

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

62.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 APRILE 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):		Ridi ed altri: Legge-quadro per il servizio di trasporto persone mediante autoservizi pubblici non di linea (1967);	
Senatori Bernardi ed altri: Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) (Approvati, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4609)	3	Trantino: Nuove norme in materia di trasporto delle persone mediante autoservizi pubblici non di linea (2510);	
Testa Antonio, <i>Presidente, Relatore</i>	3, 5, 6	Righi: Legge-quadro per il servizio di trasporto di persone con autoservizi pubblici non di linea (2742);	
Angelini Giordano	4, 5	Sanguineti ed altri: Disciplina del trasporto pubblico di persone con vetture non di linea, mediante noleggio di autobus con conducente (2817)	6
Bernini Carlo, <i>Ministro dei trasporti</i>	4, 5	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	6, 8
Chella Mario	3	Angelini Giordano	8
Picano Angelo, <i>Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica</i>	5	Barbalace Francesco, <i>Relatore</i>	7, 8
Proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):		D'Amato Carlo	8
Aniasi ed altri: Legge-quadro per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone individuale e collettivo (261);		Santonastaso Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	7

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,40.

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

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno e della proposta di legge senatori Bernardi ed altri: Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) (Approvati, in un testo unificato, dall'VIII Commissione permanente del Senato) (4609).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno e della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Bernardi ed altri: « Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) », già approvati, in un testo unificato, dall'VIII Commissione permanente del Senato nella seduta antimeridiana del 14 febbraio 1990.

Ricordo che, nella seduta dell'11 aprile 1990, l'importanza del provvedimento in esame suggerì di rinviarne il seguito della discussione sulle linee generali, al fine di ascoltare direttamente l'opinione del ministro dei trasporti. Fra l'altro, in quella seduta, emerse l'esigenza di chiarire la portata delle disposizioni concernenti i pareri obbligatori previsti per gli interventi adottati nel settore dei trasporti da amministrazioni statali, da regioni e da enti locali; si trattava, in particolare, di prevedere un limite di salvaguardia delle autonomie locali rispetto ad un'asserita rigidità della normativa.

Inoltre, si discusse in ordine al problema dei finanziamenti da iscriversi nel bilancio dello Stato, in relazione al visto di conformità del CIPET ed ai problemi fondamentali della funzione, dell'uso e della completezza del fondo unico.

Per quanto riguarda il fondo unico dei trasporti e della viabilità, l'intervento del CIPET — per quanto è emerso nelle linee della discussione finora svolta — appare puramente programmatico, nel senso che si riconosce a quel comitato la competenza di approntare schemi d'indirizzo. Sappiamo bene quanto valga una simile funzione senza una reale capacità di controllo degli indirizzi. Inoltre, occorre sottolineare che allo stato non sono ricompresi nel fondo unico tutti gli stanziamenti riguardanti spese per iniziative di legge e già in fase esecutiva, come, per esempio, il FIO ...

MARIO CHELLA. Il FIO è stato soppresso nel 1989.

PRESIDENTE. ...o la Cassa per il Mezzogiorno, i cui organismi potrebbero assumere decisioni di spesa difforni, dal momento che dispongono di una propria autonomia gestionale; viceversa, attualmente l'obiettivo prevalente sembra essere quello di una politica unitaria in conformità agli obiettivi del piano nazionale e dei piani regionali.

Per quanto riguarda la questione della presidenza del CIPET, in questa sede si pensò ad un'ipotesi di assunzione della carica da parte del ministro dei trasporti, in sostituzione e su delega del Presidente del Consiglio dei ministri, per ragioni di funzionalità. Il problema è rimasto aperto ed è stata, poi, prospettata la soluzione

di una presidenza da parte del ministro del bilancio e della programmazione economica, al fine di garantire un maggior controllo sotto il profilo della spesa; si tratta di un compromesso politico, che personalmente non vedo con entusiasmo, anche se lo considero accettabile in questa fase. Comunque, molti colleghi hanno sollecitato una nuova discussione su questo punto, anche perché si lavora all'istituzione del CIPET mentre si attende la riforma dei ministeri; quest'ultima determina una strategia di cambiamento che, però, non si sa quando potrà divenire effettiva.

GIORDANO ANGELINI. Vorrei aggiungere che il ministro ha fatto riferimento a questo problema anche in sede di Conferenza nazionale dei trasporti, parlando in particolare di un orientamento da noi condiviso e sostenuto, quello del ministero unico. In proposito, vorrei conoscere l'opinione del ministro su una serie di aspetti.

Innanzitutto, la legge di riforma della Presidenza del Consiglio dei ministri imponeva il riordino dei vari ministeri e dei diversi comitati, mentre il presidente del Consiglio ha recentemente rilasciato sulla stampa alcune affermazioni, secondo le quali — se non ricordo male — a suo avviso i ministeri andrebbero diminuiti. Il mio quesito nasce dal fatto che stiamo discutendo su un provvedimento che si è configurato come transitorio rispetto all'evoluzione che emerge dal quadro attuale. Desidero sapere quali siano le intenzioni del ministro Bernini rispetto all'ipotesi di ministero unico e se esista in proposito uno specifico orientamento.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Signor presidente, onorevoli colleghi, desidero prima di tutto ribadire la necessità che il provvedimento sia approvato in tempi solleciti. Esso non rappresenta in assoluto un toccasana, ma è utile per affrontare i problemi del settore; ecco perché ringrazio la Commissione per averlo iscritto all'ordine del giorno della seduta odierna.

Non ho difficoltà a ribadire che ritengo necessaria la costituzione di un ministero unico per i trasporti; a fronte di una esperienza europea in tal senso, in Italia esiste ancora una frantumazione di competenze che non giova a nessuno. Detto ciò, il realismo politico mi porta ad affermare che l'istituzione del CIPET costituisce una prima risposta al problema, nonostante il suo carattere transitorio nei confronti della più ampia questione dei trasporti.

Vi è la necessità di una riforma dell'aviazione civile e della motorizzazione civile, cui il ministero sta provvedendo. Anticipo tale decisione perché so già che verrà interpretata come una rinuncia al ministero unico, ma così non è. Cerco però di compiere il mio dovere per realizzare ciò che, al momento, è possibile e per far funzionare l'esistente. Non credo, infatti, che si debba perdere tempo attendendo la riforma generale del ministero, che pure è essenziale.

Per quanto riguarda la presidenza del CIPET, osservo che le decisioni in merito furono già assunte dal precedente Governo, cosicché non abbiamo ritenuto opportuno — né ve n'era motivo — metterle in discussione. Ci si interroga, poi, sulla reale efficacia del CIPET. Pur essendo consapevole della necessità di approvare il provvedimento in tempi brevi, non vedo con preoccupazione l'introduzione nel testo di modifiche necessarie da parte di codesta Commissione, perché il provvedimento, in alcuni punti, appare datato.

Desidero svolgere alcune considerazioni sui problemi di rilievo che sono stati oggetto della discussione.

Se dovessimo dare un'interpretazione formalistica al CIPET, rischieremmo di creare una struttura burocratica che bloccherebbe anche i progetti minori e non finanziati dallo Stato. Il CIPET dovrà operare in conformità al piano generale dei trasporti, dovrà prendere le grandi decisioni, non certo verificare, per esempio, le strutture di un ponte in una qualsiasi località, altrimenti il suo ruolo verrebbe svuotato.

Per quanto riguarda gli interventi regionali, a mio parere il CIPET dovrebbe verificarne la conformità al piano generale, senza entrare nel merito delle singole opere; ugualmente dovrebbe accadere per gli enti locali.

Anche il presidente è d'accordo con me. Se dunque procederemo in tale modo, compiremo, sia pure in via transitoria, un'opera efficace ed un fatto progressivo perché lavoreranno insieme tecnici e politici con un approccio che partirà dalla programmazione.

GIORDANO ANGELINI. Desidero avanzare un'ultima richiesta al ministro Bernini, per quanto riguarda la presenza delle regioni nell'ambito del CIPET, nella sede in cui si discute e si esamina un piano regionale.

ANGELO PICANO, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Per questo esiste la Conferenza Stato-regioni.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Nell'ambito del Consiglio dei ministri, si è stabilito di convocare il presidente della regione quando si discutono materie di rispettivo interesse.

GIORDANO ANGELINI. Nel testo della legge, però, si indica la possibilità, non l'obbligatorietà, della presenza del presidente della regione.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Le assicuro che l'interpretazione del Governo è nel senso di convocare i presidenti delle regioni interessate quando si affrontino questioni specifiche; gli argomenti di interesse generale vengono approfonditi nell'ambito della Conferenza Stato-regioni.

PRESIDENTE. Come relatore, oltre che come presidente, desidererei che non si procedesse alla nomina di un comitato ristretto e che, invece, si desse luogo ad una serie di riunioni informali durante le quali il Governo potrebbe farsi carico del-

l'elaborazione di proposte di modifica di quelle parti del provvedimento su cui ha dichiarato di essere d'accordo perché siano emendate. Al termine di tali riunioni, la Commissione potrebbe passare all'esame degli articoli avendo già preso conoscenza delle eventuali proposte di modifica del testo.

GIORDANO ANGELINI. Desidero sollevare due questioni. La prima riguarda l'intenzione di alcuni membri della Commissione — non presenti ora in quest'aula — di intervenire nella discussione sulle linee generali. La seconda riguarda la necessità — a mio avviso — di procedere ad una riunione tra i rappresentanti dei vari gruppi ed un rappresentante del Governo, per poter superare la fase della nomina di un comitato ristretto e, quindi, passare senz'altro all'esame degli articoli e degli eventuali emendamenti.

PRESIDENTE. Ritengo che non sia opportuno mantenere aperta la discussione sulle linee generali. Tutti coloro i quali avessero ancora interventi da svolgere, potrebbero chiedere di parlare nel corso dell'esame degli articoli.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Dichiaro a nome del Governo di concordare con il presidente Testa.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

GIORDANO ANGELINI. Chiedo di parlare sui lavori della Commissione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORDANO ANGELINI. Com'è noto, a partire da oggi entrano in vigore le nuove norme regolamentari relative all'organizzazione dei lavori della Camera.

Ricordo che, già nella scorsa settimana, lei, signor presidente, ebbe a rappresentarci l'opportunità di svolgere una prima riflessione circa gli orientamenti da assumere in proposito.

Pertanto, noi comunisti riterremo utile che si deliberasse una sorta di azzeramento (almeno ideale) del programma dei nostri lavori per poter meglio organizzarli alla luce delle nuove norme regolamentari.

La nostra richiesta è di procedere ad una riflessione durante questa mattinata, pur tenendo conto della necessità di attendere la definizione del calendario dei lavori dell'Assemblea.

Le chiediamo, signor presidente, di fornirci chiarimenti circa il modo di procedere della Commissione in relazione alle nuove disposizioni regolamentari.

PRESIDENTE. Innanzitutto, desidero ringraziare il gruppo comunista per avere sollevato tale questione dopo l'intervento del ministro Bernini, permettendo così alla Commissione di fare un passo avanti nel chiarimento politico su un disegno di legge essenziale com'è quello relativo all'istituzione del CIPET.

Quanto al merito della questione sollevata dall'onorevole Angelini — che ritengo sia giusta — sono del parere, rifacendomi all'interpretazione data dalla Presidente Iotti circa i lavori delle Commissioni, che le nuove disposizioni regolamentari ammettano dell'eccezioni. Pertanto, stamane, possiamo prendere qualche piccola decisione in sede legislativa, anche per decongestionare alcune situazioni che abbiamo ben presenti.

Ritengo che dobbiamo non tanto procedere ora ad un « azzeramento » del programma dei nostri lavori per poi svolgere una riflessione od un dibattito sulla loro riorganizzazione, quanto piuttosto cercare di guadagnare tempo e giungere ad un chiarimento sui punti che riteniamo più urgenti.

Vediamo, dunque, di smaltire l'udienza (per usare un termine avvocatesco); dopo potremo avviare una riflessione più approfondita sui provvedimenti che — una volta conosciuto il calendario dei lavori dell'Assemblea — dovremo porre all'ordine del giorno delle prossime sedute.

Se è vero che dobbiamo attendere il calendario dei lavori dell'Assemblea per poter decidere riguardo ai provvedimenti al nostro esame in sede referente od in sede consultiva, è anche vero che per quelli a noi assegnati in sede legislativa il problema non sussiste.

Pertanto, qualora il programma ed il calendario dei lavori dell'Assemblea non fossero ancora disponibili al momento della riunione dell'ufficio di presidenza della Commissione, proporrò a quest'ultimo di rinviare la seduta prevista per oggi alla giornata di domani alle ore 9.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Seguito della discussione delle proposte di legge Aniasi ed altri: Legge-quadro per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone individuale e collettivo (261); Ridi ed altri: Legge-quadro per il servizio di trasporto persone mediante autoservizi pubblici non di linea (1967); Trantino: Nuove norme in materia di trasporto delle persone mediante autoservizi pubblici non di linea (2510); Righi: Legge-quadro per il servizio di trasporto di persone con autoservizi pubblici non di linea (2742); Sanguineti ed altri: Disciplina del trasporto pubblico di persone con vetture non di linea, mediante noleggio di autobus con conducente (2817).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Aniasi ed altri: « Legge-quadro per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone individuale e collettivo »; Ridi ed altri: « Legge-quadro per il servizio di trasporto persone mediante autoservizi pubblici non di linea »; Trantino: « Nuove norme in materia di trasporto delle persone mediante autoservizi pubblici non di linea »; Righi: « Legge-quadro per il servizio di trasporto di persone con autoservizi pubblici non di linea »; Sanguineti ed altri:

« Disciplina del trasporto pubblico di persone con vetture non di linea, mediante noleggio di autobus con conducente ».

Ricordo che nella seduta del 21 marzo 1990 fu data lettura del testo elaborato dal Comitato ristretto, che fu assunto come testo-base per la discussione; in quella sede, il sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Santonastaso, chiese, a nome del Governo, il rinvio dell'esame del provvedimento al fine di poter fornire ulteriori elementi utili alla stesura del testo. Nella successiva seduta dell'11 aprile, la Commissione deliberò di rinviare ulteriormente il seguito della discussione, dal momento che il Governo non aveva fornito gli elementi preannunciati.

Avverto che l'onorevole Vazzoler ha presentato i seguenti emendamenti:

All'articolo 1, sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Costituiscono servizi pubblici di trasporto non di linea:

a) il servizio di taxi con autovettura e motocarrozzetta;

b) il servizio di noleggio con conducente e autovettura, e motocarrozzetta;

c) il servizio di natante da banchina con conducente.

1. 1.

All'articolo 2, sopprimere il comma 3.

2. 1.

All'articolo 3, comma 1, sostituire il secondo periodo con il seguente: Lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse.

3. 1.

All'articolo 8, sostituire il comma 1 con i seguenti:

1. Le licenze per l'esercizio del servizio di taxi, di noleggio con conducente e di natante da banchina con conducente devono essere rilasciate dalle amministrazioni comunali attraverso bando di disponibilità in *leasing* del veicolo o natante,

che possono gestirle in forma singola o associata.

1-bis. Per i natanti le licenze riguardano il servizio taxi e il noleggio, con natante di stazza inferiore alle 5 tonnellate.

8. 1.

All'articolo 8, sostituire il comma 5 con il seguente:

5. Per il rilascio della licenza di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità di un'autorimessa dove le autovetture devono sostare ed essere a disposizione dell'utente.

8. 2.

All'articolo 9, comma 1, sostituire le parole: L'autorizzazione per il servizio di taxi e di noleggio con conducente *con le seguenti:* L'autorizzazione per il servizio di taxi, di noleggio con conducente e di natante da banchina.

9. 1.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Vorrei ricordare che, per quanto riguarda l'articolo 6, d'accordo con il relatore, è stata prevista la formulazione di un emendamento al fine di aggiungere un comma che renda la normativa coerente con le disposizioni contenute nell'ambito di direttive comunitarie. Ritengo, quindi, che presto l'emendamento richiamato potrà essere formalizzato e che, pertanto, non vi saranno ulteriori ostacoli all'esame del provvedimento.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore.* Con l'articolo 6, s'introduce il ruolo dei conducenti di automezzi pubblici non di linea per il trasporto collettivo o individuale. L'emendamento che ci proponiamo di presentare fa riferimento alla necessità che, per l'iscrizione al suddetto ruolo, gli interessati siano in possesso della specifica abilitazione professionale prevista dall'articolo 9 della legge 14 febbraio 1974, n. 62. Si tratta, in altri termini, di recepire il contenuto delle direttive comunitarie n. 74/562 e n. 89/438, adeguando

in tal senso la normativa interna a quella europea.

GIORDANO ANGELINI. Ricordo che nella seduta dell'11 aprile segnalai l'esigenza di introdurre nella normativa all'esame disposizioni per far fronte al problema dell'inquinamento, con incentivi tesi a favorire l'uso della marmitta catalitica e l'alimentazione con carburanti a minor contenuto inquinante, come il GPL.

PRESIDENTE. Credo che si potrebbe introdurre una norma che, facendo salvo l'attuale profilo finanziario del provvedimento, estenda ai conducenti di taxi alimentati a gas propano liquido le agevolazioni fiscali previste per i veicoli a benzina utilizzati per il servizio di pubblico trasporto; ciò faciliterebbe l'espressione di un parere favorevole da parte della Commissione bilancio, perché gli stessi stanziamenti verrebbero destinati sia agli automezzi a benzina sia a quelli alimentati con carburanti meno inquinanti.

CARLO D'AMATO. In sede di discussione della legge finanziaria fu già proposto di convertire i motori dei veicoli adibiti al trasporto pubblico nei centri storici all'utilizzazione di carburanti a minore carico inquinante. Propongo di introdurre una norma allo stesso scopo nel provvedimento in discussione, in modo che le autovetture destinate al servizio pubblico siano per legge alimentate, a partire dal gennaio 1991, esclusivamente a GPL od a metano e che si giunga, entro il 1995, ad estendere l'obbligo di questi carburanti a tutti i taxi in servizio.

PRESIDENTE. Ricordo ai colleghi che il testo unificato delle proposte di legge abbinata oggi in discussione, unitamente agli emendamenti presentati, deve essere inviato alle competenti Commissioni per il prescritto parere.

Quanto alla proposta dell'onorevole D'Amato, suggerirei al relatore, recependo le indicazioni del collega Angelini, di predisporre un emendamento che renda obbligatorio l'uso delle marmitte catalitiche o, comunque, di dispositivi atti a ridurre il carico inquinante, per gli autoveicoli considerati, a partire dal gennaio 1991.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. D'accordo. Comunque, se il presidente me lo consente, vorrei fare una brevissima osservazione in merito agli emendamenti presentati dall'onorevole Vazzoler, molti dei quali mi trovano concorde. Nutro comunque alcune perplessità nei confronti dell'emendamento 8. 1, la cui specificità eccessiva merita una riflessione ulteriore per verificare la sua compatibilità e omogeneità con le norme che abbiamo predisposto.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il testo unificato ed i relativi emendamenti saranno trasmessi alle competenti Commissioni per la formulazione dei prescritti pareri. *(Così rimane stabilito)*.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 10,50.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. PAOLO DE STEFANO

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali il 9 maggio 1990.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO