

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

19.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 OTTOBRE 1988

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Sull'ordine dei lavori:		Disegno e proposta di legge (Rinvio):	
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3	Norme per favorire il traffico di cabotaggio (2766);	
Baghino Cesco Giulio	3	Chella ed altri: Norme sullo sviluppo dell'intermodalismo e per il riequilibrio del trasporto interno mediante il cabotaggio (2928)	4
Matulli Giuseppe	3	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	4, 5, 7
Proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):		Baghino Cesco Giulio	6
Senatori Visca ed altri: Integrazione all'articolo unico della legge 26 luglio 1984, n. 415, di modifica dell'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, relativa alla disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali (<i>Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (2675);		Cerofolini Fulvio	6
Cerutti ed altri: Integrazione alla legge 7 aprile 1976, n. 125, relativamente ai soggetti autorizzati ad esercitare il servizio automobilistico da piazza negli aeroporti (1919)	3	Chella Mario	5
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 4	Fagni Edda	6
Ridi Silvano	4	Grippo Ugo, <i>Relatore</i>	4
		Matulli Giuseppe	6
		Prandini Giovanni, <i>Ministro della marina mercantile</i>	5, 6
		Ridi Silvano	5, 7

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,40.

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

(È approvato).

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca al primo punto la discussione dei progetti di legge in materia di cabotaggio. Non essendo, tuttavia, ancora giunto il ministro della marina mercantile, propongo un'inversione dell'ordine del giorno nel senso di esaminare subito le proposte di legge nn. 2675 e 1919 concernenti la circolazione dei taxi nelle aree aeroportuali, e passare successivamente al disegno ed alla proposta di legge nn. 2766 e 2928.

CESCO GIULIO BAGHINO. Sono contrario non tanto all'inversione dell'ordine del giorno, quanto alla trattazione delle proposte di legge nn. 2675 e 1919. Ricordo che il problema della circolazione dei taxi negli aeroporti dovrebbe essere affrontato nel quadro delle più organiche misure sull'attività di trasporto automobilistico pubblico da piazza. Approvare una « leggina » sarebbe inutile.

GIUSEPPE MATULLI. Onorevole Baghino, come relatore dei provvedimenti in questione, ricordo che già in sede di discussione sulle linee generali si è posta tale questione; è vero che la materia dovrà essere disciplinata nel quadro della normativa generale riguardante i taxi, ma

il problema specifico cui attengono i provvedimenti al nostro esame — uno dei quali già approvato dal Senato il 28 aprile scorso — comporta attualmente inconvenienti non lievi e necessita di una rapida regolamentazione.

PRESIDENTE. Ritengo che si possa procedere all'esame del secondo punto all'ordine del giorno, in quanto la sua peculiarità non pregiudica le decisioni da prendere in merito alla più organica legge sui taxi.

Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito di procedere subito al seguito della discussione delle proposte di legge nn. 2675 e 1919.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione delle proposte di legge senatori Visca ed altri: Integrazione all'articolo unico della legge 26 luglio 1984, n. 415, di modifica dell'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, relativa alla disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali (Approvata dall'VIII Commissione permanente del Senato) (2675); Cerutti ed altri: Integrazione alla legge 7 aprile 1976, n. 125, relativamente ai soggetti autorizzati ad esercitare il servizio automobilistico da piazza negli aeroporti (1919).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa dei senatori Visca ed altri: « Integrazione all'articolo unico della legge 26 luglio 1984, n. 415, di modifica dell'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, relativa alla

disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali », già approvata dall'VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 28 aprile 1988, e dei deputati Cerutti ed altri: « Integrazioni alla legge 7 aprile 1976, n. 125, relativamente ai soggetti autorizzati ad esercitare il servizio automobilistico da piazza negli aeroporti ».

Ricordo che nella seduta del 21 settembre scorso si è conclusa la discussione sulle linee generali.

Comunico che il 28 settembre scorso la I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole sulla proposta di legge n. 2675, assunta come testo-base.

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

ART. 1.

1. Il comma aggiuntivo inserito dopo il primo comma dell'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, dall'articolo unico della legge 26 luglio 1984, n. 415, è sostituito dai seguenti:

« Nell'ambito degli aeroporti di cui al comma precedente sono autorizzati ad effettuare il servizio di piazza i titolari di licenza di autopubblica rilasciata dal comune capoluogo, dai comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade o dai consorzi di comuni interessati istituiti con decreto del presidente della regione.

La competenza a disciplinare le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, ivi compresa la fissazione del numero massimo di licenze che ciascun comune o consorzio può rilasciare, proporzionalmente al bacino di utenza aeroportuale, è delegata al presidente della regione, che vi provvede a mezzo di decreto, sentita l'apposita commissione regionale ».

SILVANO RIDI. Signor presidente, chiedo che l'articolo sia votato per parti separate, nel senso di votare prima l'alinea e il primo capoverso fino alle parole: « del presidente della regione », e successivamente il secondo capoverso, dalle pa-

role: « La competenza a disciplinare » alla fine. Ritengo comunque che la questione oggetto di questo provvedimento dovrebbe essere trattata in occasione della discussione dei progetti di legge per l'organica disciplina del servizio automobilistico pubblico in piazza.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Ridi.

Pongo in votazione la prima parte dell'articolo unico, fino alle parole: « del presidente della regione ».

(È respinta).

A questo punto, ritengo che non abbia più significato proseguire nelle votazioni.

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Norme per favorire il traffico di cabotaggio (2766); e della proposta di legge Chella ed altri: Norme sullo sviluppo dell'intermodalismo e per il riequilibrio del trasporto interno mediante il cabotaggio (2928).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Norme per favorire il traffico di cabotaggio »; e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Chella, Ridi, Angelini Giordano, Fagni, Borghini, Bordon, Cannelonga, Castagnola, Ciafardini, Ciocci Lorenzo, Cordati Rosaia, Mangiapane, Menziotti, Lavorato, Petrocelli, Ronzani, Samà, Strumendo: « Norme sullo sviluppo dell'intermodalismo e per il riequilibrio del trasporto interno mediante il cabotaggio ».

L'onorevole Grippo ha facoltà di svolgere la relazione.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Pur rendendomi conto dell'importanza del provvedimento oggi al nostro esame, desidero chiedere ai colleghi di rinviare di una settimana la discussione, poiché il disegno di legge affronta una materia complessa e necessita di maggiori approfondimenti. D'altronde, tali approfondimenti

sono essenziali proprio in vista di un sollecito prosieguo dell'iter.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Dichiariamo che certe leggi sono urgenti, ma poi non le affrontiamo mai! Il cabotaggio, la riforma delle gestioni portuali e della portualità turistica sono tutti aspetti di un settore per il quale è necessario un aggiornamento della legislazione, se vogliamo muoverci speditamente verso degli obiettivi indicati nel Piano generale dei trasporti e soprattutto in vista della scadenza del 1992, che deve trovarci preparati e competitivi.

Mi rendo conto, comunque, che, dopo mesi ed anni di attesa, una settimana in più non pregiudica nulla; quindi, mi dichiaro disponibile ad aperture e proposte migliorative.

SILVANO RIDI. Anche alternative ?

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Ho minore disponibilità per le proposte alternative. Ho preso visione della proposta di legge presentata dall'onorevole Chella: vi sono diversità non di poco conto, ma esiste una logica comune che ritengo debba essere rafforzata; dobbiamo sviluppare il confronto senza chiusure aprioristiche. Se il relatore ritiene opportuno l'aggiornamento di una settimana, non mi oppongo. Mi auguro, però, che si metta a frutto questo periodo di tempo anche perché corriamo il rischio di perdere gli stanziamenti, peraltro modesti, previsti nella legge finanziaria 1988 e, nello stesso tempo, dilazioniamo una risposta che numerosi imprenditori — interessati ad operare investimenti, qualora venisse approvata una nuova legge in materia — attendono come è noto con ansia. Infatti, la cantieristica navale presuppone una certa programmazione.

Pertanto, se non vogliamo cedere il traffico di cabotaggio a chi nel 1992 risulterà meglio organizzato di noi a livello europeo, non dobbiamo perdere altro tempo.

PRESIDENTE. Sono del parere che la richiesta di rinvio formulata dal relatore relativamente alla trattazione di una materia urgente, ma assai complessa, possa essere accolta. Tale richiesta, infatti, è dettata dall'esigenza di sondare in profondità la possibilità di una convergenza di opinioni che apparirebbero differenziate non solo tra le forze politiche, ma nell'ambito della stessa maggioranza. Se un breve rinvio può facilitare il varo del provvedimento, il tempo impiegato per approfondire le diverse tematiche verrà rapidamente recuperato.

MARIO CHELLA. La materia relativa al cabotaggio è estremamente urgente da definire, così come, del resto, tutta la tematica dell'economia marittima ha bisogno di provvedimenti che affrontino alla radice una serie di problemi. Occorre allora aggiornare la legislazione del settore secondo gli indirizzi del Piano generale dei trasporti. Infatti, il 1992 si sta rapidamente avvicinando e sappiamo che potremo affrontare quella scadenza solo sulla base delle misure che già oggi riusciremo ad adottare; altrimenti il 1992 si rivelerà, per il sistema dei trasporti italiani, una data molto pesante, funesta e fatale. Questo è il rischio che corriamo!

D'altro canto, il disegno di legge sul cabotaggio che abbiamo in esame è di carattere molto settoriale e limitato. Il ministro Prandini ha poc'anzi affermato che gli operatori sono in attesa: signor ministro, non solo gli armatori aspettano, ma tutto il mondo legato al trasporto di cabotaggio, ben diverso e più vasto di quello armatoriale!

Il provvedimento governativo si incentra sostanzialmente sul settore armatoriale e considera molto poco altri problemi, come quello dell'utilizzo dei porti. È un fatto che giudichiamo molto negativo (e non per una questione di principio), in quanto non suscettibile di fornire risposte positive allo sviluppo del cabotaggio.

Senza entrare nel merito del provvedimento, ritengo che la richiesta di rinvio del relatore possa essere accolta, se com-

porta un ripensamento all'interno della maggioranza, ossia la possibilità di affrontare in maniera più adeguata i problemi del cabotaggio che richiedono misure urgenti.

Ci auguriamo che un rinvio della discussione possa servire ad imboccare una strada meno parziale e limitata, in modo da ottenere per lo sviluppo del settore in questione risultati positivi.

EDDA FAGNI. Alle argomentazioni del collega Chella, che condivido, mi permetto di aggiungere alcune brevi considerazioni. Ricordo che la nostra Commissione ha avviato, anche se non ancora concluso, un'indagine conoscitiva sull'economia marittima dalla quale sono emersi dati molto interessanti. Abbiamo svolto una serie di audizioni dei rappresentanti dell'armamento privato e pubblico, della Confindustria, dei sindacati, tutti interessati ad una sollecita adozione delle misure auspicate.

Sono favorevole al rinvio di una settimana della discussione purché risulti costruttivo, produttivo e non si rilevi espediente dilatorio. Deve trattarsi di un rinvio che ci consenta, anche in base alla documentazione raccolta, di prendere in considerazione pure le richieste relative non soltanto al cabotaggio, ma anche ai centri intermodali, alla riclassificazione dei porti, alla riforma delle gestioni portuali. Sono infatti sul tappeto ben tre provvedimenti attinenti a queste materie, tutti importanti, che presentano connessioni tra loro e potrebbero favorire sinergie notevoli qualora fossero portati avanti con una certa sollecitudine, in una direzione che tutti auspichiamo produttiva e costruttiva per l'economia marittima del nostro paese!

CESCO GIULIO BAGHINO. Anch'io ritengo che il rinvio chiesto dal relatore possa essere accolto. Penso infatti che, se si ha veramente intenzione di licenziare celermente il provvedimento, sia necessario approfondire temi sul tappeto e assumere decisioni concordi, anche per evitare che poi qualche gruppo (o lo stesso

ministro) sia costretto a chiedere la rimessione in Assemblea del disegno di legge. Se, come ho detto prima, abbiamo intenzione di far presto, dobbiamo sforzarci di approvare il provvedimento nella nostra Commissione, respingendo eventuali proposte di discussione congiunta da parte di altre Commissioni. Sappiamo bene, infatti, quali risultati abbia prodotto questo modo di procedere!

FULVIO CEROFOLINI. Mi associo alle considerazioni fatte dal presidente sulla richiesta del relatore, a condizione che si tratti non di un rinvio puro e semplice, ma di un'occasione che consenta ulteriori approfondimenti, maggiori contatti ed una istruttoria più completa per rendere più agevole l'iter del provvedimento in discussione.

GIUSEPPE MATULLI. Anch'io mi associo alle considerazioni dei colleghi sull'opportunità di un breve rinvio della discussione, per le ragioni enunciate dal relatore.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei semplicemente precisare — in particolare all'onorevole Chella — che, quando prima ho accennato alle attese di operatori economici, di settori commerciali, l'ho fatto per evidenziare l'esigenza di una programmazione degli investimenti. Non vorrei che questa sottolineatura venisse interpretata malamente, visto che siamo non in una fase di polemica politica *tout court*, ma in una sede in cui si cerca di giungere alla elaborazione di un buon prodotto legislativo. Tale impostazione risponde alle stesse preoccupazioni espresse dall'onorevole Chella, circa le scadenze future.

Ritengo opportuno ricordare che il Governo ha già predisposto una serie di disegni di legge, di cui quello sul cabotaggio rappresenta la parte più specialistica già approvata dal Consiglio dei ministri. Gli altri disegni di legge verteranno sulle gestioni portuali — tale provvedimento è stato già inviato al concerto con le altre amministrazioni — e sulla portualità turi-

stica. Qualora si volesse — mi rivolgo al relatore — comprendere anche il cabotaggio in questo sforzo di riforma complessiva della portualità italiana (che riguarda tutte le parti interessate a queste proposte di legge, frutto di un paziente lavoro di concertazione politica non solo tra le amministrazioni, ma anche tra le forze politiche che sostengono il Governo), considererei apprezzabile ogni ulteriore sforzo in tale direzione.

Tutti possono sottolineare le diversità dei punti di vista, ma per quanto riguarda la riforma delle gestioni portuali, vorrei rilevare che, dopo un lungo lavoro che ha coinvolto tutti gli operatori del settore, si è giunti ad un concerto sempre più stretto e ravvicinato con il vicepresidente del Consiglio; tanto che la stesura definitiva del disegno di legge è risultata il frutto della collaborazione del Ministero della marina mercantile con la Presidenza del Consiglio dei ministri. Ognuno si deve assumere le proprie responsabilità politiche. Io mi prenderò le mie, anche perché considero adeguate le risposte date ai problemi in discussione e ritengo necessario passare dalle dichiarazioni astratte (nell'ambito delle quali tutti concordano sull'esigenza di tramutare le compagnie portuali in imprese, nella prospettiva della scadenza del 1992) alla concreta adozione dei provvedimenti di riforma.

Tutte queste considerazioni ci trovano d'accordo astrattamente, ma quando si scende nel concreto di una riforma comportano una serie di preoccupazioni che, di fatto, rallentano l'iter della riforma stessa. Non ho certo la presunzione di ritenere che, per raggiungere tali obiettivi, vi sia una sola strada obbligata da seguire. Vi è, invece, la massima disponibilità, da parte mia, ad individuare la via migliore, pur sapendo che ci troviamo di fronte a scadenze tali da imporci la revisione di alcuni istituti che sono da annoverarsi tra le cause delle inefficienze e del nostro « star fuori » dal mercato internazionale.

Intendo assicurare la mia piena disponibilità nel portare avanti i provvedimenti legislativi in materia con sollecitudine, così da giungere, prima della fine dell'anno, ad approvare almeno in questo ramo del Parlamento il disegno di legge; diversamente correremmo il rischio di perdere gli stanziamenti previsti nella legge finanziaria del 1988.

SILVANO RIDI. Non ho nulla da obiettare al fatto che il ministro della marina mercantile consulti puntualmente le parti sociali e i « pezzi » della maggioranza, perché è attraverso tale lavoro di cesello che si potrà arrivare all'elaborazione di un testo.

Vorrei sottolineare il fatto che il lavoro svolto ha interessato soltanto i partiti della maggioranza e non il Parlamento nel suo complesso. Il Governo non può, a nostro avviso, in nome del lavoro compiuto, assumere in Parlamento — che è sede suprema della sovranità — un atteggiamento di chiusura.

Se riscontreremo più vasta disponibilità e maggior rispetto per il ruolo di tutte le parti politiche, l'iter del disegno di legge in discussione procederà con sollecitudine; in caso contrario, e in particolare se il provvedimento dovesse essere ritenuto praticamente imm modificabile, le difficoltà risulterebbero insuperabili, aprendo così un vuoto difficilmente colmabile.

PRESIDENTE. La discussione dei progetti di legge è pertanto rinviata ad altra seduta.

La seduta termina alle 10,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. GIANLUIGI MAROZZA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO