

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

90.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 1° LUGLIO 1982

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GAETANO MORAZZONI

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno e proposte di legge (Rinvio del seguito della discussione):		Disegno e proposte di legge (Discussione e rinvio):	
Istituzione e ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie (1987-bis);		Accesso alla professione e istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione degli uffici di controllo a valichi di frontiera (2197);	
CALDORO ed altri: Norme per il coordinamento nazionale dei trasporti: istituzione del Comitato nazionale dei trasporti e dell'Ente nazionale delle ferrovie italiane (34-bis);		FORTUNA e CALDORO: Modificazioni alla legge 6 giugno 1974, n. 298, sull'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e altro (17);	
BAGHINO ed altri: Soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e costituzione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato con personalità giuridica di diritto pubblico (257-bis);		MANFREDINI ed altri: Modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose e l'istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (1537);	
OTTAVIANO ed altri: Istituzione dell'Azienda per le ferrovie dello Stato e soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (529-bis);		BERNARDI GUIDO ed altri: Modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (1632);	
MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1055-bis)	1096		
PRESIDENTE	1096		

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 1° LUGLIO 1982

	PAG.
BORRUSO e SCALIA: Modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi (2487)	1096
PRESIDENTE	1097, 1101
BAGHINO FRANCESCO GIULIO	1099
BOCCHI FAUSTO	1101
DEGAN COSTANTE, <i>Relatore</i>	1097, 1100
MANFREDINI VILLER	1098
MARZOTTO CAOTORTA ANTONIO	1098
RIVA DINO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1101
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Spedizione di pacchi postali diretti in Polonia (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (3342)	1101
PRESIDENTE	1101, 1102, 1103
BOCCHI FAUSTO	1102, 1103
CORLEONE FRANCO	1102
FIORI GIOVANNINO	1102
RIVA DINO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1103
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	1103

La seduta comincia alle 10.

VILLER MANFREDINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*E approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Istituzione e ordinamento della Azienda nazionale delle ferrovie (1987-bis) e delle proposte di legge Caldoro ed altri: Norme per il coordinamento nazionale dei trasporti: istituzione del Comitato nazionale dei trasporti e dell'Ente nazionale delle ferrovie italiane (34-bis); Baghino ed altri: Soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e costituzione della Azienda delle ferrovie dello Stato con personalità giuridica di diritto pubblico (257-bis); Ottaviano ed altri: Istituzione dell'Azienda per le ferrovie dello

Stato e soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (529-bis); Marzotto Caotorta ed altri: Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1055-bis).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Istituzione e ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie », e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Caldoro ed altri: « Norme per il coordinamento nazionale dei trasporti: istituzione del Comitato nazionale dei trasporti e dell'Ente nazionale delle ferrovie italiane », Baghino ed altri: « Soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e costituzione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato con personalità giuridica di diritto pubblico », Ottaviano ed altri: « Istituzione dell'azienda per le ferrovie dello Stato e soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », Marzotto Caotorta ed altri: « Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Non essendo ancora pervenuto il parere della I Commissione affari costituzionali rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Accesso alla professione e istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione degli uffici di controllo a valichi di frontiera (2197); e delle proposte di legge Fortuna e Caldoro: Modificazioni alla legge 6 giugno 1974, n. 298, sulla istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e altro (17); Bernardi Guido ed altri: Modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su

strada (1632); Manfredini ed altri: Modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose e l'istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada (1537); Borruso e Scalia: Modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi (2487).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Accesso alla professione e istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione degli uffici di controllo a valichi di frontiera », e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Fortuna e Caldoro: « Modificazioni alla legge 6 giugno 1974, n. 298, sull'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e altro »; Bernardi Guido, Federico, Manfredi Manfredo, Segni, Casini, Faraguti, Lamorte, Lucchesi, Briccola, Fiori Giovannino, La Rocca, Picano: « Modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada »; Manfredini, Fracchia, Bocchi, Baldassari, Calaminici, Casalino, Cominato Lucia, Cuffaro, Gradi, Monteleone, Ottaviano, Pani, Pernice, Tamburini e Vignola: « Modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, la disciplina degli autotrasporti di cose e l'istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada »; Borruso e Scalia: « Modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi ».

L'onorevole Degan ha facoltà di svolgere la relazione.

COSTANTE DEGAN, *Relatore*. Quella di oggi è la prima riunione in sede legislativa sul provvedimento in oggetto, mentre certamente ricorderete che abbiamo già discusso dell'argomento in sede referente e soprattutto in sede di gruppo di lavoro che doveva approfondire la possibilità dell'elaborazione di un testo unificato delle numerose proposte di legge che raccogliessero se non l'unanimità quanto meno il consenso della maggioranza dei commissari.

La legge n. 298 faticosamente avviata, dopo un lunghissimo iter di elaborazione da parte del Parlamento e dopo una serie di proroghe nella sua attuazione, ha mostrato in questi primi anni di sperimentazione delle reali difficoltà che il disegno e le proposte di legge in discussione intendono tentare di superare. Il punto più rilevante del testo elaborato dal Comitato ristretto, che propongo di adottare come testo base per la discussione, è costituito dalla riduzione del campo di applicazione della legge n. 298, che riguardava gli automezzi al di sopra dei 35 quintali, e che ora è relativo agli automezzi al di sopra dei 60 quintali, e dalla previsione dell'obbligo di iscrizione all'albo anche per coloro che esercitano il trasporto con mezzi inferiori ai 60 quintali. Va detto che, in tal modo, almeno per quanto riguarda la stazza dei mezzi di trasporto, ci allineiamo ai livelli europei che prevedono, appunto, la misura di 60 quintali. Per la verità, la legislazione degli altri paesi esclude la necessità dell'iscrizione all'albo per coloro che esercitano il trasporto con mezzi al di sotto dei 60 quintali.

Per quanto riguarda il campo d'applicazione della legge, si prevede, altresì, che vi sia una fascia, quella compresa tra i 60 ed i 115 quintali, nella quale si procede solo su domanda, mentre è necessaria autorizzazione specifica per i mezzi di trasporto superiori a 115 quintali. A tale proposito, debbo dire che l'onorevole Manfredini, con emendamento che è stato presentato nella giornata di ieri, propone che

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 1° LUGLIO 1982

la fascia compresa tra 60 e 115 quintali sparisca nel settore del trasporto per conto proprio, così come non esiste in quello del trasporto per conto terzi. Debbo dire come relatore che preferisco attenermi all'elaborato del Comitato ristretto, pur riservandomi, qualora questi emendamenti venissero sostenuti, di esprimere su di essi il mio parere ed eventualmente anche di riaprire l'argomento.

Per ciò che concerne l'accessibilità all'albo, il testo proposto dal Comitato ristretto recepisce *in toto* la normativa comunitaria e, nello stesso tempo, innova profondamente rispetto alla precedente legge n. 298, anche se non mi pare che crei materia di contenzioso, nel senso che si tratta di un ammodernamento del tutto necessario, utile e positivo.

Vale forse la pena di ricordare che, per tutta la parte riguardante le infrazioni rispetto all'albo, la I Commissione affari costituzionali, nell'esprimere il proprio parere, ha chiesto che l'aspetto penale e, comunque, censorio nei confronti degli iscritti all'albo sia coordinato con la legge che prevede la depenalizzazione dei reati minori, cioè la n. 689 del 1981. Pur essendo stata espressa come osservazione e non come condizione, è chiaro che di questa richiesta dovremo tener conto. Per parte mia, confesso di non avere esperienza in proposito, per cui chiedo al Governo di studiare i modi per pervenire a questo tipo di coordinamento che è comunque utile e necessario, come ritengo tutti i gruppi riconoscano.

Essendosi rivelato impraticabile il sistema di contingentamento per ditta, il Comitato ristretto si è orientato nel senso di far concedere l'autorizzazione per auto-mezzo di trasporto, il che, se da un lato comporta una minore capacità di controllo sul contingente globale in circolazione, dall'altro indubbiamente rende più snello tutto il meccanismo, così come alla sua elasticità contribuisce anche l'introduzione di nuove tecnologie circa la trainabilità di rimorchi da parte di mezzi singoli.

Ciò ammodernamente certamente il nostro sistema di trasporti su strada, lo rende più

snello e flessibile e tale da venire incontro alle esigenze prospettate dalle diverse categorie, sia pure con dubbi e perplessità, che mi pare vengano riassunti in alcuni emendamenti presentati dal collega Manfredini, circa l'eccessiva liberalità che sarebbe presente a tale proposito nel testo del Comitato ristretto.

Per quanto riguarda il titolo III della citata legge n. 298, è necessario osservare che si è mantenuto il sistema delle tariffe a forcella, non adottando quello delle tariffe di riferimento di cui si sta discutendo in sede CEE, ma si rende il sistema più articolato, consentendo al ministro dei trasporti di pervenire ad una sperimentazione, restringendo il campo delle tariffe a forcella a sistemi di trasporto ma soprattutto a categorie di cose trasportate che abbiano una loro tipicità ed organicità.

Nel corso della relazione, ho fatto spesso riferimento agli emendamenti presentati dall'onorevole Manfredini, non perché volessi arrogarmi un diritto che non mi compete, ma per dare alla Commissione un quadro, il più possibile completo, delle diverse proposte che ruotano attorno al provvedimento che ci accingiamo ad esaminare. Per quanto mi riguarda preferirei attenermi al testo, così come è stato elaborato in sede di Comitato ristretto. In sede di discussione sulle linee generali, pregherei l'onorevole Manfredini di illustrare i suoi emendamenti, così che anche gli altri gruppi ne siano a conoscenza.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

ANTONIO MARZOTTO CAOTORTA. Concordo con la proposta del relatore di passare rapidamente, dopo una breve discussione generale, alla discussione del testo. Ho presentato anch'io un emendamento e mi riservo di illustrarlo al momento dell'esame dell'articolo 3.

VILLER MANFREDINI. Innanzitutto, desidero ringraziare il relatore, onorevole De-gan, per l'illustrazione del lavoro svolto in sede di Comitato ristretto.

A nome del gruppo comunista, desidero sottolineare l'importanza del provvedimento al nostro esame la cui urgenza credo sia uno degli elementi che ci rendono tutti convinti della necessità di accelerarne i tempi di approvazione, senza che ciò faccia venir meno l'esigenza primaria di produrre una buona legge. In tal senso, infatti, ha lavorato il Comitato ristretto, in un continuo confronto con il rappresentante del Governo.

Ciò che subito appare evidente è che il testo del Comitato ristretto sottolinea determinati requisiti che determinano la qualità e la linea complessiva del provvedimento in esame. E desidero sottolineare l'importanza, anche se non siamo strettamente in linea con le direttive comunitarie, di un controllo, per quanti esercitano la professione, da parte dell'albo nazionale degli autotrasportatori. Credo che la soluzione trovata sia non solo equilibratrice, ma permetta altresì di snellire le procedure previste nella vecchia legge, pur mantenendo inalterato il significato dell'albo degli autotrasportatori, cioè il concetto stesso di associazione e di controllo.

Ritengo che questo testo unificato, che ha accolto proposte di legge di iniziativa parlamentare e il disegno di legge del Governo, faccia compiere un ulteriore passo in avanti, anche se dobbiamo riconoscere — ed è già stato sottolineato nelle audizioni che abbiamo svolto — che i soggetti che sentono queste modifiche come punto di riferimento sono diversi dai beneficiari stessi.

Per quanto riguarda il titolo terzo, il provvedimento, partendo dall'impostazione del disegno di legge e raccogliendo modifiche suggerite nelle proposte di legge abbinate, ne chiarisce l'efficacia e la funzione. Considero estremamente utile il confronto con le organizzazioni del settore, confronto che ha portato gli autotrasportatori a chiedere se non fosse il caso di riflettere sull'opportunità che questo titolo comprendesse anche una diversa impostazione, per quanto riguarda la definizione delle norme e delle tariffe, che tenesse conto di un fatto contrattuale, di un momento riven-

dicativo a carattere politico e sociale, di un rapporto che si era instaurato tra le parti. E alla Commissione, come momento di riflessione, pongo anch'io un quesito, cioè se non ritenga opportuno sentire anche le controparti. Detto questo, sottolineo l'importanza e la validità del lavoro svolto dai componenti il Comitato ristretto che hanno elaborato un testo sufficientemente chiaro e positivo. Gli emendamenti che il gruppo comunista ha presentato, e che i commissari hanno avuto modo di conoscere e valutare, costituiscono più che altro suggerimenti migliorativi del testo, e non proposte di modifica totale. Ad esempio, un nostro emendamento riguarda il problema delle cooperative e dei consorzi. Una nostra proposta di modifica, relativa al « modello 101 » ha trovato alla verifica dei fatti la sostanziale ostilità di quasi tutti i rappresentanti del mondo degli autotrasportatori, i quali, ad una nostra osservazione che comunque il problema rimaneva, ci hanno suggerito una diversa formulazione che consentisse di superare questo problema. La maggior parte dei nostri emendamenti sono di carattere esclusivamente formale e sono tesi a rendere più esplicite alcune norme. Dobbiamo ora verificarle con spirito costruttivo e con un confronto aperto, che ha sempre caratterizzato il nostro lavoro. Ribadisco il buon lavoro compiuto dal Comitato ristretto che ha elaborato un testo che rappresenta un valido strumento di confronto, un testo sicuramente da migliorare, ma la cui intelaiatura va senz'altro mantenuta. Vi è la necessità di fare un ulteriore passo di buona volontà affinché gli autotrasportatori abbiano una legge migliore della precedente, una legge che può servire a rendere meno drammatica la situazione almeno per una parte di lavoratori italiani.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Inizio questo mio intervento facendo una autocritica. Già sono intervenuto sull'argomento facendo delle osservazioni cui doveva seguire la presentazione di emendamenti, il che non è invece avvenuto. Chiusa questa

parentesi, ricordo — e chi era componente di questa Commissione nel 1973-74 lo sa bene — quanto fu difficile, direi affannoso e preoccupante da parte di tutti l'esame della legge n. 298. Si presentavano difficoltà enormi perché si trattava di impostare una nuova disciplina nel settore, perché non vi era chiarezza, soprattutto per quanto riguardava le tariffe a forcilla, perché occorreva adeguarsi alle norme comunitarie, e soprattutto in presenza delle pressioni degli autotrasportatori che si sono sempre sentiti considerati (e, ahimè lo sono ancora) in posizione di inferiorità rispetto ai loro colleghi stranieri operanti anche in territorio italiano. Tutte queste difficoltà si sono ripresentate ora, a distanza di anni, e il Comitato ristretto le ha affrontate e ha indubbiamente fatto un lavoro rilevante elaborando un testo che può dare un avvio per la serenità del settore. Proprio per questo motivo sottolineo l'urgenza del provvedimento. Occorre però anche rilevare che alcuni punti sono rimasti incerti e vi sono indicazioni provenienti dalla CEE, per cui forse sarebbe opportuna qualche breve audizione; ma sicuramente ciò comporterebbe un ulteriore ritardo per l'approvazione del provvedimento. Chiederei di stabilire quando iscrivere all'ordine del giorno il provvedimento e che, due giorni prima di tale data, ogni gruppo consegni gli emendamenti che intende presentare in modo che il relatore possa conoscerli, vagliarli e, in sede legislativa, si possa procedere celermente.

Per ciò che riguarda poi i pareri espressi dalle Commissioni affari costituzionali e bilancio, desidero osservare che, mentre le condizioni in essi contenute debbono essere da noi accettate e, quindi, andranno a formare degli emendamenti che saranno presentati dallo stesso relatore, dalle osservazioni formulate da quelle Commissioni sarà opportuno discutere, anche tenuto conto del fatto che il nostro punto di vista in materia è eminentemente tecnico.

Sollevo poi perplessità in ordine al fatto che, nel testo proposto dal Comitato ristretto, si preveda che un comune possa concedere licenze per il trasporto locale,

cioè esercitato nel raggio di 50 chilometri, ma solo a chi è iscritto all'albo degli autotrasportatori: in realtà, questa mi pare un'incongruenza, oltre al fatto che, in tal modo, si bloccherebbero molte iniziative locali.

Anche il fatto che, nella composizione degli organi della categoria, si preveda che ciascun membro possa disporre di un supplente mi lascia alquanto perplesso: infatti, a mio avviso, dovrebbe esservi un'impossibilità di assenza del titolare, e non l'alternanza tra due persone. Sono queste alcune considerazioni che spiegano la mia richiesta relativa alla necessità di riprendere la discussione del provvedimento avendo cognizione degli emendamenti che ad esso si intende presentare.

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

COSTANTE DEGAN, *Relatore*. Desidero solo fornire un chiarimento in sede preliminare. Debbo, cioè, dare atto all'onorevole Manfredini che effettivamente qualcuno dei suoi emendamenti ha rilevanza solo di carattere tecnico, per cui è evidente che, parlando di una mia propensione a rimanere fedele al testo così come è scaturito dai lavori del Comitato ristretto, non mi riferivo a quegli emendamenti, alcuni dei quali, tra l'altro, recepiscono le osservazioni proposte dagli organi tecnici del Ministero ed erano già stati compresi nell'elaborazione ultima del provvedimento, per cui, in un certo senso, diventano pleonastici. È evidente che egli ha illustrato gli emendamenti riguardanti le cooperative ed i consorzi. Ma desidererei che il Governo fosse messo in grado di darci un'attenta valutazione.

L'onorevole Manfredini converrà che il rilievo della Commissione affari costituzionali non può non essere recepito. Ma poiché non sono in grado di percepire fino in fondo il significato di quell'osservazione, penso che il ministero debba approfondirlo ed assumersene il carico. E ciò per un fatto preminentemente tecnico di coordinamento con la legge sulle depenalizzazioni,

risalente allo scorcio finale dell'anno scorso.

Al terzo comma dell'articolo 35, l'onorevole Manfredini propone di sostituire le parole « 115 quintali » con le parole « 60 quintali ». Ma egli sa bene che ciò implica una valutazione di politica dei trasporti che merita di essere approfondita.

Riservandomi di intervenire in modo più puntuale in sede di dibattito sugli emendamenti, mi dichiaro disponibile a proseguire la discussione anche immediatamente. Tuttavia, non ho nulla in contrario ad accedere alla richiesta dell'onorevole Baghino, purché la prossima seduta sia fissata per giovedì prossimo, con l'impegno di portare a conclusione definitiva la discussione del provvedimento e l'iter di approvazione.

DINO RIVA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Stante il parere espresso dalla I Commissione affari costituzionali e la necessità di esaminare gli emendamenti presentati, il Governo chiede un rinvio della discussione.

PRESIDENTE. Dunque, la Commissione potrebbe accedere alla proposta del relatore, quella cioè, di rinviare la discussione a giovedì prossimo.

COSTANTE DEGAN, *Relatore*. Purché vi sia l'impegno politico dei gruppi di concludere in quella data la discussione del provvedimento, e completarne l'iter.

FAUSTO BOCCHI. Riaffermo la necessità e l'urgenza di approvare questo provvedimento che ci ha visti impegnati in sede di Comitato ristretto. Personalmente, sono dell'avviso che anche oggi potevamo proseguire nei nostri lavori. Intendo dire cioè, che le osservazioni del Governo manifestano la non sufficiente volontà di accelerare l'iter dei nostri lavori. E dico questo perché sia le osservazioni delle Commissioni di merito, sia i nostri emendamenti erano e sono tali da poter essere esaminati. Del resto, la settimana ventura — a parte il clima politico incerto — può essere insufficiente per portare a compimento l'iter di questo provvedimento che

è indubbiamente abbastanza complesso e sul quale sembra ripercuotersi, a giudizio del gruppo comunista, la situazione che stamane è venuta a crearsi a Palazzo Chigi.

Diciamo anche che possiamo accogliere la proposta di rinvio, ma con scarsissima convinzione che il Governo intenda concretizzare la volontà espressa. Del resto, il sottosegretario, onorevole Riva — che ci onora così raramente della sua presenza — non ha speso molte parole, ed il suo atteggiamento ci lascia quindi abbastanza perplessi. Voglio pertanto che sia chiara la responsabilità dell'ulteriore ritardo nell'approvazione del provvedimento così atteso dalla categoria.

PRESIDENTE. Sulla base di quanto stabilito dall'ufficio di presidenza, rinvio il seguito della discussione del provvedimento alla seduta di mercoledì 7 luglio.

Seguito della discussione del disegno di legge: Spedizione di pacchi postali diretti in Polonia (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3342).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Spedizione di pacchi postali diretti in Polonia », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 7 aprile 1982.

Comunico che la I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole sul provvedimento.

Passiamo ora all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

I pacchi postali da avviare per via di superficie diretti a destinatari residenti in Polonia vengono accettati dagli uffici postali della Repubblica italiana in esenzione da qualsiasi diritto postale e doganale e senza l'osservanza di alcuna formalità valutaria e doganale.

FRANCO CORLEONE. Desidero innanzi tutto sottolineare il ritardo con cui arriviamo alla approvazione del provvedimento riguardante la spedizione di pacchi postali in Polonia, ritardo che giudico veramente eccessivo rispetto all'urgenza con cui esso ci è stato assegnato in sede legislativa. Preannunciando il mio voto favorevole all'articolo, pongo poi all'attenzione della Commissione un problema che non ho formalizzato in emendamento: se cioè non sia il caso di prevedere l'utilizzo della via aerea per l'inoltro dei pacchi, quando vi è la necessità di un loro arrivo tempestivo.

FAUSTO BOCCHI. Ho già avuto modo di sottolineare i limiti del provvedimento in esame e il suo carattere demagogico e non di solidarietà vera verso un popolo che ha bisogno di concreti aiuti. Anche noi siamo favorevoli all'uso dei mezzi aerei per la spedizione dei pacchi, ma non intendendo associarci alla responsabilità già grave del Governo e della maggioranza del ritardo del varo del provvedimento (dato che l'approvazione di un emendamento comporterebbe un ritorno dello stesso al Senato), presenteremo un ordine del giorno che invita il Governo a valutare l'opportunità di avviare i pacchi anche con i mezzi aerei, in considerazione dell'urgenza delle provvidenze inviate.

GIOVANNINO FIORI. Anche io ritengo, a nome del gruppo della DC, che sia opportuno approvare il testo così com'è. Sottolineo che indubbiamente in una situazione di emergenza l'uso del mezzo aereo si rende indispensabile per il trasporto di tutto ciò che può servire alle esigenze eccezionali del paese che si vuole aiutare, ma inserire questa previsione nel provvedimento comporterebbe implicazioni di carattere finanziario e ulteriori ritardi, dovendosi procedere a convenzioni con società aeree e così via. Poiché siamo già notevolmente in ritardo sui tempi, cerchiamo di approvare il disegno di legge celermente, anche perché una ulteriore dilazio-

ne non verrebbe certo capita dalla pubblica opinione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo articolo 1, di cui ho dato precedentemente lettura.

(È approvato).

Poiché ai successivi articoli 2, 3 e 4 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 2.

Nessuna quota-parte territoriale di partenza è dovuta all'Amministrazione postale italiana.

Le quote-parti territoriali di transito spettanti alle Amministrazioni postali austriaca e cecoslovacca nonché quelle di arrivo spettanti all'Amministrazione postale polacca, previste dagli articoli 46 e 47 dell'accordo concernente i pacchi postali stipulato a Rio de Janeiro nel 1979, reso esecutivo con il decreto del Presidente della Repubblica 11 febbraio 1981, n. 358, restano a carico dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni italiana.

(È approvato).

ART. 3.

All'onere derivante dalla applicazione della presente legge, valutato in lire 50.000.000 per l'esercizio finanziario 1982, si provvede con le disponibilità del capitolo 348 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno 1982.

(È approvato).

ART. 4.

La presente legge, che avrà validità per quattro mesi, entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(È approvato).

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 1° LUGLIO 1982

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Corleone e Bocchi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,

esaminato il disegno di legge n. 3342 recante "Spedizione di pacchi postali diretti in Polonia",

invita il Governo

a valutare l'opportunità di avviare i pacchi anche con mezzi aerei, in considerazione dell'urgenza delle provvidenze inviate ».

0/3342/X/1

CORLEONE, BOCCHI.

DINO RIVA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lo accetto come raccomandazione.

FAUSTO BOCCHI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà immediatamente votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Spedizione di pacchi postali diretti in Polonia » (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (3342):

Presenti e votanti . . . 23

Maggioranza 12

Voti favorevoli . . . 23

Voti contrari . . . 0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Baldassari, Bernardi Guido, Bocchi, Casalino, Cominato, Corleone, Degan, Dutto, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, Forte Salvatore, Lamorte, Manfredini, Marzotto Caotorta, Morazzoni, Panni, Pernice, Picano, Reina, Russo Ferdinando, Tamburini.

La seduta termina alle 11,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO