

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

50° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 28 MARZO 1990

Presidenza del Presidente **BERNARDI**

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Norme in materia di quiescenza e previdenza dei dipendenti dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale» (1940)

(Seguito della discussione e rinvio; costituzione di un Comitato ristretto)

PRESIDENTE	Pag. 11, 13
NIEDDU (DC), relatore alla Commissione ...	12, 13
PETRONIO, sottosegretario di Stato per i trasporti	13
SANESI (MSI-DN)	12
SENESI (PCI)	13

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

(Seguito della discussione e rinvio; costituzione di un Comitato ristretto)

PRESIDENTE	Pag. 14, 18, 19 e passim
MARIOTTI (FEE), relatore alla Commissione	20
SANESI (MSI-DN)	18
SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti	15, 16, 18 e passim

8^a COMMISSIONE

50° RESOCONTO STEN. (28 marzo 1990)

SENESI (PCI) Pag. 14, 15, 16
 ULIANICH (Sin. Ind.) 18, 19, 20
 VISCONTI (PCI) 20

«Norme per la definizione dei profili professionali del personale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) e per le autorizzazioni alla medesima Azienda a sottoscrivere azioni della Società italiana per il traforo del Fréjus (SITAF)» (2032), approvato dalla Camera dei deputati

«Norme in materia di partecipazione dell'ANAS alla Società italiana per il traforo autostradale del Fréjus (SITAF) e sui profili professionali e l'inquadramento nella quali-

fica funzionale del personale dell'Azienda» (1398), d'iniziativa del senatore Ianniello e di altri senatori.

(Seguito della discussione congiunta; approvazione con modificazioni del disegno di legge n. 2032 e assorbimento del disegno di legge n. 1398)

PRESIDENTE Pag. 3, 6, 7 e *passim*
 CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 6, 7, 8 e *passim*
 IANNIELLO (DC), *relatore alla Commissione* 5, 6, 8
 LOTTI (PCI) 3, 5, 11
 SANESI (MSI-DN) 11
 ULIANICH (Sin. Ind.) 5, 6

I lavori hanno inizio alle ore 10.45.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Norme per la definizione dei profili professionali del personale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) e per le autorizzazioni alla medesima Azienda a sottoscrivere azioni della Società italiana per il traforo autostradale del Fréjus (SITAF)» (2032), approvato dalla Camera dei deputati

«Norme in materia di partecipazione dell'ANAS alla Società italiana per il traforo autostradale del Fréjus (SITAF) e sui profili professionali e l'inquadramento nella qualifica funzionale del personale dell'Azienda» (1398), d'iniziativa del senatore Ianniello e di altri senatori.

(Seguito della discussione congiunta; approvazione con modificazioni del disegno di legge n. 2032 e assorbimento del disegno di legge n. 1398)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta dei disegni di legge: «Norme per la definizione dei profili professionali del personale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) e per le autorizzazioni alla medesima Azienda a sottoscrivere azioni della Società italiana per il traforo autostradale del Fréjus (SITAF)», già approvato dalla Camera dei deputati e: «Norme in materia di partecipazione dell'ANAS alla Società italiana per il traforo autostradale del Fréjus (SITAF) e sui profili professionali e l'inquadramento nella qualifica funzionale del personale dell'Azienda», d'iniziativa del senatore Ianniello e di altri senatori.

Riprendiamo il dibattito, sospeso il 14 marzo scorso dopo l'illustrazione del provvedimento da parte del senatore Ianniello.

Comunico che la 1^a e la 5^a Commissione permanente ci hanno fatto pervenire, rispettivamente, i seguenti pareri:

«La Commissione, esaminati i disegni di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere favorevole all'unanimità.

Si richiama comunque l'attenzione della Commissione di merito sull'opportunità di operare un raccordo con la normativa contenuta, rispettivamente, nella legge-quadro sul pubblico impiego, nonché nel disegno di legge n. 989-B, concernente i "ruoli ad esaurimento", attualmente all'esame della Commissione affari costituzionali».

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge n. 2032, nel presupposto che il disegno di legge n. 1398 venga assorbito nel primo, esprime parere favorevole, a condizione che la clausola di copertura finanziaria slitti dal 1989 al 1990 e quindi copra il triennio 1990-1992».

Dichiaro aperta la discussione generale.

LOTTI. Desidero, signor Presidente, fare una breve premessa. Voteremo in senso favorevole al provvedimento, tuttavia vogliamo ribadire ancora una volta il gravissimo ritardo con cui si assumono

provvedimenti concernenti l'ANAS e, in modo particolare, l'assoluta assenza all'interno della volontà politica di questo Governo di affrontare il grande tema di una riforma dell'Azienda. Non facciamo altro che produrre piccoli provvedimenti che servono a tamponare, magari con anni di ritardo, situazioni di sofferenza determinatesi tra il personale dell'ANAS, assistendo al progressivo impoverirsi della sua azione, dal momento che certamente l'Azienda non è stata rilanciata dalla miniriforma operata con l'approvazione nella scorsa legislatura della legge 17 febbraio 1987, n. 80.

Mi auguro, pertanto, che questa sia una delle ultime volte in cui si affronta tale questione in modo così parziale e che il Governo sia in grado di presentarci il proprio orientamento di riforma complessiva dell'ANAS, attesi anche i grandi compiti che il Piano decennale di viabilità attribuisce all'Azienda. Ciò anche per evitare che accada quanto in effetti si sta verificando e cioè che ciascun Ministro, a seconda della propria sensibilità, dei propri obiettivi - non voglio dire dei propri interessi - esautorando magari il potere decisionale dell'ANAS e del suo consiglio di amministrazione, decida quali sono le cose che si devono fare, di raschiare il barile dei residui passivi, adottando decisioni che scavalcano il Parlamento determinando una situazione assolutamente non più tollerabile.

Un passaggio essenziale per raggiungere questo obiettivo è quello della riforma dell'Azienda, secondo le logiche di cui si sta discutendo in questa Commissione con riferimento ad altri importanti aziende dello Stato.

Per quanto riguarda il merito del provvedimento, non posso che accogliere, visti anche i pareri della 1^a e della 5^a Commissione, i suggerimenti proposti. Non mi sembra che il parere della 1^a Commissione sia così vincolante, anche se in effetti richiama la legge sul pubblico impiego e tale richiamo è certamente proprio. In sostanza, si tratta di assegnare al sindacato dei dirigenti un ruolo che nel testo pervenuto dalla Camera dei deputati sembra essere disatteso. Mi sembra che ciò non infici l'impianto del meccanismo previsto dall'articolo 2.

Il mio parere è favorevole anche sull'emendamento indotto dal parere della 5^a Commissione, di cui si era discusso anche in sede di presentazione del disegno di legge da parte del relatore. Desidero, invece, fare una puntualizzazione sul comma 4 dell'articolo 2, là dove si afferma che nei confronti del personale dell'ANAS si applica il decimo comma dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1980, n. 312, nonchè le disposizioni di cui agli articoli 4, comma 4, e 5 della legge 7 luglio 1988, n. 254.

Di che cosa si tratta in concreto? Del fatto che deve emergere con chiarezza che l'interpretazione che viene data al comma 4 dell'articolo 2 dal provvedimento in esame fa sì che al personale dell'ANAS si applichino le norme contenute nel comma 10 dell'articolo 4 della legge n. 312 del 1980. Cioè, che con il richiamo al comma 4 dell'articolo 4 della legge n. 254 del 1988 si stabilisce che la prescrizione del termine di 90 giorni per la presentazione della domanda di partecipazione alla prova selettiva contenuta nel comma 10 dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1980, n. 312, è abrogata. In sostanza, si abroga solo il termine entro il quale gli interessati possono presentare la domanda, ma non la possibilità di fare domanda.

Siccome nel provvedimento al nostro esame non c'è un esplicito richiamo al decimo comma dell'articolo 4 della legge n. 312, deve essere chiaro che l'interpretazione è la seguente: il personale che voglia - come stabilisce il comma richiamato - essere individuato in una qualifica funzionale superiore a quella in cui è stato inquadrato ha la possibilità di farlo senza il necessario rispetto del termine di 90 giorni, previsto dalla disposizione richiamata. Questo va chiarito per evitare una situazione che potrebbe divenire molto confusa.

IANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Sono d'accordo con lei, senatore Lotti.

LOTTI. Signor Presidente, prendo atto che la situazione è chiara soltanto per gli addetti ai lavori.

Durante l'esame del provvedimento presso la Camera dei deputati si è svolta una lunga discussione su questo aspetto, per cui desidero che sia chiaro che è questa l'interpretazione autentica che dà il legislatore.

IANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Ritengo che il rilievo sia ovvio ed estremamente corretto sotto l'aspetto dell'ortodossa interpretazione della legge n. 312. Infatti, il nono comma dell'articolo 4 della predetta legge è applicabile in quanto è condizionato dal termine di 90 giorni per l'effettiva individuazione; si tratta poi del passaggio a livelli superiori. Allora un termine deve essere previsto.

ULIANICH. Signor Presidente, il provvedimento al nostro esame si riferisce non soltanto alle norme per la definizione dei profili professionali del personale dell'ANAS, ma anche alle norme per l'autorizzazione, nei confronti della medesima Azienda, a sottoscrivere azioni della SITAF.

Desidero innanzitutto rivolgere l'attenzione all'articolo 2 di questo provvedimento con il quale vengono definiti i profili professionali. L'articolo 2 stabilisce che la definizione dei profili professionali del personale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade viene effettuata mediante intesa tra la delegazione di parte pubblica e le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative in sede aziendale.

Signor Presidente, nel momento in cui si passa alla definizione dei profili professionali sarebbe opportuno puntualizzare l'inscindibile rapporto di questi ultimi con l'aggiornamento professionale, una dimensione che, nel disegno di legge al nostro esame, non viene toccata; si affronta questo aspetto come se si trattasse di una questione meramente amministrativa. A mio avviso la definizione dei profili professionali dovrebbe procedere di pari passo con una riconosciuta professionalità e quest'ultima andrebbe di continuo aggiornata. L'aggiornamento, che noi intendiamo inserire in ogni dimensione professionale, dovrebbe essere previsto anche in questo caso.

Signor Presidente, non intendo formalizzare questa proposta in un emendamento; desidero soltanto che essa risulti agli atti, per lo meno come espressione di un desiderio. Non esistono professionalità statiche.

Pertanto è necessario, in riferimento alla formazione professionale, collegare ai profili l'aggiornamento.

Onorevoli senatori, concludo il mio intervento invitando il rappresentante del Governo a tener presenti le mie postille nelle sedi che riterrà più opportune. Colgo, infine, l'occasione per preannunciare il voto favorevole del Gruppo parlamentare al quale appartengo sul provvedimento.

IANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Vorrei tranquillizzare il senatore Ulianich sul fatto che per quanto riguarda i profili professionali dell'ANAS la parametrizzazione e la determinazione sono state già definite nelle trattative tra la delegazione pubblica e la delegazione sindacale. Noi stiamo solo sanando *a posteriori* e con retroattività la situazione.

ULIANICH. Il mio è solo un desiderio ed infatti non ho formalizzato alcun emendamento in tal senso.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La precisazione del relatore rappresenta un chiarimento al dubbio espresso dal senatore Ulianich, che condividiamo per quanto riguarda la sostanza, giacchè un provvedimento di miglioramento di funzioni non può prescindere da una giustificazione sul piano qualitativo.

Resta un dato, come sottolineava il relatore: esiste un problema di rincorsa rispetto ad un ritardo per un allineamento del personale dell'ANAS a tutti gli altri profili già definiti sulla base di queste norme per tutto il personale dello Stato. Si tenta, quindi, di colmare un ritardo rispetto ad operazioni già svolte.

È ovvio che il Governo recepisce nella sua interezza la riflessione del senatore Ulianich, condividendola per quanto riguarda il criterio generale che l'acquisizione di maggiori profili professionali debba comunque corrispondere anche ad elementi di ulteriore qualificazione, a prescindere però da questa norma che, come ha detto il relatore, tende a chiudere un capitolo da troppo tempo rimasto discutibilmente aperto.

PRESIDENTE. Riconosco anch'io che l'ANAS attraversa una crisi di identità che non le consente neppure di sfruttare al massimo le notevoli professionalità di cui dispone e che sono maturate proprio attraverso un'esperienza notevolissima che altri enti forse un hanno.

L'Azienda ha risentito e risente ancora di una debolezza strutturale del Ministero dei lavori pubblici, già indebolito dall'organizzazione regionale cui noi abbiamo delegato molti dei compiti una volta propri del Ministero dei lavori pubblici, indebolito da vicende storiche e indebolito altresì da quella che io definisco una «cultura antistrada» per cui i bilanci dell'ANAS, di legge finanziaria in legge finanziaria, hanno visto ridursi gli stanziamenti dedicati e a nuovi investimenti stradali e alla manutenzione delle strade, che oggi versano in uno stato davvero deplorabile.

Ritengo che il Governo debba approntare per l'ANAS un disegno di riforma strutturale veramente serio e non semplici aggiustamenti marginali, giacchè si tratta di un ente di cui lo Stato non può fare a meno. La rete stradale italiana è sofferente sia come manutenzione, sia

rispetto al territorio quindi l'Azienda può coprire questo vuoto e questa sofferenza.

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

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Intervengo brevemente per sottolineare il convincimento che l'Azienda ha bisogno di una ristrutturazione, utilizzando al massimo le grandi professionalità frutto di una lunga esperienza e di una lunga maturazione sul campo.

Il problema, tuttavia, riguarda un doppio versante, quello delle risorse rispetto alle grandi esigenze del patrimonio stradale e quello delle competenze, proprio per quanto è accaduto nel 1972 quando la grande maggioranza di esse è passata alle Regioni. Ritengo, comunque, di dover sottolineare un altro elemento, per alcuni versi paradossale: l'ulteriore frantumazione di responsabilità per quanto riguarda il sistema viario, se teniamo conto che particolarmente nel Mezzogiorno con gli interventi previsti dalla legge 1° marzo 1986, n. 64 si rendono responsabili di ristrutturazioni di strade di grande traffico anche i comuni e le comunità montane. Una riformulazione dell'ordinamento per quanto riguarda tale aspetto, che resta di grande interesse e responsabilità, nonché pertinenza nella gestione del problema della viabilità nel nostro Paese, risente sicuramente delle questioni cui ha fatto cenno il Presidente. È quindi auspicabile, e il Governo la pone senz'altro al centro dei suoi obiettivi, una riflessione programmatica di questo tipo.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli. È stato proposto dal relatore che a base dell'esame venga preso il disegno di legge n. 2032.

Se non si fanno osservazioni così resta stabilito.

Do lettura degli articoli del disegno di legge n. 2032:

Art. 1.

(Sottoscrizione di ulteriori azioni della SITAF SpA)

1. L'Azienda nazionale autonoma delle strade è autorizzata a sottoscrivere ulteriori azioni di nuova emissione riservate esclusivamente ad essa per aumento del capitale sociale al fine di mantenere ferma la partecipazione azionaria al capitale della Società italiana per il traforo autostradale del Fréjus (SITAF) SpA prevista dall'articolo 6, primo comma, lettera *b*), della legge 12 agosto 1982, n. 531, nella misura non superiore al 40 per cento del capitale sociale.

È approvato.

Art. 2.

(Profili professionali del personale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade)

1. La definizione dei profili professionali del personale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade prevista dal comma 1 dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 18 maggio 1987, n. 269,

viene effettuata mediante intesa tra la delegazione di parte pubblica di cui al primo comma dell'articolo 6 della legge 29 marzo 1983, n. 93, e le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative in sede aziendale. Tale intesa è recepita con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

2. Le corrispondenze fra le attribuzioni delle qualifiche del precedente ordinamento ed i profili professionali di cui al comma 1, ai fini dell'inquadramento previsto dall'ottavo comma dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1980, n. 312, sono individuate con protocollo redatto d'intesa con le organizzazioni sindacali.

3. Gli inquadramenti del personale, in applicazione del comma 2, decorrono, ai fini giuridici, dal 1° gennaio 1978 e, ai fini economici, dal 1° luglio 1978.

4. Nei confronti del personale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade si applicano il nono comma dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1980, n. 312, nonché le disposizioni di cui agli articoli 4, comma 4, e 5 della legge 7 luglio 1988, n. 254.

A questo articolo è stato presentato dal relatore un emendamento tendente a sostituire, al primo comma, le parole: «di cui al primo comma dell'articolo 6 della legge 29 marzo 1983, n. 93, e le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative in sede aziendale» con le altre: «e quella sindacale, costituite ai sensi dei commi primo e quarto dell'articolo 6 della legge 29 marzo 1983, n. 93».

Sempre il relatore ha presentato un altro emendamento tendente a sostituire, al quarto comma, le parole: «il nono comma dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1980, n. 312, nonché le disposizioni di cui agli articoli 4, comma 4, e 5 della legge 7 luglio 1988, n. 254» con le altre: «le disposizioni di cui ai commi nono e decimo dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1980, n. 312, nonché quelle di cui all'articolo 5 della legge 7 luglio 1988, n. 254. Il termine di cui al decimo comma dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1980, n. 312, decorre dalla data di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* di apposito avviso relativo ai provvedimenti di primo inquadramento di cui al comma 2 del presente articolo».

IANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, dopo un attento esame del disegno di legge, ho ritenuto opportuno presentare un emendamento al comma 1, che recepisce le indicazioni della 1^a Commissione permanente, nel senso di adeguare il testo al disposto della legge-quadro sul pubblico impiego, ed un emendamento al comma 4 volto a chiarirne la portata, nel senso di includere anche il riferimento al decimo comma dell'articolo 4 della legge n. 312 del 1980, specificando altresì il termine di decorrenza da esso previsto.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è favorevole agli emendamenti.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Metto ai voti l'emendamento presentato dal relatore, tendente a sostituire, al primo comma, settima riga, dopo la parola: «pubblica», il

resto del periodo, fino alla parola: «aziendale», con il seguente: «e quella sindacale, costituite ai sensi dei commi primo e quarto dell'articolo 6 della legge 29 marzo 1983, n. 93».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento del relatore tendente a sostituire, al comma 4 dell'articolo 2, dalle parole «il nono comma» fino alla fine, con le seguenti: «le disposizioni di cui ai commi nono e decimo dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1980, n. 312, nonchè quelle di cui all'articolo 5 della legge 7 luglio 1988, n. 254. Il termine di cui al decimo comma dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1980, n. 312, decorre dalla data di pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale* di apposito avviso relativo ai provvedimenti di primo inquadramento di cui al comma 2 del presente articolo».

È approvato.

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 2 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

Art. 2.

(Profili professionali del personale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade)

1. La definizione dei profili professionali del personale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade prevista dal comma 1 dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 18 maggio 1987, n. 269, viene effettuata mediante intesa tra la delegazione di parte pubblica e quella sindacale, costituite ai sensi dei commi primo e quarto dell'articolo 6 della legge 29 marzo 1983, n. 93. Tale intesa è recepita con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

2. Le corrispondenze fra le attribuzioni delle qualifiche del precedente ordinamento ed i profili professionali di cui al comma 1, ai fini dell'inquadramento previsto dall'ottavo comma dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1980, n. 312, sono individuate con protocollo redatto d'intesa con le organizzazioni sindacali.

3. Gli inquadramenti del personale, in applicazione del comma 2, decorrono, ai fini giuridici, dal 1° gennaio 1978 e, ai fini economici, dal 1° luglio 1978.

4. Nei confronti del personale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade si applicano le disposizioni di cui ai commi nono e decimo dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1980, n. 312, nonchè quelle di cui all'articolo 5 della legge 7 luglio 1988, n. 254. Il termine di cui al decimo comma dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1980, n. 312, decorre dalla data di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* di apposito avviso relativo ai provvedimenti di primo inquadramento di cui al comma 2 del presente articolo.

È approvato.

Art. 3.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 1, valutato in lire 6.800.000.000 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 709 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per l'anno finanziario 1989.

2. All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 2, valutato in lire 944.000.000 per l'anno 1989, lire 305.000.000 per l'anno 1990 e lire 357.000.000 per l'anno 1991, si provvede quanto a lire 773.000.000 ed a lire 171.000.000, rispettivamente a carico degli stanziamenti dei capitoli 108 e 294 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per l'anno finanziario 1989 e quanto a lire 305.000.000 ed a lire 357.000.000 a carico dello stanziamento del capitolo 108 del medesimo stato di previsione, rispettivamente per gli anni 1990 e 1991.

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

A questo articolo è stato presentato dal relatore un emendamento che tende a far slittare, ai commi 1 e 2, la copertura finanziaria dal 1989 al 1990 e quindi copre il triennio 1990-1992, secondo quanto suggerito dalla 5^a Commissione permanente. I commi 1 e 2, pertanto, dovrebbero essere sostituiti dai seguenti:

«1. All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 1, valutato in lire 6.800.000.000, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 709 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per l'anno finanziario 1990.

2. All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 2, valutato in lire 944.000.000 per l'anno 1990, lire 305.000.000 per l'anno 1991 e lire 357.000.000 per l'anno 1992, si provvede quanto a lire 773.000.000 ed a lire 171.000.000, rispettivamente a carico degli stanziamenti dei capitoli 108 e 294 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per l'anno finanziario 1990 e quanto a lire 305.000.000 ed a lire 357.000.000 a carico dello stanziamento del capitolo 108 del medesimo stato di previsione, rispettivamente per gli anni 1991 e 1992».

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo proposto dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 3 nel testo emendato.

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.
Passiamo alla votazione finale.

LOTTI. Signor Presidente, a seguito della discussione che si è svolta in questa sede, confermo il voto favorevole del Gruppo comunista sul disegno di legge al nostro esame.

SANESI. Signor Presidente, annuncio l'astensione del Gruppo del Movimento sociale italiano.

PRESIDENTE. Nel dichiarare il mio voto favorevole sul disegno di legge, desidero dire che condivido le preoccupazioni espresse nel corso del dibattito per lo stato di crisi dell'Azienda nazionale autonoma delle strade che non è posta in grado di sfruttare pienamente le professionalità in essa esistenti.

Le cause di tale situazione sono probabilmente riconducibili anche allo stato di debolezza del Ministero dei lavori pubblici connessa con il decentramento e con il progressivo ridimensionamento degli interventi stradali.

Condivido, pertanto, l'esigenza di una riforma strutturale da parte del Governo.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Associandomi alle dichiarazioni testè fatte dal presidente Bernardi, desidero sottolineare che i problemi attengono essenzialmente alle risorse e alle competenze, che sono state ulteriormente frantumate dalle leggi sul Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti nel suo complesso il disegno di legge con le modifiche accolte.

È approvato.

«Norme in materia di quiescenza e previdenza dei dipendenti dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale» (1940)
(Seguito della discussione e rinvio; costituzione di un comitato ristretto)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Norme in materia di quiescenza e previdenza dei dipendenti dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale».

Riprendiamo la discussione rinviata il 14 febbraio, nel corso della quale il senatore Nieddu ha illustrato il provvedimento.

Onorevoli senatori, comunico che sono pervenuti i pareri favorevoli da parte delle Commissioni 1^a, 5^a, 11^a e 12^a. La Commissione affari costituzionali, tuttavia, esprime parere favorevole a condizione che il

trattamento pensionistico accordato ai dipendenti dell'Azienda autonoma di assistenza al volo risulti uniforme a quello attribuito ai dipendenti della Pubblica amministrazione e delle altre aziende autonome.

Dichiaro aperta la discussione generale.

NIEDDU, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, facendo riferimento al parere espresso dalla 1^a Commissione permanente desidero sottolineare che il disegno di legge al nostro esame presenta, per quanto riguarda i dipendenti dell'Azienda autonoma di assistenza al volo, delle condizioni previdenziali diverse da quelle previste per il pubblico impiego. Mi riferisco, in particolare, ai riconoscimenti di anzianità convenzionale e di pensionabilità di alcune competenze accessorie. Quindi, ci troviamo in presenza di una serie di previsioni che certamente si giustificano per la peculiarità del lavoro di questi dipendenti, ma che sono diversificate rispetto ad altre categorie non soltanto del pubblico impiego, ma anche di altre aziende autonome. Dobbiamo, tuttavia, tener presente che ci sono una quantità di condizioni e situazioni che neanche oggi sono rigorosamente omogenee; quindi, nella normativa al nostro esame non si rintraccia niente di scandaloso e di rivoluzionario.

Al di là del testo del disegno di legge che, a mio avviso, contiene alcuni elementi estremamente positivi, desidero far presente che le organizzazioni sindacali, che abbiamo incontrato, hanno sottolineato l'opportunità di introdurre alcune modifiche al testo del provvedimento. Queste proposte di modifica prevedono ulteriori oneri; quindi, è necessaria un'approfondita riflessione da parte della Commissione ed è necessario accertare la disponibilità da parte del Governo ad accoglierle. A tale proposito desidero sottolineare che gli ulteriori oneri, derivanti da tali modifiche, considerati nel contesto dell'economia generale, non comportano somme rilevanti in quanto l'Azienda ha un numero di dipendenti limitato (circa 3.000). Alcuni rappresentanti dei sindacati hanno poi dichiarato la loro disponibilità ad assorbire, come lavoratori, una parte di questi oneri.

Una delle richieste di modifica che è stata suggerita è quella di aumentare l'indennità dei controllori di volo e dei piloti: il Governo ha proposto la pensionabilità di tale indennità del 40 per cento, mentre i rappresentanti sindacali hanno chiesto di renderla pensionabile al 100 per cento. Qualora tali proposte di modifica venissero formalizzate in emendamenti, sarebbe necessario trasmetterle alla 5^a Commissione permanente in quanto comportano oneri finanziari. Desidero sottolineare che stiamo procedendo ad una quantificazione di tali oneri, in modo che la 5^a Commissione possa esprimere un parere su elementi di valutazione attendibili.

Signor Presidente, per questi motivi sarebbe opportuno procedere alla costituzione di un Comitato ristretto. In questo modo potremo non soltanto accertare l'opportunità di tali modifiche, ma anche accelerare l'*iter* del provvedimento al nostro esame.

SANESI. Signor Presidente, intervengo brevemente per sottolineare che la condizione posta dalla 1^a Commissione permanente (cioè una parità di trattamento) viene rispettata dal provvedimento al nostro

esame. Nell'articolo 6, per esempio, viene precisato che per il riconoscimento delle indennità dipendenti da causa di servizio si applicano al personale dell'Azienda le disposizioni previste in materia per i dipendenti civili e militari dello Stato (le stesse disposizioni vengono applicate per l'equo indennizzo).

Quindi, il disegno di legge richiama in più punti le disposizioni generali sul pubblico impiego, come si deduce anche dalla relazione che accompagna il provvedimento che stiamo esaminando. Se si tratta, invece, di valutare l'opportunità delle modifiche suggerite dalle organizzazioni sindacali, il discorso è diverso.

PRESIDENTE. Concordo sulla opportunità di costituire un Comitato ristretto, che dovrà riunirsi quanto prima, proprio perchè si tratta di un provvedimento su cui il Governo e lo stesso Presidente del Senato ci hanno fatto pervenire sollecitazioni.

SENESI. Questa differenza nella percentuale di indennità assoggettata a previdenza indurrebbe a pensare ad un impegno assunto in altri tavoli dal Governo, ma che non si riscontra nel testo. Questa deve essere una prima risposta.

In base a ciò si stabilirà poi se le differenze sono o meno a carico dei lavoratori.

Vi è poi la questione della difesa dei diritti acquisiti da un numero circoscritto di ex militari in transito (si tratta di 200 persone). Qualora il riconoscimento si limiti a questi non credo si solleveranno obiezioni, mentre allargando il numero si attuerebbe un principio in contrasto con le indicazioni della 1^a Commissione permanente.

PETRONIO, sottosegretario di Stato per i trasporti. Per quanto riguarda l'impegno, in effetti c'è stato e lo confermo.

SENESI. Però qui si parla del 40 per cento.

PETRONIO, sottosegretario di Stato per i trasporti. Il testo era stato predisposto prima e quindi il Governo accoglie la percentuale del 60 per cento.

NIEDDU, relatore alla Commissione. Occorre tenere conto del fatto che i sindacati hanno avanzato numerosissime richieste non omogenee e quindi ribadisco la necessità della costituzione di un Comitato ristretto affinché esse vengano vagliate.

PETRONIO, sottosegretario di Stato per i trasporti. Anche il Governo esprime parere favorevole alla proposta del relatore.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, si procederà alla costituzione di un Comitato ristretto. Invito, pertanto, i Gruppi parlamentari a designare i propri componenti.

Non facendosi osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

«Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità» (1981), risultante dal testo unificato dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Botta ed altri; Lucchesi ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e rinvio; costituzione di un Comitato ristretto)

PRESIDENTE. 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 dal testo unificato dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Botta ed altri; Lucchesi ed altri, già approvato dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo la discussione sospesa nella seduta del 14 marzo dopo l'illustrazione del disegno di legge da parte del senatore Mariotti.

Dichiaro aperta la discussione generale.

SENESI. Signor Presidente, devo fare innanzitutto una premessa su cui non so se il rappresentante del Governo sarà in grado di darmi una risposta. Desidero sapere se in concomitanza con l'esame del presente disegno di legge si possa affrontare anche il provvedimento che si riferisce a tutto il settore dell'autotrasporto in conto terzi. A mio avviso, il disegno di legge al nostro esame e gli altri provvedimenti già annunciati dal Governo (che sono poi stati oggetto del recente conflitto tra gli autotrasportatori ed il Governo) sono connessi e richiedono un'azione congiunta.

Se lo scopo finale del provvedimento al nostro esame, così come stabilisce anche il Piano generale dei trasporti, è quello di una azione globale d'intervento realizzata dal Governo in questo settore, allora non c'è dubbio che il provvedimento sull'autotrasporto in conto terzi deve essere affrontato non dico contestualmente, ma almeno in tempi molto ravvicinati. Questa è una esigenza che il mio Gruppo parlamentare intende sottolineare ed evidenziare.

D'altra parte dobbiamo tener presente che nel testo del disegno di legge n. 1981 si rintracciano diverse interconnessioni (soprattutto nel Capo II) con i provvedimenti che ho citato.

Per questi motivi, durante o subito dopo la discussione del disegno di legge n. 1981, è opportuno che la nostra Commissione affronti il tema dell'autotrasporto in conto terzi.

Per quanto riguarda il merito del provvedimento al nostro esame, desidero ricordare che su di esso si è svolto presso la Camera dei deputati un dibattito abbastanza complesso. Se si prendono in esame i resoconti delle sedute della Commissione competente, si potrà accertare la profonda differenziazione che si è venuta a creare nell'ambito della discussione. Ricordo che il Gruppo comunista si è espresso in senso contrario sul provvedimento, pur avendo auspicato da tempo interventi efficaci e di indirizzo in questo settore; ciò che il mio Gruppo ha soprattutto rimproverato è il fatto che dopo tre anni dall'approvazione del Piano generale dei trasporti ancora non siano stati realizzati provvedimenti idonei.

Il disegno di legge - nel Capo I - tenta di dare una definizione di interporto, definizione che non risulta chiara. Sarebbe opportuno migliorare tale definizione, assicurando una lettura più chiara del testo,

in quanto genera confusione soprattutto in riferimento alle funzioni dell'interporto. È vero che noi ci troviamo di fronte ad attività complesse che per ora non hanno ricevuto nel nostro Paese un inquadramento organico (come è avvenuto all'estero); è necessario, però, che i tentativi di avvio che vengono realizzati dal Governo e dal Parlamento contengano indirizzi programmatici più chiari in questo senso.

Soprattutto deve essere chiaro l'obiettivo per cui nasce l'interporto. Infatti approviamo provvedimenti di legge o piani - l'ultimo è quello che abbiamo varato in materia di investimenti nelle ferrovie - che però non hanno poi quella trasparenza e quella chiarezza di indirizzi necessari a livello nazionale.

Il testo in esame più che altro affronta, per ora, l'ipotesi di un piano quinquennale di investimenti per impianti, in parte esistenti ed in parte da creare, individuati dal Piano generale dei trasporti. La competente Commissione della Camera dei deputati ha escluso una parte degli indirizzi che il Piano generale indicava, in quanto ha eliminato dal testo al nostro esame due interporti di primo livello, quello dell'area lombarda e quello dell'area campana. Auspichiamo che tale esclusione sia temporanea e si possa recuperare.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nulla vieta di reinserirli con un emendamento.

SENESI. Saremmo ben contenti di recuperare La Chiarella, Segrate e Nola-Marcianise.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono già inseriti nell'aggiornamento del Piano.

SENESI. Infatti, si tratta di riportarli nel testo in esame.

Altro aspetto che vorrei sottolineare è il seguente. Trattandosi di una attività che noi razionalizziamo, ma anche innoviamo, non riesco a comprendere l'istituto della concessione. In altre parole, se un interporto è un complesso di attività e di servizi svolti da più soggetti e l'unico aspetto che resterebbe «pubblico» (uso le virgolette proprio perchè non tutti gli interporti sono uguali e quindi le proprietà sono di natura privata) sarebbe quello della costruzione dei magazzini, mi chiedo, allora, cosa viene concesso. Se per interporto intendiamo un complesso di attività, che possono anche fare capo ad una società unica per darsi le regole di comportamento - ma è chiaro che le Ferrovie continueranno a gestire il loro settore e che esse determineranno ovviamente le tariffe, mentre le tariffe del settore sanitario saranno determinate dai soggetti che svolgeranno l'attività sanitaria e le dogane avranno il loro regime -, mi domando cosa verrà inteso come concesso dallo Stato. Quindi per noi non risulta comprensibile il concetto di concessione. Abbiamo anche esaminato, sulla base delle vigenti norme, la competenza in materia di merci. È pur vero che all'epoca lo Stato mantenne in capo al Governo la competenza delle merci; tale attività, quindi, si è svolta nel paese dal 1972 ad oggi senza che le Regioni siano mai potute intervenire in tale materia proprio perchè essa restava in capo allo Stato nelle sue articolazioni.

Non riusciamo, pertanto, a vedere il senso logico di una tale proposta; mentre riteniamo che gli indirizzi programmatori debbano restare in capo ai Ministri competenti, con gli obiettivi già indicati dal Piano generale, sottolineiamo l'aspetto dell'urgenza poichè questo testo arriva assai in ritardo in rapporto ai bisogni che conosciamo. Non a caso questa Commissione ha svolto per mesi delle audizioni nel settore merci ed è pertanto consapevole dell'urgenza non solo dell'approvazione del provvedimento, ma soprattutto della accelerazione dei tempi.

Infatti, anche se approvassimo questo testo dopodomani, ci vorrebbe almeno un anno perchè vada a regime: sei mesi occorrerebbero al Governo per fare il piano sul primo e secondo livello; altri due mesi sarebbero necessari al Ministro dei trasporti per fare il primo provvedimento di approvazione del piano ed occorrerebbero ulteriori due mesi per approvare il provvedimento di concessione, ammesso che questa resti, e quindi ci troveremmo già al 1991.

Il nostro Gruppo, allora, propone che si proceda ad una inversione, nel senso di recepire il primo livello individuato, di procedere ad una rapida approvazione della convenzione e di indicare tempi molto più brevi perchè il Ministero dei trasporti faccia la convenzione. Occorre tenere presente che si agisce su impianti già esistenti nella stragrande maggioranza dei casi. Per quanto riguarda poi i nuovi impianti che devono nascere (mi riferisco alla Lombardia ed alla Campania), proprio attraverso la convenzione si devono prevedere tempi ristretti, che sono quelli che ci impone il mercato europeo.

Introdurre la concessione, a mio avviso, porterebbe dei ritardi poichè le procedure previste dal testo sono di una tale lungaggine da distorcere l'esigenza di rapidità che richiede il settore. La nostra proposta è quella di andare ad un convenzionamento complessivo, dal primo al secondo livello. Infatti anche in quest'ultimo abbiamo strutture che possono già essere messe in moto purchè rientrino nel disegno generale, e visto che si procederà ad una revisione del Piano generale dei trasporti, con una conferenza di prossima convocazione, le localizzazioni indicate, ammesso e concesso che siano conformi alla strategia del Piano, potrebbero cominciare a partire.

Ci troviamo in un campo in cui gli operatori pubblici e privati hanno bisogno di certezza nelle scelte e di tempi rapidi nei movimenti: trasportano merci e non possono attendere i tempi della burocrazia. Chiediamo perciò che la convenzione sia estesa a tutto il comparto e che ovviamente vengano rimodulati i finanziamenti giacchè sia per quelli previsti dall'articolo 6 che per quelli previsti dall'articolo 8 occorre procedere ad una verifica rispetto agli stanziamenti previsti dalla legge finanziaria, poichè non mi sembra vi sia coincidenza. Quindi, vorrei sapere se il Governo è in grado di darmi una spiegazione.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. La convenzione dovrebbe avere dei contributi?

SENESI. La convenzione - così come viene stabilito nell'articolo 10 - deve indicare i tempi, i finanziamenti e gli indirizzi per il tipo di investimento. A questo punto gli operatori sono disponibili e le Ferrovie hanno predisposto un proprio piano: allora si tratta semplicemente di

raccordarlo. Ciò che manca (e questo aspetto è di competenza del Ministero dei lavori pubblici) è una scelta in materia di viabilità e di accesso.

In sostanza in questo settore è stata realizzata una localizzazione degli impianti e le Ferrovie hanno predisposto un piano (che va ricordato con gli impianti esistenti). Ciò che occorre, quindi, è una strategia della viabilità e di accesso, considerato che un altro obiettivo che dobbiamo perseguire, oltre ad una riduzione del trasporto su gomma, è quello del decongestionamento di grandi aree. In tale settore questa integrazione deve essere realizzata dall'ANAS e dalle altre società autostradali.

Non credo che i finanziamenti che sono stati predisposti possano coprire tutte queste spese. Per tale motivo dobbiamo valutare l'opportunità di predisporre dei progetti integrati oppure una convenzione (in sostanza devono essere previsti gli impegni tra i vari Ministeri, le Regioni competenti e gli operatori, in questo caso pubblici e privati). Una convenzione potrebbe indicare le regole, i soggetti e i finanziamenti che devono essere assicurati dallo Stato.

Per quanto riguarda il Capo II del disegno di legge al nostro esame (che prevede «Norme in materia di intermodalità»), desidero far presente che già negli anni scorsi abbiamo affrontato un provvedimento che si riferiva agli interventi finanziari per associazionismo e finanziamenti in capo ad imprese che si cimentassero in sistemi innovativi nell'intermodalità. In quella occasione il mio Gruppo parlamentare contestò (e la stessa osservazione è stata fatta adesso presso l'altro ramo del Parlamento) la quantificazione dei riferimenti pregressi in base ai quali venivano assegnati i finanziamenti. Evidentemente in questo settore si è proceduto ad un'ampia riflessione in quanto sono state recepite (anche per le proteste di alcuni operatori esclusi da questo provvedimento) alcune proposte di modificazione. In fin dei conti dobbiamo riconoscere chi si è veramente cimentato in questo campo ed agire per incentivarlo ulteriormente in tale attività. Inoltre, dobbiamo trovare un giusto equilibrio affinché non si vengano a creare discrepanze, che in realtà si potrebbero verificare, con il provvedimento al nostro esame.

Signor Presidente, siamo fermamente convinti che vada sostenuto e razionalizzato l'associazionismo di imprese e cooperative, settore molto delicato in cui l'offerta è superiore alla domanda. In riferimento al provvedimento al nostro esame, dobbiamo allora valutare se sia opportuno stralciare gli articoli che si riferiscono a questo tema, per predisporre un provvedimento più organico, oppure se debbano essere migliorati. Possiamo procedere a tale valutazione in questa sede. Ci troviamo nella condizione di poter presentare degli emendamenti per favorire l'autotrasporto, evitando così che il 14 maggio si verifichi un nuovo blocco da parte degli autotrasportatori? Possiamo anticipare in sede parlamentare quei provvedimenti che soddisfano le richieste avanzate da queste categorie? A mio avviso ciò è possibile e siamo in grado di predisporre un disegno di legge più complesso ed organico. Il provvedimento al nostro esame potrebbe assorbire quelle posizioni elaborate dal Governo in questo campo e che sono state già concordate (anche se ancora c'è un certo scontro sulla questione fiscale) con le

categorie interessate. In questo modo diamo un segnale preciso a questo settore che aspetta da anni di essere sostenuto con precisi provvedimenti, che devono essere adottati rapidamente.

Signor Presidente, onorevoli senatori, concludo il mio intervento sottolineando che il Gruppo parlamentare che rappresento assicurerà tutto il contributo indispensabile e necessario per accelerare l'*iter* di questo provvedimento, molto atteso dalle categorie interessate.

SANESI. Signor Presidente, intervengo brevemente per rivolgere una domanda al rappresentante del Governo. Rifacendomi a quanto ha sostenuto la senatrice Senesi, desidero sapere se la concessione si riferisce soltanto alle infrastrutture pubbliche che devono essere messe a disposizione. Desidero avere questo chiarimento dal rappresentante del Governo in quanto anch'io ho dei dubbi sulla concessione.

PRESIDENTE. Onorevoli senatori, la Presidenza verificherà se è stato già presentato da parte del Ministro dei trasporti il disegno di legge sulla ristrutturazione dell'autotrasporto pubblico alla Camera dei deputati o al Senato. Mi risulta che il Ministro si è impegnato con gli autotrasportatori a presentare questo provvedimento e forse l'ha già fatto.

Per quanto riguarda la proposta avanzata dalla senatrice Senesi non so quanto si possa applicare tecnicamente, in quanto bisognerebbe stralciare tutto il Capo II ed inserirlo in un altro provvedimento. Forse è meglio tener presenti e confrontare i provvedimenti a cui ci siamo riferiti, in modo da collegarli coerentemente in un unico disegno strategico.

ULIANICH. Signor Presidente, desidero rivolgere una domanda all'onorevole Sottosegretario in modo da diradare le tenebre che si addensano nella mia mente dopo una prima lettura del disegno di legge al nostro esame.

L'articolo 10 si riferisce ad alcuni interporti di primo livello, ed esattamente a quelli di Bologna, Padova, Verona, Orbassano e Rivalta Scrivia. Questi sono gli unici interporti di primo livello considerati dal Piano generale dei trasporti?

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Con l'ultimo aggiornamento sono stati aggiunti due nuovi interporti.

ULIANICH. Per quanto riguarda il Meridione, sono stati considerati alcuni interporti di primo livello?

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. È considerato interporto di primo livello quello di Nola-Marcianise.

ULIANICH. Quindi, va inserito nell'articolo 10?

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo valuta positivamente un eventuale emendamento concernente l'inserimento del centro Nola-Marcianise tra gli interporti di primo livello.

ULIANICH. Desidero porre un'altra domanda al Sottosegretario. Qui si parte dal presupposto che l'interporto debba avere come elemento centrale uno scalo ferroviario. Non potrebbe avvenire, trattandosi di porti di grande rilevanza, che il punto centrale sia costituito da un porto collegato con uno scalo ferroviario? Per quale motivo si ritiene che lo scalo ferroviario debba in ogni caso essere rappresentativo dell'elemento centrale di un interporto e non si decide invece, a seconda dei casi, a seconda dei porti e degli scali, in modo tale che l'elemento centrale possa essere alternativo e non necessariamente fissato unicamente in uno scalo ferroviario come nodo centrale nell'interporto?

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. I porti già hanno collegamenti sia con la viabilità normale che con quella su ferro. Quindi, in sostanza, l'interporto di cui lei parla già esiste. Vogliamo ora privilegiare ed incentivare l'intermodalità tra ferro e gomma, eventualmente collegandola anche ai porti ed aeroporti. Lei ha fatto riferimento a Nola-Marcianise: quello è un interporto per tutti e quattro i livelli.

ULIANICH. Onorevole Sottosegretario, mi riferisco ad esempio al porto di Napoli che, in realtà, con cosa è collegato?

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. È collegato con le ferrovie dello Stato.

ULIANICH. Solo in linea teorica.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. È collegato in modo efficiente. L'attuale collegamento ferroviario è sufficiente a soddisfare le esigenze del porto di Napoli.

ULIANICH. Non vedo, di fatto, tutto questo movimento. Mi trovo a passare quasi giornalmente per il porto di Napoli e non vedo mai treni in arrivo o in partenza che dislochino merci.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. È stata privilegiata la gomma.

PRESIDENTE. In realtà c'è una spiegazione. L'interporto si pone al servizio di un'area geografica ed economica che nessun porto può dare, poichè è baricentrica rispetto a grosse aree in cui converge anche l'attività portuale, ma in cui convergono l'autostrada, le ferrovie, la vicinanza dell'aeroporto.

Se si va ad esaminare la localizzazione di queste strutture si vedrà che si tratta in genere di grandi pianure, di grandi spazi in cui diverse realtà socio-economiche convergono. Il porto è sempre periferico rispetto all'interporto che è più centrale.

ULIANICH. La ringrazio, signor Presidente. Insisto però sul fatto che questi collegamenti siano effettivi. Non mi è sufficiente vedere rotaie, voglio vedere i treni.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. I collegamenti ferroviari ci sono; se non c'è richiesta di trasporto su ferro non ci possiamo fare niente.

ULIANICH. La richiesta è anche in rapporto alla convenienza e alla velocità con cui viene effettuato un servizio.

PRESIDENTE. Senatrice Senesi, lei si è dichiarata insoddisfatta della stessa definizione di interporto che per la verità mi convince abbastanza, poichè vi sono tutti gli elementi di intermodalità richiesti.

VISCONTI. Concettualmente non funziona, perchè non è un'integrazione fra infrastrutture e servizi.

PRESIDENTE. La mia proposta sarebbe quella di passare in sede di Comitato ristretto.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione*. Nel corso dell'audizione avuta con il Ministro abbiamo appreso che il Governo è intervenuto recentemente con taluni disegni di legge, uno di essi in particolare riguardante la concentrazione. C'è quindi questa volontà.

Per quanto concerne il nostro lavoro, ritengo che dobbiamo stabilire se sia funzionale - considerati i tempi, gli obiettivi e le possibilità operative successive - unificare o correlare direttamente il provvedimento al nostro esame e quello che il Governo si accinge a presentare o ha già presentato al Parlamento, oppure se sia più utile far procedere separatamente i due provvedimenti, con le necessarie integrazioni che si appaleseranno nel corso dell'esame.

Sono tutti aspetti che credo emergeranno durante il lavoro del Comitato ristretto (se decidiamo - ed io sono favorevole - di costituirlo). Quindi, propongo al Governo di soprassedere questa mattina dal fare qualsiasi proposta e di riservarsi la possibilità e la capacità di indirizzo in una fase successiva, quando cioè saremo riusciti a prendere in esame dettagliatamente i vari aspetti. In quella occasione il Governo potrà indicare la soluzione più appropriata.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono d'accordo con la tesi espressa dal relatore Mariotti. In sostanza il Governo potrà, nel corso del dibattito nell'ambito del Comitato ristretto, prospettare l'una o l'altra strada, tenendo presente che al Governo non interessa se i provvedimenti vengono o meno esaminati congiuntamente, ma un loro rapido *iter*.

PRESIDENTE. A questo punto, devo invitare l'onorevole Sottosegretario a verificare se il Ministro dei trasporti ha presentato il provvedimento riguardante l'autotrasporto alla Camera o al Senato.

Poichè non si fanno osservazioni, si procederà alla costituzione di un Comitato ristretto. Invito, pertanto, i Gruppi parlamentari a designare i propri componenti.

Il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato pertanto ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 12,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO