro in modo scoordinato.

Siccome il problema è quello di spendere questi soldi e di dare una testimonianza a favore dell'ecosistema che interessa l'intera isola, ritengo necessaria la presenza di un rappresentante del Ministero dell'ambiente, in modo che ci sia un collegamento concreto e che l'intervento si faccia, visto che c'è già la copertura finanziaria.

Il resto diventa a tal punto secondario e non c'è motivo del contendere, visto che nel disegno di legge che ho presentato si è previsto un termine perentorio di 60 giorni, che però rappresenta piuttosto un invito al Ministero, che al di là del fatto nominalistico, è latitante per ciò che riguarda gli interventi a carattere conservativo ma che interviene quando c'è da rincorrere delle emergenze, che per di più vengono perseguite malamente, come abbiamo già visto la scorsa estate.

SANESI. Mi associo alle considerazioni svolte dal relatore collega Andò e dal senatore Lauria. Anche il nostro Gruppo ha presentato una proposta in tal senso a firma della senatrice Moltisanti e pertanto anche noi reiteriamo l'invito a che questo provvedimento arrivi il più rapidamente possibile alla sua approvazione.

VISCONTI. Anche il Gruppo comunista accetta la proposta del relatore di pervenire in tempi rapidi alla approvazione di un testo risultante dal coordinamento dei due disegni di legge.

PRESIDENTE. Mi associo alle considerazioni già svolte da vari Gruppi e interverrò affinché l'esame di questi provvedimenti venga concluso il più presto possibile dalla Commissione.

Poichè nessun altro domanda di parlare, non facendosi osservazioni, il seguito della discussione congiunta dei disegni di legge è rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 12.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il referendario parlamentare reggente l'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOTT. GIOVANNI DI CIOMMO LAURORA