

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

97.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 MAGGIO 1991

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Proposte di legge (Seguito della discussione e approvazione):		Testa Antonio, <i>Presidente</i>	12, 14, 17
Lodigiani ed altri: Disciplina degli uffici di consulenza nel settore dei mezzi di trasporto a motore (741);		Baghino Cesco Giulio (gruppo MSI-destra nazionale)	16
Savio: Disciplina dell'attività di consulenza automobilistica (5314)	3	D'Amato Carlo (gruppo PSI)	14
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 6 8, 9, 10, 11, 12	Dutto Mauro (gruppo repubblicano)	16
Baghino Cesco Giulio (gruppo MSI-destra nazionale)	4	Mangiapane Giuseppe (gruppo comunista-PDS)	14
D'Amato Carlo (gruppo PSI)	11	Petronio Giuseppe Lelio, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	17
Dutto Mauro (gruppo repubblicano)	9, 11	Ridi Silvano (gruppo comunista-PDS)	15
Fagni Edda (gruppo misto)	11	Savio Gastone (gruppo DC), <i>Relatore</i>	12, 17
Maccheroni Giacomo (gruppo PSI), <i>Relatore</i>	4, 5, 6, 8, 9, 10	Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Petronio Giuseppe Lelio, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	11	Norme di attuazione della convenzione delle Nazioni Unite relativa ad un codice di condotta delle conferenze per la navigazione marittima, adottata a Ginevra il 6 aprile 1974 (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (5491)	18
Ronzani Wilmer (gruppo comunista-PDS) ...	11	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	18, 19
Savio Gastone (gruppo DC)	11	Dutto Mauro (gruppo repubblicano), <i>Relatore</i>	18
Votazione nominale:		Disegno di legge (Rinvio del seguito della discussione):	
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	12	Titoli professionali marittimi del personale imbarcato su navi da pesca (3951)	19
Disegno e proposte di legge (Discussione e rinvio con revoca dell'abbinamento della proposta di legge n. 2700):		Testa Antonio, <i>Presidente</i>	19
Disposizioni concernenti tariffe e diritti in materia di trasporto aereo (5528);		Lucchesi Pino (gruppo DC), <i>Relatore</i>	19
Andò: Riduzione delle tariffe aeree per la Sicilia (2700)	12		

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,10.

PASQUALINO BIAFORA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione delle proposte di legge Lodigiani ed altri: Disciplina degli uffici di consulenza nel settore dei mezzi di trasporto a motore (741); Savio: Disciplina dell'attività di consulenza automobilistica (5314).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Lodigiani ed altri: « Disciplina degli uffici di consulenza nel settore dei mezzi di trasporto a motore »; Savio: « Disciplina dell'attività di consulenza automobilistica ».

Ricordo che il testo unificato delle proposte di legge in esame è stato trasferito in sede legislativa il 21 maggio. Ricordo altresì che tale testo unificato è stato integralmente pubblicato nel *Bollettino delle Giunte e Commissioni parlamentari* del 12 marzo 1991.

Nella seduta di martedì 22 maggio il relatore ha riepilogato i contenuti del testo, preannunciando la presentazione di alcuni emendamenti. Nella stessa seduta era stata dichiarata aperta la discussione sulle linee generali. Nessun altro chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo alla discussione degli articoli del testo unificato delle proposte di legge.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

(Attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto).

1. Ai fini della presente legge, per attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto si intende lo svolgimento di compiti di consulenza e assistenza nonché lo svolgimento di adempimenti, relativi alla circolazione di veicoli e natanti a motore, effettuato a titolo oneroso per incarico di qualunque soggetto interessato.

2. Fino all'approvazione di leggi regionali in materia, l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto è disciplinata dalla presente legge, le cui disposizioni costituiscono principi desumibili dalle disposizioni della presente legge e costituiscono, altresì, norme fondamentali di riforma economico-sociale per le regioni a statuto speciale e per le province autonome di Trento e di Bolzano.

ALLEGATO

TABELLA DELLE OPERAZIONI

(Articolo 1)

Consulenza, assistenza e adempimenti, compresa la richiesta delle prescritte certificazioni, relativi ai tempi di operazioni di cui alla tabella III allegata al decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 febbraio 1967, n. 14, come da ultimo sostituita dalla legge 1° dicembre 1986, n. 870.

Consulenza, assistenza e adempimenti, compresa la richiesta delle prescritte certificazioni, per l'accesso alla professione di autotrasportatore e per iscrizioni, variazioni, cancellazioni e certificati del relativo Albo.

Consulenza, assistenza e adempimenti, relativi a istanze, richieste, scritture private inerenti a veicoli, natanti e relativi conducenti, la cui sottoscrizione sia soggetta o meno ad essere autenticata, e relativa regolarizzazione fiscale.

Consulenza, assistenza e adempimenti, compresa la richiesta delle prescritte certificazioni, relativi alle formalità da presentarsi al pubblico registro automobilistico, secondo le voci di cui alla tabella allegato B al decreto legislativo luogotenenziale 18 giugno 1945, n. 399, e successive modificazioni ed integrazioni.

Consulenza, assistenza e adempimenti, compresa la richiesta delle prescritte certificazioni, per conversioni di documenti esteri e militari relativi a veicoli, natanti e relativi conducenti.

Consulenza, assistenza e adempimenti, compresa la richiesta delle prescritte certificazioni, comunque imposti da leggi o regolamenti relativamente a veicoli, natanti e relativi conducenti.

Il relatore, onorevole Maccheroni, ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il comma 2.

1.1.

GIACOMO MACCHERONI, *Relatore*. Raccomando l'approvazione del mio emendamento, il quale recepisce una condizione vincolante posta dal parere della I Commissione Affari costituzionali.

CESCO GIULIO BAGHINO. Dichiaro l'astensione del mio gruppo sull'articolo e sul provvedimento nel suo complesso, in quanto ritengo che in parte esso rechi disposizioni concernenti la disciplina di attività artigianali.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 1.1 del relatore.

(È approvato).

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

(È approvato).

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 2.

(Sviluppo programmato del settore).

1. L'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto è esercitata da imprese autorizzate dalla provincia. Non si applica l'articolo 115 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773.

2. Al fine di assicurare uno sviluppo del settore ordinato e compatibile con le effettive esigenze del contesto socio-economico, il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale, definisce, entro centotanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i criteri per la programmazione numerica, a livello provinciale e in rapporto con l'indice provinciale della motorizzazione civile, delle autorizzazioni all'esercizio della attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto.

3. Le province, sentiti i comuni, definiscono, entro i successivi novanta giorni, il programma provinciale per le autorizzazioni all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

(Autorizzazione all'esercizio della attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto).

1. Nel quadro della programmazione di cui all'articolo 2, l'autorizzazione all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto è rilasciata, dalla provincia, a chi, titolare di una impresa individuale, sia in possesso dei seguenti requisiti:

a) sia cittadino italiano o cittadino di uno degli Stati membri della Comunità economica europea residente in Italia;

b) abbia raggiunto la maggiore età;

c) non abbia riportato condanne per delitti contro la pubblica amministrazione, l'amministrazione della giustizia, la fede pubblica, l'industria e il commercio, ovvero per i delitti di omicidio volontario, furto, rapina, estorsione, truffa, appropriazione indebita, ricettazione, emissione di assegno a vuoto e per ogni altro delitto non colposo per il quale la legge prevede la pena della reclusione non inferiore, nel minimo, a due anni e, nel massimo, a cinque anni, salvo che non sia intervenuta sentenza di riabilitazione;

d) non sia stato sottoposto a misure amministrative di sicurezza personali o a misure di prevenzione;

e) non sia stato oggetto di sentenza di interdizione, di inabilitazione o dichiarativa di fallimento, ovvero non sia sottoposto a procedimento in corso per dichiarazione di fallimento;

f) sia in possesso dell'attestato di idoneità professionale di cui all'articolo 5;

g) disponga di locali idonei e di adeguata capacità finanziaria valutati alla stregua di criteri definiti, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, dal Ministro dei trasporti con proprio decreto, sentite

le associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale.

2. Nel caso di società, i requisiti di cui alle lettere a), b), c), d) ed f) del comma 1 devono essere posseduti:

a) da tutti i soci quando trattasi di società di persone;

b) di soci accomandatari, quando trattasi di società in accomandita semplice o in accomandita per azioni;

c) dagli amministratori, per ogni altro tipo di società.

3. Nel caso di società, il requisito di cui alla lettera f) del comma 1 deve essere posseduto da almeno uno dei soggetti di cui alle lettere a), b) e c) del comma 2 e il requisito di cui alla lettera g) del comma 1 deve essere posseduto dalla società.

4. Il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 1 è subordinato al contestuale deposito, presso l'amministrazione provinciale, di una cauzione pecuniaria di entità determinata, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri della marina mercantile e delle finanze, nonché al pagamento del contributo *una tantum* di cui al comma 4 dell'articolo 7.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Al comma 2, all'alea, sostituire la lettera f) con la seguente e).

3. 1.

GIACOMO MACCHERONI, *Relatore*. Raccomando l'approvazione del mio emendamento 3.1 avente carattere tecnico-formale.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 3.1 del relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 3 con la modifica testé apportata.
(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

(Responsabilità professionale).

1. La responsabilità professionale per l'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto grava sul titolare dell'impresa individuale ovvero, nel caso di società, sui soci in possesso del requisito di cui alla lettera *f*) del comma 1 dell'articolo 3.

2. Ferma restando la responsabilità professionale di cui al comma 1, l'impresa che esercita attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto può avvalersi, per gli adempimenti puramente esecutivi anche presso uffici pubblici, di dipendenti non in possesso dei requisiti personali e professionali di cui alle lettere *a*) ed *f*) del comma 1 dell'articolo 3.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Al comma 2 sostituire le parole di cui alla lettera *a*) ed *f*) del comma 1 dell'articolo 3 con le seguenti di cui alle lettere *a*), *b*), *f*) e *g*) del comma 1 dell'articolo 3.

4. 1.

GIACOMO MACCHERONI, *Relatore*. Anche questo emendamento ha carattere tecnico-formale, per cui ne raccomando l'approvazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 4. 1.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4 con la modifica testé apportata.
(È approvato).

Poiché al successivo articolo 5 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 5.

(Attestato di idoneità professionale all'esercizio dell'attività professionale).

1. L'attestato di idoneità professionale all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto è rilasciato dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione previo superamento di un esame svolto davanti ad apposite commissioni istituite, su base regionale, con decreto del Presidente della Giunta regionale e composte da:

a) un rappresentante del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, con le funzioni di presidente, designato dal Ministro dei trasporti fra i dirigenti, o funzionari con qualifiche equiparate, della direzione generale della motorizzazione civile dei trasporti in concessione;

b) un rappresentante del Ministero della marina mercantile ed un rappresentante del Ministero delle finanze, designati dai ministri competenti fra i dirigenti, o funzionari con qualifiche equiparate, delle rispettive amministrazioni;

c) un rappresentante del comitato regionale per l'albo degli autotrasporti, di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni e integrazioni, designato dal presidente del comitato fra i componenti;

d) due rappresentanti designati dalle associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale.

2. Possono essere ammessi all'esame, previo pagamento di un diritto di segreteria il cui importo è annualmente stabilito con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri della

marina mercantile e delle finanze, coloro che sono in possesso dei requisiti di cui alle lettere *a)*, *b)*, *c)*, *d)* ed *e)* del comma 1 dell'articolo 3 nonché di un diploma di istruzione superiore di secondo grado, o equiparato.

3. Le sessioni di esame sono annuali e si svolgono in ogni capoluogo di regione secondo modalità e programmi stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri della marina mercantile e delle finanze. L'esame consiste in una prova scritta basata su quesiti a risposta multipla predeterminata vertenti su nozioni di disciplina della circolazione stradale, legislazione sull'autotrasporto, codice della navigazione e legislazione complementare, legislazione sul pubblico registro automobilistico e legislazione tributaria afferente al settore. L'elenco completo dei quesiti e delle risposte deve essere messo a disposizione degli interessati almeno sessanta giorni prima dell'esame.

4. L'esame di idoneità non è richiesto per i dirigenti preposti agli uffici di assistenza degli Automobile Club provinciali che siano in servizio da almeno 15 anni.

(È approvato).

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 6.

(Registro-giornale).

1. Il titolare dell'impresa individuale di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto o, nel caso di società, gli amministratori, devono redigere un registro-giornale che indichi gli elementi di identificazione del committente e del mezzo di trasporto, la data e la natura dell'incarico, nonché gli adempimenti cui l'incarico si riferisce. Il registro-giornale, prima di essere messo in uso, è numerato

progressivamente in ogni pagina e bollato in ogni foglio ai sensi dell'articolo 2215 del codice civile. Esso è inoltre vidimato annualmente ai sensi dell'articolo 2216 del codice civile ed è tenuto a disposizione delle autorità competenti per i controlli, nonché delle autorità che, per i motivi d'istituto, debbano individuarne i committenti delle operazioni.

(È approvato).

Il relatore ha presentato il seguente articolo aggiuntivo e relativi subemendamenti:

Dopo l'articolo 6, aggiungere il seguente:

ART. 6-bis.

(Ricevute di consegna del documento di circolazione).

1. L'impresa di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, quando il documento di circolazione del mezzo di trasporto venga ad essa consegnato per lo svolgimento degli adempimenti di competenza, rilascia all'interessato una ricevuta conforme a modello approvato dal Ministro dei trasporti, con proprio decreto, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. La ricevuta di cui al comma 1 sostituisce a tutti gli effetti il documento di circolazione per la durata massima di quindici giorni dalla data del rilascio, che deve essere lo stesso giorno annotato sul registro-giornale di cui all'articolo 6.

3. L'impresa di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto pone a disposizione dell'interessato, entro quindici giorni dal rilascio della ricevuta di cui al comma 1, l'estratto di cui all'articolo 60 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

4. Ogni abuso nel rilascio della ricevuta di cui al comma 1, ove non costi-

tuisca più grave reato, comporta la revoca dell'autorizzazione di cui all'articolo 3. L'inottemperanza all'obbligo di cui al comma 3 è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 100.000 a lire 1.000.000.

6. 01.

Al comma 1, dopo le parole il documento di circolazione del mezzo di trasporto aggiungere le seguenti o il documento abilitante alla guida.

0. 6. 01. 2.

Al comma 4, sostituire il primo periodo con il seguente:

4. Ogni abuso nel rilascio della ricevuta di cui al comma 1 comporta, salva in ogni caso l'eventuale responsabilità penale e civile, la revoca dell'autorizzazione di cui all'articolo 3.

0. 6. 01. 1.

GIACOMO MACCHERONI, *Relatore*. L'articolo aggiuntivo 6.01 intende consentire agli utenti di circolare regolarmente nelle more dello svolgimento delle pratiche concernenti documenti di circolazione dei mezzi di trasporto. I due subemendamenti ad esso riferiti, che ho successivamente elaborato, sono di mero perfezionamento del testo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento 0.6.01.2 del relatore.
(È approvato).

Pongo in votazione il subemendamento 0.6.01.1 del relatore.
(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 6.01, presentato dal relatore, con le modifiche testé apportate.
(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 7.

(Tariffe).

1. Le tariffe minime e massime per l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto sono stabilite annualmente con decreto del Ministro dei trasporti, su conforme deliberazione di una commissione nominata per tre anni con decreto del Ministro dei trasporti e composta da:

a) due rappresentanti del Ministero dei trasporti, di cui uno con funzioni di presidente ed uno con funzioni di supplente, designati dal Ministro dei trasporti fra i dirigenti, o funzionari con qualifica equiparata, del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

b) due rappresentanti del Ministero della marina mercantile, di cui uno con funzioni di supplente, designati dal Ministro della marina mercantile fra i dirigenti, o funzionari con qualifica equiparata, del Ministero;

c) due rappresentanti del Ministero delle finanze, di cui uno con funzioni di supplente, designati dal Ministro delle finanze fra i dirigenti, o funzionari con qualifica equiparata, del Ministero;

d) quattro rappresentanti delle associazioni nazionali di categoria maggiormente rappresentative, di cui due con funzioni di supplente.

2. La Commissione di cui al comma 1 delibera a maggioranza dei componenti.

3. La vigilanza sul rispetto delle tariffe minime e massime di cui al comma 1 è esercitata dalle province e dai comuni. Le tariffe minime e massime di cui al comma 1 e quelle praticate dall'impresa di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto devono essere permanentemente affisse in modo leggibile nei

locali dell'impresa di consulenza ove vengono acquisiti gli incarichi dei commitenti.

4. All'onere per il funzionamento della Commissione di cui al comma 1 si fa fronte con i proventi di un contributo *una tantum* a carico dei titolari dell'autorizzazione di cui all'articolo 3, da versare all'atto del rilascio dell'autorizzazione.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il comma 4 con il seguente:

4. All'atto del rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 3, i titolari della stessa sono tenuti a versare un contributo *una tantum* il cui importo è determinato con decreto adottato dal ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del tesoro, in misura tale da assicurare la copertura degli oneri derivanti dal funzionamento della Commissione di cui al comma 1.

7. 1.

GIACOMO MACCHERONI, *Relatore*. L'emendamento 7. 1, di cui il presidente ha dato lettura, tende a recepire una condizione vincolante posta dal parere della V Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 7. 1 del relatore.
(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 7 con la modificazione testé apportata.
(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

(Vigilanza e sanzioni).

1. Le province e i comuni vigilano sulla applicazione della presente legge.

2. Il presidente della provincia, anche su iniziativa dei comuni emana, in caso

di accertate irregolarità nell'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto o di inosservanza delle tariffe minime e massime stabilite ai sensi dell'articolo 7, atto di diffida. Ove siano accertate irregolarità persistenti o ripetute, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.000.000 a lire 5.000.000 e l'autorizzazione di cui all'articolo 3 è sospesa per un periodo da uno a sei mesi.

3. L'autorizzazione all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto è revocata quando vengano meno i requisiti di cui all'articolo 3 e quando siano accertati gravi abusi. In presenza di gravi abusi si applica altresì la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 2.000.000 a lire 10.000.000, salva l'eventuale responsabilità civile e penale.

4. Chiunque eserciti l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto senza essere in possesso della prescritta autorizzazione è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 5.000.000 a lire 20.000.000. Ove difetti l'attestato di idoneità professionale di cui all'articolo 5, si applica l'articolo 48 del codice penale.

MAURO DUTTO. Debbo esprimere una valutazione negativa sull'articolo 8, in quanto esso prevede l'attribuzione di compiti di vigilanza sull'attuazione del provvedimento al nostro esame alle province ed ai comuni, organismi già oberati di lavoro e che, probabilmente, non potrebbero svolgere adeguatamente le incombenze ad essi affidate. Sarebbe stato opportuno, invece, conferire tali compiti agli uffici provinciali della motorizzazione civile.

GIACOMO MACCHERONI, *Relatore*. Desidero far osservare all'onorevole Dutto che il provvedimento al nostro esame, affidando agli enti locali determinate funzioni, non può non attribuirne ad essi anche altre. Pertanto, il contenuto dell'articolo 8 è coerente con l'impostazione complessiva del provvedimento.

PRESIDENTE. Poiché all'articolo 8 non sono stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 9.

(Norma transitoria).

1. Coloro che, alla data di entrata in vigore della presente legge, esercitino effettivamente da almeno tre anni, sulla base di licenza rilasciata dal questore ai sensi dell'articolo 115 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1981, attività disciplinate dalla presente legge, conseguono l'autorizzazione di cui all'articolo 3 anche in difetto di idoneità professionale di cui all'articolo 5, purché siano in possesso di diploma di istruzione secondaria di secondo grado o equiparato. In mancanza di tale diploma, l'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto è consentito fino al superamento dell'esame di cui all'articolo 5, in occasione della prima sessione svolta ai sensi del medesimo articolo 5. L'esame è ripetibile una sola volta nella sessione successiva.

2. I soggetti che da atto con data certa risultino in società, ancorché irregolare, con il titolare della licenza di cui al comma 1 da non meno di tre anni alla data della entrata in vigore della presente legge possono essere ammessi ai benefici di cui al comma 1 ai soli fini della continuazione dell'attività della impresa medesima.

A tale articolo il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 9 con il seguente:

ART. 9.

(Norma transitoria).

1. Coloro che alla data di entrata in vigore della presente legge esercitino ef-

fettivamente da almeno tre anni, sulla base di licenza rilasciata dal questore ai sensi dell'articolo 115 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1981, n. 773, le attività disciplinate dalla presente legge, conseguono l'autorizzazione di cui all'articolo 3 anche in difetto dell'attestato di idoneità professionale di cui all'articolo 5, purché siano in possesso di diploma di istruzione secondaria di secondo grado o equiparato.

2. Fuori dai casi di cui al comma 1, coloro che, alla data di entrata in vigore della presente legge, esercitino effettivamente, sulla base di licenza rilasciata dal questore ai sensi dell'articolo 115 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1981, n. 773, le attività disciplinate dalla presente legge, possono continuare temporaneamente l'esercizio dell'attività fino al superamento dell'esame di cui all'articolo 5, da sostenersi nella prima sessione svolta ai sensi del medesimo articolo 5, ovvero nella sessione immediatamente successiva.

9. 1.

GIACOMO MACCHERONI, Relatore. L'emendamento 9. 1 mira ad introdurre una modifica sostanziale per evitare che possano sorgere, in ordine al comma 1 dell'articolo 9, problemi di carattere interpretativo. Il testo originario del comma in questione prevede, infatti, che coloro che abbiano esercitato le attività disciplinate dal provvedimento in esame da meno di tre anni, in attesa di sostenere l'esame di cui all'articolo 5, dovrebbero cessare l'attività, mentre non è questo lo scopo che ci proponiamo.

L'emendamento di cui sono presentatore mira, appunto, a salvaguardare coloro che si trovano nella situazione descritta, facendo salva la necessità di superare l'esame, ma consentendo loro di sostenerlo senza essere licenziati o dover interrompere la propria attività. Senza una previsione in questo senso avrebbero

potuto sorgere, come dicevo poc'anzi, problemi interpretativi.

GIUSEPPE LELIO PETRONIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole all'emendamento 9.1 del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 9. 1 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Propongo il seguente nuovo titolo del testo unificato: « Disciplina delle attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

WILMER RONZANI. Preannuncio il voto favorevole sul provvedimento al nostro esame del gruppo comunista-PDS in quanto, nella sua ultima stesura, esso recepisce molte delle osservazioni emerse nel corso della discussione svoltasi in seno al Comitato ristretto e disciplina in modo soddisfacente l'attività di un settore fondamentale del nostro paese.

GASTONE SAVIO. Il gruppo democristiano voterà a favore del provvedimento che, finalmente, conferisce una codificazione ben precisa all'attività delle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto.

Ringrazio inoltre il relatore per il suo contributo e per l'intelligenza con la quale è stato disponibile a recepire le proposte emerse nel Comitato ristretto.

CARLO D'AMATO. Desidero esprimere innanzitutto l'apprezzamento del gruppo socialista per il lavoro e per l'impegno profusi dal relatore, che hanno consentito di raggiungere un consenso unanime in ordine ad una disciplina lungamente attesa dagli operatori del settore.

Le norme al nostro esame, infatti, mirano a dare una sistemazione comples-

siva ad un comparto che, per la verità, nel corso di questi anni, ha fatto registrare una crescente inflazione di presenze, non sempre regolamentate e verificate.

Il provvedimento al nostro esame, quindi, fornisce una risposta agli operatori seri che necessitano di qualificazione e legittimazione ed intendono evitare abusi che, nello svolgimento di questo tipo di attività, sono frequenti e dannosi per gli operatori stessi.

Ci auguriamo che in una fase successiva si possa procedere alla definizione delle competenze da attribuire alle regioni in conformità di un provvedimento che, nel testo varato, si inserisce tra le leggi-quadro cui dovranno far seguito norme applicative regionali.

MAURO DUTTO. Mi associo alle valutazioni positive espresse dai colleghi che mi hanno preceduto sull'operato del relatore e preannuncio il voto favorevole del gruppo repubblicano sul provvedimento al nostro esame, il quale affronta un problema molto sentito, ossia quello di disciplinare con chiarezza l'attività di operatori che da anni lavorano nel settore dei trasporti senza un riconoscimento preciso.

Non so se le scelte compiute siano le migliori; per stabilirlo dobbiamo attendere la prova dei fatti. Ho sollevato qualche critica in merito all'articolo 8, che riguarda la vigilanza e le sanzioni, ma non credo che tali aspetti siano fondamentali. Spero comunque che il buon lavoro svolto dal relatore e dalla Commissione possa produrre risultati positivi, rendendo il settore oggetto della nuova disciplina più moderno e maggiormente all'altezza dei tempi.

EDDA FAGNI. Non ripeto le considerazioni esposte dai colleghi che mi hanno preceduto, limitandomi ad esprimere a mia volta apprezzamento per il conseguimento di un'intesa che consente di varare una normativa indirizzata ad un settore

che ha vissuto un lungo stato di disagio. Per tali ragioni preannuncio il voto favorevole dei deputati di rifondazione comunista sul provvedimento.

PRESIDENTE. Desidero ringraziare il relatore ed i membri del comitato ristretto per la sollecitudine che hanno dimostrato nello svolgimento del loro lavoro.

Il provvedimento che ci accingiamo a varare costituisce, peraltro, un'ulteriore espressione dell'attenzione che questa Commissione presta al problema della sicurezza e della professionalità degli operatori del settore dei trasporti.

Il provvedimento sarà subito votato per appello nominale.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del testo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sulle proposte di legge esaminate nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Proposte di legge Lodigiani ed altri (741); Savio (5314), *in un testo unificato e con il seguente nuovo titolo:* « Disciplina delle attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto » (741-5314):

Presenti e votanti	32
Maggioranza	17
Hanno votato sì	32
Hanno votato no	0

(La Commissione approva).

Hanno votato sì: Angelini, Biafora, Bonsignore, Cannelonga, Cardinale, Ca-

strucci, Chella, Ciancio, Ciocci, Corsi, D'Amato Carlo, Dutto, Fagni, Faraguti, Lamorte, La Penna, Leone, Lia, Lucchesi, Maccheroni, Malvestio, Mangiapane, Mattulli, Mensurati, Menziotti, Petrocelli, Ridi, Ronzani, Sanza, Savio, Spina e Testa.

Discussione del disegno di legge: Disposizioni concernenti tariffe e diritti in materia di trasporto aereo (5528); e della proposta di legge Andò: Riduzione delle tariffe aeree per la Sicilia (2700).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Disposizioni concernenti tariffe e diritti in materia di trasporto aereo »; e della proposta di legge di iniziativa del deputato Andò: « Riduzione delle tariffe aeree per la Sicilia ».

L'onorevole Gastone Savio ha facoltà di svolgere la relazione.

GASTONE SAVIO, Relatore. Signor presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge che il Governo ci propone è relativo alla necessità che la compagnia di bandiera Alitalia ha di ripianare i propri bilanci adducendo come causa, per la stimata perdita nel 1991, minori ricavi per 900 miliardi di lire.

Questi 900 miliardi di lire sono conseguenza degli eventi bellici del Golfo Persico che, in vari settori, hanno avuto ripercussioni gravemente negative, innescando talvolta processi critici che, allo stato attuale, non si è ancora in grado di valutare nella loro globalità.

Per il settore aereo civile si presume di essere in possesso di elementi precisi per cui il dato, che è stato verificato anche in sede comunitaria, del 17 per cento di calo del traffico medio annuo, porterebbe a quelle cifre, che abbiamo precedentemente indicato, come perdita d'esercizio.

La stessa situazione critica derivante dal calo del traffico si manifesta per il

settore delle gestioni aeroportuali che, per la stima proiettata nell'arco dell'anno 1991, porterebbe ad avere una perdita globale di 250 miliardi di lire.

Sia i vettori aerei, sia gli enti di gestione aeroportuale, hanno programmato una serie di misure e di interventi diretti che da soli non sono sufficienti a colmare gli effetti negativi del bilancio per i mancati introiti.

Da qui il disegno di legge n. 5528 del 13 marzo 1991, che è oggi al nostro esame e che, per effetto della richiesta di aumento, porterebbe al superamento della emergenza derivante dalla situazione di crisi del Golfo Persico senza gravare sul bilancio dello Stato, perché l'intera spesa verrebbe sostenuta dall'utente.

Con l'articolo 1, oltre ad effettuare la liberalizzazione delle tariffe per quanto riguarda il trasporto aereo di linea per passeggeri e merci e per i voli svolti all'interno del territorio nazionale, si determina anche la liberalizzazione tariffaria relativa ai servizi di assistenza a terra degli aeromobili per passeggeri, bagagli e merci. In pratica, anziché essere il Ministero dei trasporti a stabilire le tariffe, se ne affida la determinazione al soggetto titolare della gestione del servizio e cioè al vettore per quanto riguarda il volo e ai soggetti titolari della gestione del servizio per quanto riguarda l'assistenza a terra degli aeromobili, dei passeggeri, dei bagagli e delle merci.

Per la completa comprensione dell'articolo 1 va detto che con la sua formulazione si modificherà anche l'articolo 9 della legge 5 maggio 1976, n. 324, sostituito dall'articolo 8 della legge 15 febbraio 1985, n. 25, eliminando il parere preventivo e vincolante del Comitato interministeriale prezzi (CIP) che, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 28 febbraio 1986, n. 41 (finanziaria 1986), deve oggi esprimersi in materia, in senso vincolante e preventivo, in quanto i voli nazionali sono inseriti nell'elenco dei coefficienti di ponderazione utilizzati dall'ISTAT per formare i numeri indici dei prezzi al consumo.

È pur vero che, così permanendo la situazione, l'aumento delle tariffe farebbe scattare l'inflazione, ma è altrettanto vero che le tariffe aeree esulerebbero da ogni predeterminazione ministeriale, e ciò varrà anche per quanto concerne i servizi di assistenza.

Il Ministero dei trasporti ha previsto un suo intervento a posteriori su tariffe già formulate, dato che è fatto obbligo al vettore e al gestore dei servizi di comunicare all'amministrazione le nuove determinazioni e il ministro ha la possibilità di convalidarle o rifiutarle basando il suo assenso o dissenso sulla corrispondenza alle esigenze di recupero di produzione nei confronti della media dei vettori comunitari, nonché dell'andamento dei costi del carburante.

Vogliamo, a questo punto, esprimere un paio di incertezze che meritano un serio approfondimento e richiedono alcuni dati di supporto, per avere la capacità di decidere senza remore o preoccupazioni derivanti dalla necessità di raggiungere obiettivi, certamente importanti e validi, ma non completamente delineati.

La prima è determinata dal fatto che il disegno di legge è stato redatto il 31 marzo 1991 in pieno svolgimento della guerra del Golfo Persico, quando la grande incertezza sugli avvenimenti e quindi su un futuro a breve, ma anche a medio termine, rendeva ancora più pessimistici i dati già catastrofici a nostra conoscenza (in modo particolare il fermo pressoché totale del flusso turistico). Riteniamo, quindi, di dover chiedere un aggiornamento di dati relativi ai primi 5 mesi di quest'anno, essendo ormai giunti al 29 maggio 1991, per vedere se l'ipotesizzato calo del 17 per cento dei viaggiatori sia ancora valido e, ancor più, se permanga valida la sua proiezione annuale.

La seconda incertezza è relativa alla liberalizzazione delle tariffe che presenta aspetti positivi, ma necessità anche di ulteriori supporti di ordine legislativo e comparativo con gli altri paesi comunitari, che non ci sarà difficile reperire con la dovuta celerità.

La proposta di legge n. 2700 dell'onorevole Andò, dal titolo « Riduzione delle tariffe aeree per la Sicilia », abbinata alla discussione del disegno di legge in esame, ci porterebbe a confrontare articolati antitetici nella sostanza, per cui, senza entrare nel merito e quindi valutare le sue implicanze di ordine politico e sociale, riteniamo di doverne proporre lo stralcio, rinviandone la discussione dopo l'approvazione del disegno di legge n. 5528, cioè dopo aver acquisito i dati la cui necessità ho precedentemente sottolineato. Essi, infatti, offriranno maggiori possibilità di dare completezza alla nostra relazione e far svolgere con più approfondite cognizioni la discussione su un argomento di non facile diffusione qual è quello della liberalizzazione delle tariffe nell'ambito di delicati rapporti che si creano con le convenzioni che regolano l'amministrazione dello Stato e la gestione dei servizi.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CARLO D'AMATO. Condivido la proposta del relatore di procedere al disabbinamento della proposta di legge n. 2700 dal disegno di legge n. 5528, anche perché riterrei giusto estendere la previsione della riduzione tariffaria stabilita dalla proposta di legge n. 2700 per la Sicilia anche alla regione Sardegna, a meno che per quest'ultima regione già non esista una disciplina in tal senso. I problemi rilevati in ordine alla copertura finanziaria della spesa rendono opportuno però esaminare nel merito il disegno di legge n. 5528.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Per la regione Sardegna sono già previste riduzioni delle tariffe aeree.

CARLO D'AMATO. Ritengo che i contenuti del disegno di legge n. 5528 siano in linea di massima positivi, ma, per la verità, non mi sembra chiaro il suo collegamento con la guerra svoltasi nel Golfo Persico e con la riduzione del

numero dei passeggeri che, nella relazione illustrativa del Governo, vengono adottati come motivi che rendono necessaria l'approvazione del provvedimento.

Credo invece che, in conformità della politica dei trasporti definita dalla maggioranza di questa Commissione, sia oggi matura la necessità di responsabilizzare la società di bandiera, e, in generale le compagnie di trasporti: tale orientamento, quindi, non coinvolgerebbe solo l'Alitalia, ma anche l'ente delle ferrovie dello Stato. Il costo del biglietto non deve essere il risultato della logica assistenziale che ha caratterizzato in questi anni la vita delle compagnie nazionali e in particolare gli enti pubblici o parapubblici.

Condivido la richiesta avanzata dal relatore di riconsiderare il dato, riportato dalla relazione tecnica che accompagna il disegno di legge n. 5528, di un calo del traffico medio annuo pari al 27 per cento, perché le previsioni relative alla guerra dei Golfo, fortunatamente, non si sono verificate. Ritengo infatti che il disegno di legge risenta di una impostazione pessimistica — non so fino a che punto interessata — dell'Alitalia.

Riservandomi la facoltà di intervenire in ordine agli emendamenti che eventualmente fossero presentati al testo al nostro esame, debbo esprimere il mio apprezzamento per il fatto che esso si ispira finalmente ad una logica aziendale, al criterio dell'economicità della gestione e ad una sana e aperta concorrenzialità anche a livello europeo.

Riservandoci di procedere ad eventuali approfondimenti, qualora si rendessero effettivamente necessari ed indispensabili, ritengo che l'approvazione del provvedimento al nostro esame rappresenterebbe un positivo progresso in linea con la politica dei trasporti definita da questa Commissione.

PRESIDENTE. Desidero precisare che il disegno di legge n. 5528 non prevede una liberalizzazione delle tariffe, (liberalizzazione che, peraltro, l'unificazione europea esigerà e che non so come potrà

essere conseguita mantenendo fermi i prezzi), ma solo uno snellimento delle procedure burocratiche. Infatti, il ministro dei trasporti deve comunque approvare le tariffe predisposte dai soggetti titolari della gestione dei servizi di trasporto aereo anche se, qualora il ministro non manifesti entro 45 giorni la propria opposizione, le tariffe si intendono approvate. Se invece il ministro, motiva il proprio dissenso e non approva le tariffe, queste ultime non entrano in vigore.

Quello in discussione è quindi un provvedimento mirante a snellire le procedure di aggiornamento delle tariffe che si protraggono anche per tre o quattro anni. Debbo osservare, peraltro, che il dare una risposta a tale problema collegandolo alle vicende della guerra del Golfo meriti qualche riflessione. Non capisco infatti perché il provvedimento in esame venga posto in relazione con le conseguenze economiche che tutte le compagnie aeree hanno subito a causa del calo del traffico aereo per la guerra del Golfo.

SILVANO RIDI. Condivido la precisazione del presidente, ritenendo del tutto fuori luogo che si qualifichi il provvedimento al nostro esame, che si propone un mero snellimento procedurale, come un provvedimento di liberalizzazione tariffaria.

La normativa in discussione avrebbe dovuto essere approvata già da molto tempo per evitare che nel nostro paese un adeguamento tariffario richieda, come ricordava il presidente, tre o quattro anni. Quando poi si procede a tale adeguamento si arriva di colpo ad aumenti tariffari dell'ordine del 10-13 per cento, che fanno rabbrivire gli utenti.

Il disegno di legge n. 5528 è diretto a fare in modo che gli adeguamenti tariffari - e non la liberalizzazione - avvengano nei tempi tecnici adeguati alle circostanze ed alle politiche delle aziende interessate, evitando le conseguenze che invece siamo stati costretti a subire per effetto di farraginosità burocratica. Pertanto, ritengo il provvedimento positivo anche se

interviene con ritardo, tanto più che quando si arriverà alla costituzione, del mercato comune europeo, si porrà un problema di adeguamento tariffario ed una maggiore snellezza delle procedure potrà consentirci di evitare situazioni incresciose.

Un adeguamento tariffario, in tempi reali ci consentirà di dare risposta alle questioni che sono insorte con la crisi del Golfo, interessando tutte le compagnie di navigazione aerea. A questo proposito trovo molto calzanti le osservazioni del presidente. Non dobbiamo scordare che in passato il Governo aveva assunto anche altri impegni. In particolare, è attualmente all'esame della Commissione lavoro un provvedimento che potrebbe rispondere in modo adeguato alle conseguenze negative che sono derivate dalla guerra del Golfo: tale provvedimento comporta la mobilità dei dipendenti della compagnia di bandiera o, se si vuole, una riduzione quantitativa degli esuberanti, che, in base ad un accordo con le organizzazioni sindacali, dovrebbe riguardare 1.200 persone. Mi rincresce che questa Commissione non possa esprimersi al riguardo, perché non è l'aumento tariffario, ma la riduzione degli esuberanti ad incidere in maniera fortemente negativa. Mi auguro che in sede di Commissione lavoro, dove domani si discuterà della questione, il Governo faccia sentire la propria voce, dal momento che si era assunto l'impegno di cercare di ridurre il *deficit* che la guerra del Golfo ha determinato nel bilancio della compagnia di bandiera. Ripeto, questo è il punto nodale, per cui ciò che ci accingiamo a licenziare con il testo al nostro esame rappresenta, a nostro avviso, un atto dovuto che fa onore al sistema della pubblica amministrazione del nostro paese, non certo ai bilanci della compagnia di bandiera.

Poiché sappiamo che presso la Commissione lavoro sarà presentato un emendamento per estendere alle compagnie che esercitano voli di linea nazionali ed internazionali la possibilità dell'accesso al prepensionamento oltre i 55 anni, così come è stato fatto per i lavoratori dell'industria, ritengo che il Governo com-

pirebbe un'opera meritevole se si dichiarasse favorevole al suo accoglimento, perché ciò consentirebbe di dare risposta ad un altro problema che nel disegno di legge al nostro esame non viene affrontato.

MAURO DUTTO. Desidero svolgere due osservazioni, la prima sulla relazione dell'onorevole Sapio, la seconda sul provvedimento nel suo complesso.

Voglio subito dirle, onorevole relatore, che il testo al nostro esame non necessariamente deve essere considerato strettamente connesso con le vicende del Golfo e con le perdite che le compagnie aeree di grande rilievo hanno avuto durante i mesi del conflitto. A me sembra che il provvedimento dovrebbe tendere a snellire le procedure, a favorire la liberalizzazione delle tariffe, nonché ad unificare metodi e comportamenti su base europea.

Da questo punto di vista, credo che il testo di cui discutiamo possa essere migliorato, al fine di renderlo più automatico e meno controllato. A tal fine, considerando il fatto che è già stata presa in considerazione questa esigenza attraverso la figura del silenzio-assenso, ritengo che nel corso dell'esame degli articoli sia possibile operare un ulteriore snellimento: in particolare, potrebbe prevedersi soltanto come atto di controllo pubblico un parere del Comitato interministeriale prezzi, il quale terrebbe conto dell'andamento dell'inflazione e delle politiche tariffarie complessive nel nostro paese.

All'articolo 1 del disegno di legge n. 5528 è previsto che, ai fini dell'approvazione delle tariffe di trasporto aereo, il Ministero dei trasporti tenga conto della esigenza di recupero di produttività nei confronti della media dei vettori comunitari, nonché dell'andamento dei costi del carburante. A mio avviso, per evitare che questo provvedimento di legge abbia un carattere di temporaneità, e quindi un arco più ristretto di funzioni, bisognerebbe parlare di equilibrio di competitività o di equilibrio tra le produttività dei vettori. Infatti, parlare di « recupero di produttività » può far pensare ad un'a-

zione destinata ad estinguersi nel momento in cui le nostre compagnie avranno raggiunto la produttività delle altre. Penso che la norma dovrebbe avere valore sempre, anziché scadere in un determinato momento prefissato.

Ritengo, altresì, che la validità in questo provvedimento sarebbe maggiore se fosse collegata alla richiesta di unificazione delle tariffe europee sull'IVA che questa Commissione ha avanzato nei confronti del Ministero delle finanze. In merito a tale questione il dicastero si è assunto l'impegno di organizzare, nel mese di aprile, un incontro con altri ministeri delle finanze europei per fissare una fascia di oscillazione o una zona parcheggio delle tariffe IVA, così da eliminare le differenze che si manifestano in alcuni paesi e raggiungere l'armonizzazione dei livelli di produzione. Mi auguro che l'impegno assunto dal Governo possa essere, in qualche modo, rispettato.

Concordo con la richiesta di stralcio della proposta di legge Andò n. 2700, in quanto affrontare adesso la questione delle tariffe aeree per la Sicilia potrebbe dar luogo ad un contenzioso con altre realtà territoriali, dal momento che si sentirebbero autorizzate a richiedere gli stessi trattamenti previsti per quella regione. Poiché altri provvedimenti di iniziativa parlamentare si muovono nella stessa direzione della proposta di legge Andò, a mio parere sarebbe opportuno esaminarla congiuntamente ad essi.

CESCO GIULIO BAGHINO. Voglio osservare, anzitutto, che il disegno di legge in esame risente di una motivazione non più attuale, quale quella delle conseguenze negative derivanti dalla guerra nel Golfo. Credo, quindi, che esse non debbano essere tenute presenti, perché altrimenti saremmo indotti a supporre di erogare un compenso all'Alitalia per il mancato guadagno che essa ha registrato durante la guerra del Golfo. Il fatto di trovarci adesso a discutere di questo provvedimento dimostra, ancora una volta, la discrasia esistente tra Governo e Parla-

mento, che mentre cercano di dimostrare all'opinione pubblica la loro tempestività di intervento, in realtà si limitano a predisporre un disegno di legge la cui filosofia, nel caso in specie, credo sia individuabile al comma 2 dell'articolo 1; infatti, se è vero che ai soggetti titolari della gestione dei servizi è riconosciuta l'autorità di stabilire le tariffe, è altrettanto vero che la loro applicazione è soggetta al consenso o al silenzio-assenso da parte del Ministero dei trasporti. Resta da vedere, quindi, se sarà necessario precisare meglio questo secondo comma, per dare al ministro dei trasporti l'autorevolezza che gli consenta di valutare la richiesta delle società operanti o se invece egli possa operare in base a quanto abbiamo previsto.

Ritengo anch'io che la proposta di legge Andò debba essere discussa in altra sede, sia perché sono state presentate iniziative parlamentari analoghe, sia perché il problema delle tariffe aeree per la Sicilia merita una discussione politica a sé, particolarmente approfondita. Semmai le società che gestiscono questi servizi potrebbero valutare le esigenze di traffico aereo con la Sicilia e dimostrarsi sensibili alla necessità di una riduzione tariffaria relativa ai collegamenti con l'isola.

GIUSEPPE LELIO PETRONIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo il mio apprezzamento alla relazione dell'onorevole Savio. Ritengo di poter aderire alla richiesta che egli ha avanzato di rinviare l'esame del provvedimento per procedere ad alcuni approfondimenti, ma voglio sottolineare che la necessità di un aggiornamento di dati statistici relativi al calo del traffico aereo è in fondo superata in quanto, secondo l'orientamento diffusamente emerso, il provvedimento in esame non sembra più collegato alla guerra nel Golfo Persico, che ha reso necessario per l'Alitalia rivedere i propri piani operativi.

Considerando che la burocrazia italiana non funziona bene, ritengo meritorio da parte del ministro dei trasporti e del Governo aver colto l'occasione per

procedere allo snellimento delle procedure per l'adeguamento delle tariffe. Da questo punto di vista non mi sentirei di condividere l'osservazione relativa al controllo che il ministro dei trasporti deve pur continuare ad esercitare perché, in assenza di una normativa diversa che regoli organicamente la materia e che adegui veramente la nostra legislazione alle esigenze di una liberalizzazione tariffaria che entro poco tempo dovremo realizzare, mi sembra doveroso che il ministro eserciti un controllo che, peraltro, tenderà a garantire che vi sia una coerenza tra le attese del vettore e quelle degli utenti.

Infine, ritengo opportuno il disabbinamento della proposta di legge n. 2700, in quanto essa crea un problema di copertura finanziaria che, in questa fase, costituirebbe indubbiamente un ostacolo.

GASTONE SAVIO, *Relatore*. Desidero precisare che la richiesta che ho avanzato di un aggiornamento dei dati sul calo del traffico aereo relativo ai primi cinque mesi di quest'anno sta proprio a significare il superamento di qualsiasi collegamento del provvedimento in esame con la guerra del Golfo.

In secondo luogo, la richiesta di elementi conoscitivi in ordine alle procedure adottate da altre nazioni europee è finalizzata ad accertare se non sia possibile, attraverso la presentazione di emendamenti, rendere la disciplina prevista dal provvedimento in esame ancora più snella. Ciò anche al fine di avvicinarci più rapidamente all'adempimento delle esigenze poste dalla scadenza del 1992.

PRESIDENTE. Condivido la richiesta del relatore di disabbinare la proposta di legge n. 2700 perché essa manca di un'adeguata copertura finanziaria, per ricercare la quale si incorrerebbe in un rallentamento dei tempi che ostacolerebbe una rapida approvazione del disegno di legge n. 5528.

Ritengo, pertanto, che la soluzione preferibile sia quella di concludere al più presto l'iter del disegno di legge, affron-

tando poi separatamente l'esame della proposta di legge n. 2700.

Pongo in votazione la revoca dell'abbinamento per la proposta di legge n. 2700.

(È approvata).

Se non vi sono obiezioni, rimane altresì stabilito di rinviare il seguito della discussione sul disegno di legge n. 5528 a mercoledì 12 giugno, affinché il Governo possa fornire gli ulteriori elementi informativi richiesti dal relatore: nel frattempo si procederà a sollecitare le Commissioni competenti i prescritti pareri.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Norme di attuazione della convenzione delle Nazioni Unite relativa ad un codice di condotta delle conferenze per la navigazione marittima, adottata a Ginevra il 6 aprile 1974 (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (5491).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme di attuazione della convenzione delle Nazioni Unite relativa ad un codice di condotta delle conferenze per la navigazione marittima, adottata a Ginevra il 6 aprile 1974 », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta antimeridiana del 14 febbraio 1991.

Debbo rilevare che, come la scorsa settimana, non sono presenti rappresentanti del Ministero della marina mercantile ai fini dell'esame dei provvedimenti concernenti quel dicastero. Data comunque la presenza di altri membri del Governo, ritengo si possa procedere quanto meno all'illustrazione della relazione sul disegno di legge n. 5491.

L'onorevole Dutto ha facoltà di svolgere la relazione.

MAURO DUTTO, *Relatore*. Il provvedimento al nostro esame è già stato approvato dal Senato dopo l'introduzione in

modestissime modifiche al testo originario e consente di dare attuazione alle disposizioni della convenzione delle Nazioni Unite per il commercio e lo sviluppo (UNCTAD).

La normativa al nostro esame si applica ai vettori ed ai gestori di navi che forniscano servizi internazionali di linea per il trasporto di merci sulla base di accordi e di intese per i quali si applicano noli uniformi e comuni, a condizioni concordate di fornitura del servizio.

Il provvedimento indica i criteri obiettivi per l'ammissione alle conferenze, quali la professionalità della compagnia, il volume di traffico sulla rotta, il servizio già svolto.

Il disegno di legge n. 5491, quindi, non fornisce alcun elemento innovativo rispetto alle caratteristiche dell'accordo dell'ONU, ma regola soprattutto le procedure di attuazione, in base alle quali vengono attribuite al Ministero della marina mercantile funzioni di autorità nazionale competente in questo settore, avente anche facoltà di assumere decisioni in merito ad eventuali controversie qualora tra le compagnie che fanno parte delle conferenze marittime non venga trovato un accordo nemmeno a livello di arbitraggio.

L'articolo 6 del provvedimento prevede l'istituzione di una commissione incaricata di esprimere pareri sulle condizioni di partecipazione alle quote di traffico per le compagnie marittime nazionali nell'ambito della disciplina conferenziale. Tale commissione è composta da due rappresentanti del Ministero della marina mercantile, da due esperti del settore dei trasporti marittimi e di un docente universitario in diritto della navigazione o in diritto internazionale o in materie giuridiche attinenti ai trasporti marittimi. Si tratta di una commissione molto importante, che rappresenta un elemento di garanzia rispetto ai comportamenti ed alle scelte del Ministero; i componenti saranno nominati con decreto del ministro della marina mercantile. Dal punto di vista dell'impostazione legisla-

tiva, non credo che sul provvedimento al nostro esame possa essere sollevata alcuna obiezione.

Per quanto concerne la copertura finanziaria dell'onere derivante dall'attuazione della predetta commissione, un emendamento approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato ha ampliato gli anni di riferimento.

Un altro cambiamento apportato dal Senato, che non ha grande portata ma che riveste un significato notevole, è quello relativo alla modifica del testo che fissa le condizioni di partecipazione alle quote di traffico, il cui decreto ministeriale deve essere emanato dopo aver consultato la totalità delle compagnie interessate.

Non ho altre osservazioni da formulare rispetto al disegno di legge al nostro esame e quindi, in conclusione, non mi resta che auspicarne una rapida approvazione.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Dutto per le osservazioni svolte in qualità di relatore e rinvio il seguito della discussione del disegno di legge n. 5491 ad altra seduta. Nel frattempo, verranno sollecitati i prescritti pareri.

Seguito della discussione del disegno di legge: Titoli professionali marittimi del personale imbarcato su navi da pesca (3951).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Titoli professionali marittimi del personale imbarcato su navi da pesca ».

Ricordo che nella seduta del 16 maggio scorso è stata aperta la discussione sulle linee generali.

PINO LUCCHESI, Relatore. Il 20 marzo scorso in qualità di relatore ho presentato, con riferimento all'articolo unico del provvedimento sul quale ci stiamo « tra-

stullando » ormai da molto tempo, un emendamento interamente sostitutivo; inoltre, il gruppo comunista-PDS ed i deputati di rifondazione comunista avevano posto alcuni interrogativi al Governo, ancora senza risposta, in ordine al provvedimento stesso. Noto con preoccupazione che, nonostante sia intervenuta, da parte del ministro della marina mercantile, una sollecitazione anche in ordine a questo disegno di legge, non è presente oggi né il ministro né un sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Si tratta di uno dei quattro provvedimenti risollecitati dal Governo in una lettera circolare inviata a tutti i deputati.

PRESIDENTE. Non possiamo proseguire le discussioni del provvedimento per l'assenza del rappresentante del Governo. Esprimo tutto il mio rammarico in merito a questo ennesimo episodio; il Governo deve essere richiamato ad una maggiore puntualità per quanto riguarda la presenza ai lavori parlamentari, perché altrimenti diventa di ostacolo alla prosecuzione degli stessi. Tra l'altro, questa assenza impedisce l'adozione di un provvedimento che lo stesso ministro della marina mercantile — presso il quale mi farò carico di rappresentare questo disagio — ha sollecitato più volte.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 17,35.

*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 13 giugno 1991.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO