

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

98.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 29 LUGLIO 1982

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUIDO BERNARDI

INDICE

	PAG.	PAG.
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):		
Istituzione e ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie (1987-bis);		
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 dell'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);		
	PAG.	
		MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1055-bis) 1224
		PRESIDENTE 1224
		BAGHINO FRANCESCO GIULIO 1226
		BOCCHI FAUSTO 1224
		FEDERICO CAMILLO 1225
		POTÌ DAMIANO 1226
		Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):
		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 ai valichi di frontiera (2197);
		FORTUNA e CALDORO: Modificazioni alla legge 6 giugno 1974, n. 298, sull'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disci-

	PAG.
plina degli autotrasportatori di cose e altro (17);	
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);	
BERNARDI GUIDO ed altri: Modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (1632);	
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 (2847)	1226
PRESIDENTE	1226
DEGAN COSTANTE, <i>Relatore</i>	1228
FEDERICO CAMILLO	1228, 1232
MANFREDINI VILLER	1231
PANI MARIO	1227
POTÌ DAMIANO	1228
TIRIOLO ELIO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1228, 1232

La seduta comincia alle 9,45.

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

(E approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Istituzione e ordinamento dell'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 dell'Azienda delle ferrovie dello Stato con personalità giuridica di di-

ritto 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) e 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 » e Marzotto Caotorta ed altri: « Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Vorrei informare la Commissione che ieri il ministro dei trasporti mi ha comunicato che, di fronte alla tesi che sta emergendo nella I Commissione affari costituzionali in merito alla riforma, i sindacati dei ferrovieri hanno chiesto di incontrarsi con i componenti di quella Commissione. Tale incontro dovrebbe avvenire martedì; mercoledì la Commissione affari costituzionali potrebbe esprimere il proprio parere e giovedì noi potremmo iniziare la discussione sulle linee generali.

Propongo, pertanto, di rinviare il seguito della discussione alla prossima settimana.

FAUSTO BOCCHI. Il gruppo comunista non può far altro che accogliere come inevitabile il rinvio proposto, ma, nel contempo, non si può esimersi dall'osservare come si proceda sempre con ritardo su un provvedimento così qualificato, co-

me abbiamo avuto modo di sottolineare in tutte le fasi del suo *iter*, alle quali abbiamo partecipato sempre fattivamente.

Anche per quanto riguarda il parere che la I Commissione affari costituzionali è chiamata ad esprimere, mi risulta che i deputati del mio gruppo avrebbero un orientamento diverso rispetto a quello che si è prospettato in seno alla maggioranza, che, invece, sarebbe intenzionata ad introdurre condizioni stravolgenti rispetto al testo elaborato dal Comitato ristretto di questa Commissione.

È poi di questa mattina l'intervento del ministro dei trasporti che ha addebitato ancora una volta al Parlamento le responsabilità relative al non certo sollecito *iter* del provvedimento e, in generale, alle misure da adottare nel settore dei trasporti; lo stesso ministro si è poi preoccupato di assicurare l'opinione pubblica del fatto che tutto procederà regolarmente, mentre, invece, noi assistiamo preoccupati ad una crescente situazione di conflittualità: infatti, ci troviamo di fronte ad accordi, come quello dei controllori di volo, siglati da mesi e che non si riesce a tradurre in contratti. Ci sono poi altri settori dei quali il ministro Balzamo sembra non preoccuparsi: mi riferisco a quello dei marittimi, che minacciano, con le loro agitazioni, di sconvolgere le ferie dei lavoratori italiani nel mese di agosto che ormai è alle porte.

Dobbiamo dire con molta chiarezza che nella richiesta di rinvio noi ravvisiamo da parte dei gruppi della maggioranza una sostanziale mancanza di volontà di far giungere a conclusione un problema che è ormai da anni all'attenzione non solo del Parlamento, ma di tutto il paese e che tutto ciò provoca la nostra vibrata protesta.

CAMILLO FEDERICO. A nome del gruppo della democrazia cristiana debbo esprimere anch'io il mio rincrescimento per il ritardo che si prospetta nell'ulteriore *iter* della riforma dell'azienda delle ferrovie. Debbo dire, però, che in sede di Comitato ristretto avevamo sollevato perplessità circa l'accoglienza che poteva es-

sere data dalla I Commissione affari costituzionali al testo da noi predisposto. Lo stesso relatore consapevolmente si era reso conto di qualche forzatura che avevamo operato per tentare di raggiungere il massimo risultato possibile secondo il nostro punto di vista. Ora, il fatto che la I Commissione affari costituzionali abbia sollevato dei rilievi sul testo che le abbiamo inviato è cosa che ci può dispiacere, ma certo non possiamo entrare nel merito delle sue valutazioni, valutazioni che, per altro, a quanto mi risulta, pur con le ovvie differenziazioni, sono state espresse in egual misura da tutti i gruppi politici. Inoltre, ritengo che l'atteggiamento assunto dalla Commissione affari costituzionali sia quanto mai corretto, poiché essa ha adottato una soluzione interlocutoria riservandosi di esprimere il parere definitivo dopo aver sentito le organizzazioni sindacali dei ferrovieri.

Debbo anche precisare che rappresentanti del mio gruppo hanno ripetutamente incontrato i colleghi della Commissione affari costituzionali per addivenire a soluzioni concordi e convincerli della giustezza degli argomenti che ci avevano portato ad elaborare un certo testo.

Resta, però, un problema molto importante da risolvere, quello del raccordo della riforma delle ferrovie con la legge-quadro sul pubblico impiego: a tale scopo è, dunque, estremamente importante l'audizione prevista per l'inizio della prossima settimana.

Un riferimento voglio fare anch'io a quello che, al di là della volontà del ministro, traspare da tutta una serie di interviste che sono state rilasciate alla stampa, interviste nelle quali regolarmente si addebita il ritardo dell'*iter* della riforma alla cattiva volontà di alcuni settori del Parlamento; il ministro, nell'intervista di questa mattina, parla di resistenze che ci sarebbero nei confronti dell'approvazione della legge. Per quanto ci riguarda, siamo stati sempre presenti ai lavori del Comitato ristretto ed abbiamo sempre sollecitato un cammino più rapido per questa legge. Ci siamo impegnati in tutte queste sedi ed anche in incontri in sedi di par-

tito o di gruppo per trovare soluzioni più idonee ai punti più controversi. Quindi, l'elaborazione che abbiamo dovuto compiere ricade totalmente sotto la nostra responsabilità. Mi auguro che, dopo le audizioni di martedì prossimo, si risolvano tutte le questioni controverse e si possa giungere rapidamente all'approvazione del provvedimento, in tal modo rispondendo alle attese della categoria dei ferrovieri, che costituisce uno dei settori più importanti della vita lavorativa nazionale.

DAMIANO POTÌ. Ritengo anch'io che lo accoglimento della proposta di rinvio sia inevitabile e, per quanto concerne gli accenni che sono stati fatti in merito ad eventuali resistenze di settori del Parlamento nei confronti dell'approvazione della riforma, prendo atto delle dichiarazioni testè rese dall'onorevole Federico e rivolgo la sollecitazione che venga superato quanto prima ogni tipo di indugio. Anche io mi auguro che l'audizione di martedì possa essere risolutiva, che, a seguito di essa, il parere della Commissione affari costituzionali venga espresso nel più breve tempo possibile e che, quindi, possiamo entro la prossima settimana approvare il provvedimento.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Vorrei far presente che, poiché i gruppi rappresentati in Commissione lo sono anche presso la Commissione affari costituzionali, vi è da chiedersi, dal momento che tutti i gruppi hanno espresso la volontà di realizzare la riforma, di chi sia realmente la colpa. Potrebbe essere del Governo, a meno che il suo rappresentante non ci dica che l'esecutivo vuole a tutti i costi questa riforma; potrebbe essere, invece, della maggioranza ed allora questa situazione dovrebbe essere denunciata, altrimenti rimarremo continuamente alle espressioni di buona volontà e non realizzeremo nulla di concreto. Certo, della situazione attuale non può essere accusato il movimento sociale italiano-destra nazionale che ha presentato una propria proposta di legge, in tal modo manifestan-

do concretamente la volontà di realizzare la riforma.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, resta pertanto stabilito di rinviare il seguito della discussione dei provvedimenti alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge: Accesso alla professione e istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione degli uffici di controllo ai valichi di frontiera (2197) e delle proposte di legge Fortuna e Caldoro: Modificazioni alla legge 6 giugno 1974, n. 298, sull'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e altro (17); Manfredini ed altri: Modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'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); Guido Bernardi 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 l'istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (1632) e Borruso e Scalia: Modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi (2487).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: «Accesso alla professione e istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione degli uffici di controllo ai va-

lici di frontiera » e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Fortuna e Caldo: « Modificazioni alla legge 6 giugno 1974, n. 298, sull'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e altro », Manfredini ed altri: « Modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'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 », 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 » e 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 ».

Vorrei pregare il sottosegretario Tiriolo, delegato, nell'ambito del Ministero dei trasporti, a trattare dei problemi concernenti l'aviazione civile, di farsi latore presso il ministro di un messaggio molto preciso e serio da parte di questa Commissione.

Se il regolamento prevede che alla discussione di un provvedimento in sede legislativa debba essere presente un rappresentante del Governo, ciò non è dettato da un puro formalismo, ma dall'esigenza che si instauri un rapporto preciso e costruttivo tra Governo e Parlamento; tale rapporto esige o la presenza del vertice del dicastero, cioè del ministro, oppure quella del sottosegretario delegato a trattare i problemi del settore nel quale si iscrive il provvedimento in esame.

Avviene talvolta che il sottosegretario delegato non può essere presente o per problemi legati al sistema bicamerale, per cui egli è chiamato ad analogo impiego presso l'altro ramo del Parlamento, o da altri impegni di carattere politico, per cui, in via eccezionale, può essere sostituito da un altro sottosegretario. Di tali evenien-

ze ci siamo sempre resi conto e non abbiamo mai avanzato riserve al proseguimento della discussione di un progetto di legge. E per quanto riguarda la motorizzazione civile, la presenza del sottosegretario delegato al settore è più che un'eccezione, perché non è mai presente in Commissione, e rare volte è stato presente nei comitati ristretti. Ciò pone la Commissione in una situazione di imbarazzo, perché non è possibile continuare a discutere avendo ad interlocutore un membro del Governo, che sarà pur validissimo, come lo è il sottosegretario Tiriolo, ma che non rappresentando il settore non può avere quella capacità di interlocuzione che dovrebbe invece avere il suo collega. Quando ieri ho saputo che non sarebbe venuto il sottosegretario Riva, sono stato tentato di rinviare la discussione delle proposte di legge in esame, in segno di protesta. Ritengo, infatti, che la Commissione non può continuare ad essere trattata in questo modo. E anche se la decisione è stata comunque quella di procedere secondo l'ordine dei lavori, non posso non ribadire che questo atteggiamento del Governo è letteralmente inaccettabile. Se il ministro è impossibilitato a venire in Commissione, venga, almeno, il sottosegretario competente all'argomento in discussione. È questo il solo modo per rendere più agevole l'iter parlamentare di qualsiasi provvedimento. Questo, onorevole Tiriolo, è il messaggio che le affido, personalmente, e **a nome di tutta** la Commissione.

MARIO PANI. La ringrazio, signor Presidente, perché ella ha sollevato un problema estremamente delicato, e cercherò anch'io di avere lo stesso tono garbato e la stessa cortesia che lei ha usato. Devo però sottolineare che siamo di fronte ad un atto quanto meno di irresponsabilità da parte del Governo. Non può essere accettato che ripetutamente, su una legge importante, richiesta dalle associazioni interessate, e sulla quale vi è una convergenza, frutto della collaborazione fra tutti i gruppi, il Governo, anche di fronte al fatto che in precedenza le associazioni inte-

ressate e gli autotrasportatori avevano posto in essere azioni di sciopero che hanno interrotto grazie all'impegno delle forze politiche di portare a compimento l'iter legislativa di questo provvedimento, ripetutamente, non sia presente per trattare la materia. Questo è senz'altro un fatto politico e noi, come gruppo comunista, esprimiamo formale protesta. Certo, sulla questione formale non possiamo dire nulla perché il Governo è presente nella figura del sottosegretario Tiriolo, ma egli ha, però, una delega diversa, e non può quindi essere il giusto interlocutore in questa materia. Egli, infatti, può non avere difficoltà su questioni tecniche, ma può averne certo su questioni politiche.

Propongo che l'Ufficio di presidenza formalmente - e intendo con lettera - sollevi la questione di fronte al ministro dei trasporti, e chiedo che copia della lettera venga inviata alla Presidenza della Camera, affinché si faccia carico della questione.

È nostro diritto trattare le questioni con i rappresentanti del Governo che siano ad esse competenti, che siano cioè in grado di rispondere adeguatamente alle nostre esigenze. Invece, siamo di fronte ad un atteggiamento non rispettoso nei confronti del Parlamento e di tutti coloro che a diverso titolo e con diverse responsabilità siedono in quest'aula.

Inoltre questa forte protesta, e chiedo che a nome di tutti i gruppi e dell'Ufficio di presidenza venga formalmente sollevata la questione.

DAMIANO POTI. A nome del gruppo socialista, desidero anch'io esprimere una sollecitazione al Governo, affinché nel prosieguo di questa discussione venga chiarito se la mancata presenza del sottosegretario addetto scaturisce da motivi personali o concernenti la normale attività di Governo o sono invece di altra natura. Nel primo caso è chiaro che può esserci giustificazione e possiamo anche essere tolleranti, ma non oltre un certo limite, per il rapporto di reciproco rispetto tra Commissione e Governo. Nel secondo caso, desideriamo

invece che i motivi di questa assenza vengano chiariti.

CAMILLO FEDERICO. Desidero associarmi alle valutazioni testé rese dagli altri colleghi, sollecitando, anche da parte del mio gruppo, un chiarimento per quei motivi che dovessero esservi dietro il fatto formale di questa costante assenza o non partecipazione ai lavori della nostra Commissione.

ELIO TIRIOLO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non nascondo il mio imbarazzo di fronte alla questione posta. Per altro, informo che il mio collega di Governo ha chiesto di essere sostituito per l'odierna seduta in modo da poter partecipare ad una riunione della direzione del suo partito. In ogni caso, riferirò senz'altro al ministro dei trasporti quanto avvenuto oggi in Commissione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione generale sui provvedimenti in esame.

COSTANTE DEGAN, *Relatore*. Dopo le conclusioni del Comitato ristretto e la presentazione di alcuni emendamenti da parte dell'onorevole Marzotto Caotorta e dell'onorevole Manfredini, ci stavamo apprestando ad iniziare la discussione articolo per articolo di questo importante provvedimento, quando la Commissione ritenne opportuno che sul testo del Comitato ristretto fossero sentite le rappresentanze di quelle associazioni che avevano chiesto di poter ulteriormente esprimere il proprio pensiero, ritenendo che non potessero considerarsi soddisfatti compiutamente i risultati cui si era pervenuti in altra sede. Nelle settimane scorse ho, quindi, avuto modo di sentire i rappresentanti del comitato di coordinamento, le confederazioni ed anche una rappresentanza dell'utenza industriale; costoro hanno riproposto le proprie posizioni facendone anche oggetto di memoria scritta, che mi hanno consegnato, con l'indicazione di specifici emendamenti.

Certamente va preso atto delle riserve formulate dalle varie parti sociali: queste

contestano, in definitiva, che, pur pervenendo il testo elaborato dal gruppo informale di lavoro ad un punto di equilibrio, tale equilibrio sia stato trovato al livello minimo possibile, restando il più vicino al disegno di legge presentato dal Governo. In realtà, in quella sede era prevalso l'indirizzo di attenersi al testo del Governo procedendo al minor numero possibile di modificazioni e ciò per mantenere una certa coerenza e linearità, nel contempo cercando di rispondere alle esigenze prospettate o, almeno, a quelle tra esse considerate essenziali.

Per la verità, dopo la conclusione di quei lavori, il gruppo comunista attraverso l'onorevole Manfredini aveva proposto ulteriori aggiustamenti sui quali, come relatore, mi apprestavo a dare parziale giudizio positivo ritenendo che non stravolgeressero completamente il significato della riforma così come l'avevamo concepita.

Le indicazioni emerse dagli incontri che ho menzionato sospingono, invece, anche chi vi parla a valutare l'opportunità di imboccare una strada non dico sostanzialmente diversa, ma certamente innovativa rispetto a quella del gruppo informale di lavoro. Di fronte a tali indicazioni è possibile, a mio avviso, allargare il criterio che ci aveva prima guidati al fine di trovare un punto di equilibrio nuovo rispetto alle esigenze prospettate.

Mi pare che si possa compiere un ulteriore passo in avanti nel senso di rendere più libero il movimento delle autorizzazioni e delle licenze, pur restando ciascuno nel proprio ambito e cioè in quello del conto proprio per quanto riguarda le licenze e in quello del conto terzi per ciò che concerne le autorizzazioni.

Ritengo che possano essere accolte anche alcune osservazioni relative all'ipotesi, che era stata prospettata in sede di gruppo informale di lavoro e sulla quale il gruppo comunista aveva avanzato riserve, dell'uso del sistema della locazione di automezzi senza conducente, avendo assunto che il limite di 60 quintali è un limite entro il quale, secondo le indicazioni della CEE, praticamente l'autotrasporto dovreb-

be essere salvo e l'iscrizione all'Albo totalmente liberalizzata.

Ugualmente accoglibile mi sembra l'indicazione circa l'opportunità che venga concessa alle imprese di autotrasporto la possibilità di dimensionarsi nella maniera più economica possibile. La proposta di un commercio assolutamente libero delle autorizzazioni potrà forse da qualcuno essere ritenuta positiva; per parte mia, ritengo che ci si debba attestare su posizioni più caute che tengano conto del caso di ridimensionamento di società o, per altri versi, della loro eliminazione dal mercato per motivi di scioglimento forzoso. A me pare che possa essere presa in considerazione, sia pur con cautela, la possibilità di accorpamento in società cooperative e commerciali con facilitazioni di svincolo. Ma su quest'ultimo aspetto desidererei essere confortato dall'avviso della Commissione. Il testo del Governo prevedeva per tali fattispecie il rinvio al regolamento, l'onorevole Manfredini propone che se ne faccia oggetto di una indicazione specifica, il Comitato di intesa chiede che analoga possibilità si estenda alle società commerciali. A questo punto, o ci atteniamo al testo del Governo o se affrontiamo la strada regolamentare per le società cooperative, tanto vale farlo anche per le società commerciali, venendo incontro alle richieste del Comitato di intesa.

Sempre restando al tema del Comitato di intesa va detto che vi è poi una posizione nuova, per quanto riguarda il titolo terzo, che trova, in qualche misura, una comprensibile convergenza con altre parti, quella cioè di tornare all'originario titolo III, per quanto riguarda la fissazione delle tariffe. Nel Comitato ristretto si era elaborato un testo per cui, pur lasciando la previsione legislativa della fissazione delle tariffe, si consentiva al ministro una certa elasticità, procedendo ad una graduazione, anche al fine di sperimentare questa sua potestà. E personalmente devo dire che a me parrebbe giusto che al ministro venga lasciata quella elasticità. Del resto, non è ancora ciò che si prevede, e quindi legiferare sulla base

di una pur ragionevole aspettativa, ma non sulla certezza, e avendo constatato che ciò che sembrava certo non lo è stato, può far ragionevolmente propendere a mantenere la soluzione individuata in sede di Comitato ristretto.

In alcuni emendamenti del gruppo comunista si fa riferimento alla categoria nel settore del trasporto merci. Mi dichiaro non favorevole a questi emendamenti, perché gli autotrasportatori richiedono una definizione anche giuridica delle parti contraenti, delle metodologie relative agli accordi e del riconoscimento delle parti e degli accordi in quanto tali. Ma facendomi carico di questa proposta del partito comunista, ho immaginato, nell'articolo che fa riferimento alla fissazione delle tariffe, che il ministro, in presenza di accordi ai quali abbia collaborato anche la struttura del ministero, possa fissare la tariffa tenendone conto. Il rinviare alla volontà del ministro se tenerne conto o meno, significa saltare tutte le difficoltà che necessariamente emergerebbero dal voler dare rilevanza legislativa immediata ad accordi che viceversa perché possano assumere automaticamente questa specie di assunzione vincolativa di tipo legislativo, dovrebbero dar luogo ad una procedura normativa del tutto particolare e che non è il caso di affrontare in questa sede. Resta fermo che è nella responsabilità giuridico-amministrativa del ministro fissare la tariffa su proposta del Comitato nazionale dell'albo, sulla base delle direttive del CIPE e della Commissione interregionale, o possa viceversa procedere al recepimento qualora valuti l'opportunità di farlo, sentite le parti contraenti e, naturalmente, quelle che ritenga sufficientemente rappresentative, sempre che l'accordo possa essere ritenuto sufficientemente valido e recepibile dal Comitato nazionale dell'albo.

Dunque, non a tutte le aspettative del Comitato di intesa possiamo venire incontro, ma ciò è bene, perché l'accoglierle *in toto* sarebbe scarsamente produttivo, in quanto è compito del Parlamento mediare tra le diverse esigenze.

Per quanto riguarda la composizione del Comitato nazionale dell'albo, i colle-

ghi sanno che il Comitato ristretto ha individuato un rappresentante che è forse in grado di esprimere le posizioni di tutto questo complesso mondo. Pur tenendo presente che in linea di principio il Comitato nazionale dell'albo è il comitato degli autotrasportatori, le competenze ad esso affidate sono non solo di consulenza sull'iniziativa del Governo, ma prevedono anche autonome proposte sulla politica generale dei trasporti. Si è ritenuto, quindi, che una rappresentanza puramente simbolica sarebbe stata quanto meno poco produttiva.

Allora, non essendo questo comitato dell'albo preposto unicamente a tenere degli elenchi di imprese e persone abilitate ad esercitare la funzione di autotrasportatori, ma avendo esso una dimensione politica più generale e non essendo stata accolta la proposta, inizialmente formulata in sede ministeriale, dell'istituzione di un comitato per l'autotrasporto e di uno per la tenuta dell'albo, una qualche, sia pure modesta, maggiorazione di questa rappresentanza mi pare possibile; passando da uno a due, infatti, non credo che si stravolga un rapporto di forza, ma si consente una rappresentanza più organica e completa.

Si è poi osservato che il criterio della rappresentanza proporzionale nella composizione del Comitato nazionale dell'albo, affermato all'ultimo comma dell'articolo 3, potrebbe di fatto venire vanificato quando si stabilisce che, però, tutte le associazioni riconosciute alla rappresentatività debbono essere presenti nel comitato nazionale. Pur rendendomi conto del significato politico di questa posizione, è evidente che essa potrebbe determinare una incentivazione alla frantumazione della rappresentanza degli autotrasportatori e, per ciò stesso, anche una difficoltà ad essere rappresentati in seno al comitato. Sia a livello nazionale sia a livello provinciale può essere, dunque, opportuno accogliere una proposta, pesantemente portata avanti in particolare dalla Confetra, tesa a garantire la rappresentatività: è ovvio che chi raggiungerà almeno un quattordicesimo della forza potenzialmen-

te rappresentabile del settore degli auto-transportatori avrà titolo di rappresentanza, ma chi non arrivasse nemmeno a questo sembra illogico che, avendo affermato la rappresentatività, debba essere comunque presente. Pertanto, avendo aumentato a 14 il numero dei rappresentanti del settore, credo che questa indicazione possa essere tranquillamente omessa e che, viceversa, si debba privilegiare esclusivamente la rappresentanza in senso proporzionale.

Il comitato d'intesa chiede che non sia aumentabile il parco trainabile nel settore dell'autotrasporto per conto proprio. A tale proposito, debbo dire che mi pare che possa essere mantenuto l'articolo 33 nel suo testo attuale, quale è scaturito dal disegno di legge e dall'elaborazione del Comitato ristretto. Infatti, la preoccupazione è che un numero eccessivo di mezzi trainabili nel settore del conto proprio possa costituire concorrenza indebita per quello del conto terzi, ma tale pericolo è sventato se, all'articolo 44, manteniamo la separazione, per cui la trainabilità resta affidata al conto terzi, con la possibilità di trainare cose anche con mezzi in conto proprio, secondo lo emendamento presentato dal collega Manfredini.

Mi sembra anche giusto che venga eliminato quel riferimento contenuto nell'articolo 14, ai soci delle cooperative e che si trovi una formula, adeguata alla normativa della CEE, per cui la capacità finanziaria possa esprimersi, oltre che con le denunce fiscali, anche con attestazioni bancarie che definiranno in modo preciso tale capacità.

Il collega Marzotto Caotorta ha presentato emendamenti agli articoli 2 e 42. Per quanto riguarda quello relativo al secondo articolo, vorrei dire fin d'ora al collega che, pur rendendomi conto delle motivazioni tecniche che sono alla base della sua proposta, mi parrebbe incongruo — ma mi rimetterò alla Commissione in proposito — in questa sede sottrarre competenze alle amministrazioni provinciali, in tal modo modificando il de-

creto presidenziale n. 616 del cui significato politico siamo tutti consapevoli.

Per quanto attiene, invece, l'articolo 42, preannuncio che proporrò un'integrazione dell'emendamento del collega Marzotto Caotorta per dare, tenendo conto della complessità dei confini comunali nel nostro paese, maggiore certezza al limite dei 50 chilometri in termini anche più congrui rispetto a quelli contenuti nella proposta dell'onorevole Marzotto.

In sintesi, mi pare che queste mie proposte non intacchino lo spirito e la linea con cui ha lavorato il Comitato ristretto. Avevamo immaginato, in sede di Comitato ristretto, di trovare un punto di equilibrio il più vicino al testo del Governo. Ritengo che siano opportunamente assorbite certe spinte che altrimenti potrebbero determinare, nell'ulteriore corso dell'iter legislativo, preoccupazioni e tensioni. Credo che la legge n. 298 abbia voluto delineare un quadro di riferimento che pur non soddisfacendo appieno ciascuna delle parti è comunque in grado di dare a ciascuna di esse uno spazio più ampio di quanto, pur in assoluta buona fede, non fosse loro concesso dal testo del Comitato ristretto, testo che avevamo elaborato nella volontà di non discostarci troppo da un lavoro che era stato il risultato di una complessa elaborazione e frutto della meditazione e della valutazione organica delle diverse aspettative.

Mi auguro di essere stato sufficientemente chiaro, ma potrò esserlo ancora di più nel corso dell'esame dei singoli articoli.

PRESIDENTE. Credo che l'onorevole Manfredini desideri aggiungere qualcosa, anche perché la materia di questo provvedimento è così complessa che più avanti si va e più arduo è il cammino.

Condivido anche io l'urgenza del provvedimento ed auspico che possa essere approvato prima delle ferie estive.

VILLER MANFREDINI. A mio giudizio, le ulteriori argomentazioni svolte dal relatore non si sono molto allontanate dal te-

sto del Comitato ristretto, pur avendo, per taluni aspetti, accolto le valutazioni ed i suggerimenti delle categorie che operano nel settore del trasporto merci. Credo che lo sforzo compiuto da entrambe le parti abbia contribuito non tanto a spostare quel punto di equilibrio che il Comitato ristretto, pur con riserve, aveva individuato intorno al disegno di legge approntato dal Governo, quanto a compiere una ulteriore precisazione rispetto a tematiche e problemi che l'esperienza vuole tanto più aderenti alla realtà, quanto più il Parlamento opera in stretto contatto con essa. Se valutiamo non solo il disegno di legge del Governo, ma anche le proposte di legge, ritroviamo nella complessità delle osservazioni svolte una maggiore aderenza alla ulteriore esemplificazione e specificazione del relatore.

È senz'altro positivo lo sforzo del relatore, perché ha tenuto conto di una situazione in movimento, di una situazione che ha subito un salto qualitativo, alla luce delle esperienze e delle vertenze contrattuali di alcuni mesi orsono.

Ho apprezzato i giudizi che l'onorevole Degan ha espresso sugli emendamenti e sulle osservazioni delle organizzazioni interessate, perché li ritengo frutto dello sforzo compiuto per cercare di meglio comprendere tutte le realtà e le diverse esigenze.

Positivo e concreto è stato il confronto del relatore con le proposte emendative già presentate dal gruppo comunista, proposte che potremo meglio esplicitare quando passeremo all'esame degli articoli. Su alcuni di quegli emendamenti insisteremo invitando la Commissione a pronunciarsi.

L'ulteriore verifica della settimana scorsa con le organizzazioni sindacali, credo sia stata particolarmente produttiva, consentendoci con un rapido e proficuo lavoro l'approvazione del testo unificato in esame.

CAMILLO FEDERICO. Da parte del gruppo democristiano, preannuncio la presentazione di alcuni emendamenti che mi auguro la Commissione voglia attentamente valutare e considerare al fine di giungere ad una conclusione la più costruttiva possibile.

ELIO TIRIOLO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non ritenendo opportuno entrare nel merito, mi limito a dire che il Governo è perfettamente concorde con la relazione dell'onorevole Degan e condivide pienamente l'auspicio di passare quanto prima all'esame dell'articolato.

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

Se non vi sono obiezioni, resta stabilito di rinviare il seguito dell'esame dei provvedimenti alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 11.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO