

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

70.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 LUGLIO 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE

	PAG.		PAG.
Proposta di legge (Discussione e rinvio):		D'Amato Carlo (PSI)	5
Botta ed altri; Lucchesi ed altri: Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità (<i>Approvata, in un testo unificato, dalla IX Commissione permanente della Camera e modificata dall'VIII Commissione permanente del Senato</i>) (339-2171-B)	3	Lucchesi Pino (DC)	4
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 6	Maccheroni Giacomo (PSI)	5
Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)	5	Santonastaso Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	6
Bonsignore Vito (DC), <i>Relatore</i>	3	Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione e rimessione all'Assemblea):	
Chella Mario (PCI)	4	Senatori Bernardi ed altri: Istituzione del comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) (<i>Approvati, in un testo unificato, dall'VIII Commissione permanente del Senato</i>) (4609)	6

	PAG.		PAG.
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	6, 7, 8	Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Angelini Giordano (PCI)	7, 8	Ristrutturazione del settore dell'autotrasporto di cose per conto terzi (4756);	
Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)	7, 8	Tassi ed altri: Nuove norme per l'autorizzazione al trasporto di cose per conto terzi (695);	
Lucchesi Pino (DC)	6	Tassi ed altri: Norme sulla obbligatorietà <i>erga omnes</i> delle tariffe stabilite per i trasporti di cose per conto terzi (700);	
Picano Angelo, <i>Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica</i>	6, 7	Ronzani ed altri: Norme per la formazione e lo sviluppo di forme associate nel settore dell'autostradimento merci (2718)	12
Sull'ordine dei lavori:		Testa Antonio, <i>Presidente</i>	12
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	8	Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	19
Disegno di legge (Discussione e rinvio):		Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)	19
Programma di interventi per il recupero della qualità dei servizi di posta, banca-posta e telematica pubblica (4569)	8	Barbalace Francesco (PSI), <i>Relatore</i>	13
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	8, 11, 12	Chella Mario (PCI)	15
Mangiapane Giuseppe (PCI)	12	Maccheroni Giacomo (PSI)	17
Savio Gastone (DC), <i>Relatore</i>	9	Matteoli Altero (MSI-DN)	16
Tempestini Francesco, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i> ..	11	Savio Gastone (DC)	14
		Tassi Carlo (MSI-DN)	13

La seduta comincia alle 15,35.

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

(È approvato).

Discussione della proposta di legge Botta ed altri; Lucchesi ed altri: Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità (Approvata, in un testo unificato, dalla IX Commissione permanente della Camera e modificata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (339-2171-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Botta, Manfredi, Ferrarini, De Lorenzo, Cerutti, Paganelli, Lusetti, Angelini Piero Mario, Piermartini, Rebullà, Martuscelli, Bonsignore, Galli, D'Addario, Milani, Fornasari e Armellini; Lucchesi, Lamorte, Avellone, Biafora, Bonsignore, Cardinale, Casini Pier Ferdinando, Corsi, Faraguti, Fausti, Grippo, La Penna, Lia, Leone, Matulli, Mensurati, Piredda e Santonastaso: « Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità », già approvata in un testo unificato dalla nostra Commissione nella seduta del 9 novembre 1989 e modificate dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 21 giugno 1990.

L'onorevole Bonsignore ha facoltà di svolgere la relazione.

VITO BONSIGNORE, *Relatore*. Premetto, anzitutto, che le modifiche introdotte dal Senato al testo del provvedi-

mento a suo tempo approvato dalla Camera sono più di carattere formale che sostanziale.

La prima delle novità sostanziali è contenuta nel comma 2 dell'articolo 2, nel quale si prevede la trasmissione alle Camere dello schema di piano degli interporti per l'acquisizione del parere delle competenti Commissioni permanenti.

Nell'articolato sono stati inoltre individuati ulteriori interporti già esistenti che potranno accedere ai finanziamenti e ai quali non verrà applicato il regime di concessione di cui all'articolo 3.

Sono stati inoltre definiti i soggetti gestori degli interporti di primo livello già individuati dal piano generale dei trasporti, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri il 10 aprile 1986, nonché quelli degli interporti di Parma-Fontevivo e Livorno-Guasticce, nell'ambito dell'aggiornamento del piano generale approvato l'8 marzo 1990 dal comitato dei ministri, previsto ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 245 del 1984.

È stato inoltre ridotto da tre ad un miliardo di lire l'importo e i corrispettivi pagati per i trasporti combinati strada-rotaia.

Per quanto concerne, invece, la copertura finanziaria, ritengo opportuno sottolineare che questa è stata prevista fino al 1992.

Dalla enunciazione delle modifiche apportate dal Senato, si comprende chiaramente che non solo non è stato stravolto il testo approvato in prima lettura dalla nostra Commissione, ma anche che l'impianto generale del provvedimento è stato mantenuto. Trattandosi, pertanto, di modifiche accettabili, il provvedimento potrebbe essere approvato così come modificato dal Senato.

Propongo, in ogni caso, di concludere la discussione sulle linee generali oggi stesso, rinviandone il seguito in attesa dei pareri.

PRESIDENTE. Pur condividendo l'opinione del relatore sulla necessità di esprimere i pareri, vorrei precisare che non concordo con lui sulla rilevanza delle modifiche apportate dal Senato. Ritengo, ad esempio, che la questione della localizzazione degli investimenti pregressi delle imprese di trasporto intermodale non sia certo di scarso rilievo.

Credo, inoltre, che seguendo la logica di lasciare inalterato solo ciò che funziona, si sia stravolto un privilegio che, trattandosi di un regime non punitivo ma ottimale, tale non è.

Sono in ogni caso disponibile ad una sollecita approvazione del provvedimento.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle modifiche apportate dal Senato.

MARIO CHELLA. Non intendo, almeno in questa fase, svolgere un intervento, ma vorrei soltanto sottolineare la necessità di accelerare al massimo l'*iter* di questo provvedimento.

Non comprendo, infatti, le ragioni per cui il testo in discussione sia rimasto « insabbiato » per almeno un anno al Senato, il quale, peraltro, si è limitato soltanto ad apportare alcune modifiche che non hanno alterato il quadro generale che avevamo approvato in questa sede e che non aveva trovato l'assenso del gruppo comunista. Ricordo, per esempio, che non dividevamo la mancata incentivazione dell'associazionismo nel settore dell'auto-transporto.

Ribadisco che le modifiche apportate dal Senato sono in gran parte di carattere formale, mentre alcune, più sostanziali, sono risultate addirittura peggiorative, salvo quella che ha previsto la riduzione da tre a un miliardo di lire dell'importo dei corrispettivi erogati per i trasporti combinati. Quest'ultima previsione consentirà, infatti, una più equilibrata distribuzione dei contributi alle imprese di trasporto intermodale.

Il gruppo comunista considera in ogni caso opportuna una rapida approvazione di questa proposta di legge che introduce, comunque, misure di razionalizzazione del sistema dei trasporti.

Al fine di accelerare l'*iter* del provvedimento, proponiamo di richiedere una rapida acquisizione dei prescritti pareri.

PINO LUCCHESI. Trovandomi sostanzialmente d'accordo con le considerazioni espresse dal collega Chella, mi limiterò soltanto ad aggiungere qualche brevissima considerazione. Ci troviamo di fronte all'unico provvedimento di discreta rilevanza che trae origine da una iniziativa legislativa parlamentare e non governativa.

Sottolineo che il testo unificato al quale siamo pervenuti ha rappresentato il frutto di un confronto, molto intenso e serrato, che ha visto lungamente impegnata la Commissione trasporti.

È certamente criticabile il fatto che questo testo sia rimasto fermo per lungo tempo al Senato, ma credo che con esso si siano fornite risposte adeguate ai problemi delle aziende impegnate in questo settore.

Ritengo che le iniziative avviate o in corso di maturazione nel settore dell'intermodalità rendano evidente la necessità di accelerare al massimo i tempi di approvazione di questo provvedimento. Ricordo che, intendendo seguire la strada di una rapida risposta ai problemi del settore, nel corso della discussione al Senato si svolsero alcuni incontri informali con i deputati di questa Commissione. Nel corso di tali incontri si procedette ad una mediazione tra i vari punti di vista tenendo ben presente l'intenzione di evitare un ulteriore passaggio del provvedimento dalla Camera al Senato.

Quanto affermato del relatore mi pare risponda a questa esigenza; ritengo che su alcuni passaggi permangano, com'è avvenuto nel voto finale al Senato, diversità di valutazione fra le forze politiche, tuttavia il giudizio complessivo sulla bontà del provvedimento ci trova tutti consenzienti.

Il gruppo democristiano è dell'idea di varare questo testo senza modificazioni, adottando i meccanismi di procedura parlamentare idonei a raggiungere questo obiettivo, tra i quali quello di rivolgere una sollecitazione alle Commissioni che debbono esprimere i pareri, in modo tale da riuscire ad approvare il provvedimento prima delle ferie estive, per dare una risposta concreta alle esigenze presenti nel paese in maniera molto consistente.

CESCO GIULIO BAGHINO. Ho l'impressione che si vogliano recuperare in questa sede i dieci mesi persi dal Senato, e se questo è l'intendimento sono d'accordo. Se ricordo bene, l'articolo 73 del regolamento, come modificato, non prevede più l'obbligatorietà, sebbene si sia in sede legislativa, dei pareri delle Commissioni I e V, a meno che non vengano apportate variazioni. Pertanto potremmo anche non insistere su tale richiesta. Tuttavia, per opportunità, possiamo anche chiedere il parere di merito.

PRESIDENTE. Se non è obbligatorio, no!

CESCO GIULIO BAGHINO. Possiamo comunque chiederlo ugualmente senza far passare troppo tempo. La valutazione che spetterebbe alle Commissioni I e V la dobbiamo fare anche noi, perché mi pare che l'articolo 6 sia stato notevolmente modificato ed ampliato, tanto che non occorre più ricorrere all'articolo 8, ma è sufficiente fare riferimento all'articolo 6 per quanto riguarda gli interventi a favore dei concessionari.

Ritengo inoltre che si debba comunque riflettere su talune correzioni, per lo meno per essere convinti dei motivi per cui sono state apportate. Leggo, per esempio, che è stato soppresso il comma 2 dell'articolo 10 relativo alla convenzione: in tal modo non è chiaro di chi sia la responsabilità e quando la convenzione diventi definitiva. Sarebbe pertanto necessario appurare se le correzioni apportate

dal Senato siano veramente tutte valide, per non perdere ulteriore tempo ed arrivare alla conclusione dell'iter del provvedimento prima delle ferie estive.

CARLO D'AMATO. Dichiaro di condividere le considerazioni esposte dal relatore Bonsignore in merito al testo licenziato dal Senato, anche se con il ritardo già lamentato, che tuttavia ha consentito di avere un quadro di riferimento rispetto a quanto era stato approvato in prima istanza da parte della Camera. In particolare, l'aver compreso l'interporto di Marcianise-Nola significa aver dotato il Mezzogiorno di infrastrutture di grande livello, come era stato già suggerito nel piano generale dei trasporti. Ciò contribuirà ad equilibrare la presenza di un settore al quale sono affidate molte speranze di sviluppo e non solo dell'area campana; infatti, proprio in virtù della sua ubicazione, quell'interporto si rivela importante per i collegamenti e lo sviluppo delle attività imprenditoriali dell'intero Mezzogiorno.

GIACOMO MACCHERONI. Il gruppo socialista consente sull'esigenza che la nostra Commissione, e quindi la Camera, recuperino il tempo trascorso, in particolare al Senato, al fine di arrivare tempestivamente all'approvazione di questo provvedimento. Vi è la necessità di rispondere ad un'esigenza fondamentale delle strutture intermodali, in quanto permane una sofferenza antica anche nelle aree individuate nella legge; un ritardo sarebbe perciò colpevole, anche in base al principio che spesso il perfezionismo comporta il rinvio di alcuni problemi. Concordo con i colleghi che hanno sollecitato alla presidenza l'attivazione di tutte le procedure necessarie per consentire alla nostra Commissione di approvare il provvedimento prima della chiusura estiva della Camera.

In questo senso, come accennava il collega Baghino, penso che il regolamento ci possa aiutare e sono fermamente convinto che la presidenza si attiverà perché la nostra Commissione possa varare pre-

sto questa proposta di legge. Anche se quest'ultima non riuscirà a risolvere i problemi dell'intermodalità nel nostro paese, già l'individuazione delle aree prioritarie servirà a mettere a fuoco un'esperienza così utile che, se rinviata, potrebbe ulteriormente aggravare la situazione ed indebolire l'irreversibile principio dell'intermodalità, che è divenuto essenziale per i servizi infrastrutturali del paese.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle modifiche apportate dal Senato.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo condivide la relazione svolta dall'onorevole Bonsignore e, considerata l'urgenza del provvedimento in esame, ne sollecita l'approvazione nello stesso testo del Senato: in questo modo sarà possibile far compiere un notevole passo avanti alla politica del trasporto intermodale.

PRESIDENTE. In attesa del parere delle Commissioni consultive sulle modifiche introdotte dal Senato, rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

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

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

Ricordo che lo scorso 12 giugno la I Commissione affari costituzionali ha

espresso parere contrario sul provvedimento e sugli emendamenti ad esso presentati. Conformemente alla decisione adottata dalla Commissione trasporti il 20 giugno, in data 21 giugno ho chiesto al presidente Labriola che la I Commissione riesaminasse il parere contrario già espresso. Ad oggi, tuttavia, non si è ancora convocata sul punto in questione. L'unica strada, pertanto, sembra quella di chiedere, ai sensi dell'articolo 93, comma 3, del regolamento, la riassegnazione del provvedimento in sede referente, e quindi di predisporre un testo per l'Assemblea. Se poi, nel frattempo, fosse possibile recuperare la disponibilità della I Commissione, nulla osterebbe ad un ritorno del provvedimento in sede legislativa.

ANGELO PICANO, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Il Governo si dichiara favorevole alla proposta del Presidente.

PINO LUCCHESI. Se ci troviamo impossibilitati a percorrere altre strade, ritengo anch'io che l'unica soluzione possibile sia quella di chiedere la riassegnazione del provvedimento in sede referente, al fine di predisporre un testo per l'Assemblea. Tuttavia, non rinuncerei ancora a compiere un ulteriore sforzo per evitare che si debba pervenire a questa scelta, anche perché ciò significherebbe, senz'altro, rinviare di molto l'approvazione del provvedimento al nostro esame, dato l'affollamento del calendario dei lavori dell'Assemblea.

Com'è noto, su questo provvedimento sono state sollevate questioni di carattere sostanziale e formale, nonché una qualche difficoltà nel rapporto complessivo tra Parlamento e Governo. Resta comunque difficile spiegare le ragioni che hanno indotto la I Commissione affari costituzionali ad esprimersi negativamente su un provvedimento che ci troviamo ad esaminare in seconda lettura e che ci giunge già approvato dall'altro ramo del Parlamento.

Per mia tranquillità, quindi, vorrei sapere se del problema in questione sia

stata investita la presidenza della Camera, se siano stati presi gli opportuni contatti con il ministro per i rapporti con il Parlamento e se la I Commissione affari costituzionali abbia riaffermato, formalmente e sostanzialmente, l'espressione del suo parere negativo. Solo nel caso in cui tutto ciò fosse avvenuto, l'unica strada percorribile resterebbe quella indicata dal presidente, anche se a mio avviso essa appare piuttosto nebulosa, e come tale, quindi, non in grado di farci raggiungere i risultati sperati.

La mia sensazione, del resto, è che questa vicenda si sia venuta a creare non tanto per il tipo di rapporto instauratosi fra le due Commissioni, quanto per la presenza di un meccanismo oggettivamente complesso, il quale, però, potrebbe essere semplificato da un'opportuna iniziativa del Governo nei confronti della I Commissione. Pertanto, auspico che essa venga portata avanti, considerato che è ancora possibile farlo.

CESCO GIULIO BAGHINO. Dichiaro di concordare con la proposta del presidente di chiedere la riassegnazione del provvedimento in sede referente. Infatti, mantenere il provvedimento in sede legislativa nell'attesa di un nuovo parere della I Commissione rischia di far perdere ulteriore tempo. Viceversa, la riassegnazione in sede referente potrebbe consentire di trovare nuovi punti di incontro anche con la I Commissione, non esclusa, in prospettiva, la possibilità di un nuovo trasferimento in sede legislativa e quindi di un'approvazione definitiva in Commissione.

GIORDANO ANGELINI. Signor presidente, la I Commissione affari costituzionali ha risposto in maniera ufficiale alla nostra richiesta di riesame del parere?

PRESIDENTE. Non c'è stata una risposta scritta, ed ho l'impressione che dovremmo aspettare ancora a lungo prima di averla.

GIORDANO ANGELINI. Le ho rivolto questa domanda, signor presidente, sia

per fare chiarezza sulla regolarità dei nostri lavori, sia per sottolineare come la nostra Commissione si trovi di fronte ad un testo approvato a maggioranza. Mi domando se, dopo aver chiesto alla Commissione affari costituzionali di riesaminare il parere contrario espresso in precedenza, sia corretto procedere in mancanza di una risposta conforme alle previsioni regolamentari.

Vorrei sottolineare il fatto che la maggioranza esprime la volontà di rimettere il testo in Assemblea e che il Governo, non avendo provveduto in materia, desidera che sia il Parlamento a provvedere. Non ci opponiamo a tale iniziativa anche se avevamo sollevato una questione di coerenza con la legge di riforma della Presidenza del Consiglio, perché il provvedimento di legge in discussione è già stato approvato in prima lettura dalla VIII Commissione permanente del Senato.

Preciso che il gruppo comunista si riserverà di intervenire per chiarire le proprie perplessità sul provvedimento durante l'ulteriore esame parlamentare.

PRESIDENTE. Vorrei ricordare non solo che non ci era pervenuta una formale risposta scritta da parte della I Commissione affari costituzionali, ma anche che il Governo era a conoscenza della situazione e che gli era stato richiesto di intervenire.

Se volete che aspettiamo una risposta formale scritta da parte della I Commissione affari costituzionali possiamo anche farlo, ma si rischierebbe di ritardare l'iter del provvedimento.

ANGELO PICANO, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Se la Commissione affari costituzionali si deciderà a dare una risposta positiva, in un secondo momento potremo riconsiderare l'ipotesi di un'altra assegnazione del provvedimento in sede legislativa.

PRESIDENTE. Ricordo che abbiamo insistito lungamente per una risposta da parte della Commissione affari costituzionali.

Ricordo, altresì, che abbiamo predisposto in Commissione una lettera di tre pagine con le motivazioni giuridiche e di merito sollevando la questione che era già stato espresso un parere da parte della analoga Commissione del Senato e che il provvedimento era già stato approvato in un testo unificato dalla VIII Commissione del Senato. Pertanto, ci sembrava che la questione fosse superata e superabile nel merito.

Non abbiamo, però, ottenuto una risposta scritta, ma una risposta a voce da parte del presidente Labriola.

A questo punto, è opportuno chiarire se la Commissione intende prendere un po' di tempo sperando che la situazione si evolva oppure se decide di seguire la via più breve cioè quella della rimessione in Assemblea di questo provvedimento.

GIORDANO ANGELINI. Il gruppo comunista non ha alcuna richiesta da avanzare, ma avverte soltanto l'opportunità che risulti a verbale il percorso seguito dalla lettera a cui si è riferito il presidente affinché l'Assemblea ne sia messa a conoscenza. Il mio gruppo ritiene sufficiente che la sua dichiarazione venga messa a verbale assieme alla constatazione che la maggioranza preferisce rimettere il provvedimento in Assemblea.

CESCO GIULIO BAGHINO. Date le difficoltà che sono sorte, proporrei di richiedere la riassegnazione del provvedimento alla Commissione in sede referente; dopodiché, saremo in grado anche di richiedere un'ulteriore diversa assegnazione. La mia richiesta, quindi, è finalizzata a « muovere le acque », nella direzione della riassegnazione del provvedimento in sede referente.

PRESIDENTE. Dato che non abbiamo ricevuto una risposta da parte della I Commissione affari costituzionali alla nostra richiesta di riesaminare il parere contrario espresso sul provvedimento e sugli emendamenti ad esso presentati, non ci rimane altra strada che quella della riassegnazione del provvedimento in

sede referente. In ogni caso, tenendo presenti le osservazioni dei colleghi, mi riservo di riepilogare tutto l'iter di questo provvedimento al Presidente Iotti, auspicando che possa intervenire presso il presidente della I Commissione affari costituzionali.

A questo punto, risulta del tutto evidente che non possiamo bloccare questo provvedimento per altro tempo, anche perché tra qualche mese ci potrebbe essere chiesto di dimostrare chò che abbiamo fatto! Trattandosi di un provvedimento di grande urgenza, dobbiamo dimostrare il nostro senso di responsabilità accelerandone al massimo l'iter.

Pur trattandosi di una richiesta fortemente motivata, devo comunque esprimere il mio rammarico.

Pongo in votazione la mia proposta, ai sensi dell'articolo 93, comma 3, del regolamento, di rimessione del provvedimento in Assemblea.

(È approvata).

La discussione è pertanto sospesa. Il provvedimento sarà rimesso all'Assemblea.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Propongo una inversione dell'ordine del giorno, nel senso di discutere subito il disegno di legge n. 4569.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Programma di interventi per il recupero della qualità dei servizi di posta, bancoposta e telematica pubblica (4569).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Programma di interventi per il recupero della qualità dei servizi di posta, bancoposta e telematica pubblica ».

L'onorevole Savio ha facoltà di svolgere la relazione.

GASTONE SAVIO, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, nella seduta del 20 ottobre 1988, in sede di esame del bilancio di previsione dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno 1989 e della relativa parte del disegno di legge finanziaria per lo stesso anno, il ministro chiese un maggiore stanziamento di somme da destinare al completamento del programma di interventi straordinari previsti dalla legge n. 39 del 1982.

In quell'occasione lo stesso ministro accettò l'ordine del giorno con il quale si impegnava il Governo a presentare un disegno di legge di radicale modifica della legge n. 39 del 1982 per finanziare un piano poliennale di sviluppo dei servizi di posta e bancoposta, e, in attesa di tale provvedimento legislativo, a non operare ulteriori impegni di spesa sulle risorse (1.105 miliardi di lire) indicate dal disegno di legge finanziaria per il 1989 (legge 24 dicembre 1988, n. 541).

È lo scopo che si prefigge il provvedimento in esame che rimuove i vincoli all'impiego dei detti 1.105 miliardi di lire nella realizzazione di interventi diretti, da un lato, a diffondere nuovi servizi e, dall'altro, a migliorare quelli tradizionali, conferendo alle preesistenti componenti del sistema postale una più adeguata coerenza funzionale, anche in vista del traguardo europeo del 1993.

Occorre verificare, ora, se gli indirizzi seguiti corrispondano agli obiettivi che s'intende raggiungere oltre che alle attese di questa Commissione.

A questo fine ritengo utile che le indicazioni desumibili dalla relazione illustrativa del disegno di legge siano valutate nel contesto delle analisi sullo stato dei servizi delle poste e delle telecomunicazioni e sulle linee di sviluppo fornite, con dovizia di particolari, dai direttori generali, ingegner Panella e dottor Veschi, nelle audizioni del 27 febbraio, 13 marzo e 22 maggio.

In esse si afferma che per poter adeguare i servizi alle inderogabili necessità dell'utenza, occorrono sicuramente maggiori disponibilità di quanto stanziato con legge finanziaria n. 541 del 1988.

Prendendo le mosse dalla considerazione che l'aver meccanizzato alcuni servizi e l'averne automatizzati altri grazie alla legge n. 39 costituiscono condizioni che comportano la necessità di impiegare nuove risorse nella sostituzione degli impianti tecnologicamente superati od usurati, è stato anche illustrato un programma di ammodernamento e di potenziamento dei servizi postali, di bancoposta e di telecomunicazioni — visti questi ultimi nella prospettiva telematica — da realizzare «rimodulando» gli stanziamenti previsti dalla finanziaria 1989 sulla base di settori di intervento sostanzialmente diversi da quelli previsti dalla citata legge n. 39.

In questo quadro non si può non tener conto del problema edilizio, quindi delle funzionalità di molti dei 14 mila uffici postali esistenti sul territorio nazionale.

Tali necessità sono emerse dalle molte istanze di comuni, organi periferici dell'amministrazione, rappresentanti sindacali e politici, tese a segnalare i tanti casi di inadeguatezza di edifici destinati ad ufficio postale.

Bisogna trovare, perciò, le soluzioni possibili capaci di consentire un servizio che sia adeguato alle necessità di una collettività integrata nel sistema europeo.

Per la ristrutturazione di alcuni uffici già esistenti, al fine di attivizzare i cicli lavorativi, e per la realizzazione di nuovi centri nel numero necessario, perché sia coperto con efficacia l'intero territorio nazionale, la Italpostes ha il *know how* e l'organizzazione adeguati alle finalità da raggiungere.

La presenza di un tanto vasto e polimorfo patrimonio edilizio ha posto all'amministrazione la necessità improrogabile di iniziare una efficace politica conservativa al fine di evitarne il degrado con dispersioni di funzionalità, con danno per l'utenza e con perdita grave per lo Stato che vedrebbe vanificato un cospicuo quanto impegnativo sforzo finanziario.

La Italtel ha già studiato, per la stretta connessione esistente fra il momento ideativo-progettuale, quello realizzativo e quello manutentivo, una formula operativa che consente di liberare l'amministrazione centrale da un'attività tanto improba, affiancando proprie strutture operative, in forma di presidi provinciali, agli organi periferici dello Stato, in modo da eseguire una manutenzione « coordinata e programmata » degli edifici i cui risultati confluiscono telematicamente ad un'unità centrale destinata a rappresentare l'interfaccia dell'amministrazione centrale in funzione, anche, di banca dati delle situazioni locali e delle attività espletate.

Il programma operativo consentirebbe, peraltro, la massima utilizzazione e valorizzazione dell'imprenditoria specialistica e di settore locale, elemento essenziale per la riuscita dell'operazione quale strumento logisticamente e funzionalmente più idoneo alla soluzione di problemi quotidiani.

In particolare, il piano prevede di attuare un intervento razionalizzatore globale diretto a: ottimizzare i cicli operativi delle corrispondenze e dei pacchi nei centri di distribuzione, riducendo al minimo le percorrenze degli effetti postali e migliorando il coordinamento delle operazioni interne ai fini di una diminuzione dei tempi di recapito; automatizzare la gestione dei servizi di movimento, privilegiando il completamento del servizio di posta elettronica e l'espansione dei servizi celeri (CAI-post, postacelere interna); proseguire la realizzazione di sistemi di rilevazione della qualità dei servizi anche mediante l'individuazione della posizione degli oggetti postali lungo il percorso; potenziare le attività di bancoposta anche con l'introduzione del « portafoglio elettronico »; realizzare sedi destinate agli uffici di distribuzione e di movimento ai fini del completamento della rete dei servizi operativi; ricondizionare il patrimonio edilizio; istituire e diffondere i servizi di telematica pubblica, realizzando punti di accesso presso gli uffici postali.

In verità l'insieme delle proposte si presenta come un piano organico e meditato e denota concreti e consistenti elementi di novità rispetto agli interventi contemplati dalla legge n. 39 del 1982, in quanto dà prevalenza agli aspetti tecnologici degli impianti rispetto alle infrastrutture edilizie ed inoltre apre la strada al controllo di qualità dei servizi, non solo ampliando il campo di osservazione a molti servizi, ma anche rendendo continua e penetrante l'indagine.

Sulla base delle considerazioni espresse, relativamente agli obiettivi perseguiti ed ai modi ed ai tempi per conseguirli, il piano complessivo appare meritevole di approvazione.

Il disegno di legge, però, per i termini in cui è stato elaborato, non presenta la necessaria flessibilità ed espone al rischio di interruzioni e ritardi nell'attuazione del piano.

Basti, al riguardo, citare il fatto che il primo comma dell'articolo 3 subordina l'avvio del programma all'impegno delle risorse, già congelate da circa due anni, non all'approvazione del provvedimento, bensì all'osservanza di una procedura, che sarebbe invece utile porre in essere per l'attuazione delle fasi successive del piano e per il reperimento delle ulteriori occorrenze finanziarie.

Nella siffatta situazione si appalesa evidente la necessità di emendare il disegno di legge in esame coniugando, ove possibile, contrapposti principi che reggono l'attuale fase economica del paese, identificati nella necessità di contenimento della spesa pubblica ed in quella di continuare ad investire in servizi pubblici per tener dietro alla loro sempre maggiore diffusione di utilizzazione ed al loro miglioramento qualitativo.

Tutte le parti sociali (sindacati, dirigenti e così via) concordano per dare organicità agli investimenti che trovino, nella programmazione pluriennale, l'obiettivo della ristrutturazione dei servizi.

Perciò sarebbe necessario che la presente proposta assumesse le vesti di legge-quadro e pertanto si potrebbero proporre degli emendamenti per conse-

guire tale risultato. Ciò al fine di una corretta interpretazione delle attuali esigenze, dicendo però subito che tutto ciò comporterebbe la necessità di reperire fondi per il 1992, il che ad oggi non risulterebbe possibile. Comunque, diventerà oggetto di valutazioni e conseguentemente di opportunità politiche e di tempo (perché, introducendo questi elementi, l'approvazione probabilmente slitterebbe molto più in là) per l'emanazione di un provvedimento di grande importanza.

Occorrono alcuni emendamenti al testo, al fine di attuare tutte quelle nuove situazioni che ho cercato in larga parte di enumerare. Il relatore non ritiene necessario costituire un Comitato ristretto, ma vedere per le vie brevi se sia possibile comporre gli emendamenti che saranno presentati per poter arrivare molto celermente all'approvazione del testo. Ciò è necessario ed inderogabile, per dare continuità all'azione delle poste e per l'immediata realizzazione di strutture adeguate affinché non si continui a pensare alle poste come ad un disservizio.

Gli emendamenti potrebbero essere concepiti come segue: all'articolo 1 occorre dare un'estensione temporale al programma di interventi straordinari che, stanti le necessità organizzative degli interventi, non potrà essere inferiore ai cinque anni. Si sopprime il comma 2 in quanto pleonastico e comunque ricompreso nell'articolo 5 emendato.

Dalla diversa ampiezza del programma discende che all'articolo 2 si dovrà procedere: alla distribuzione degli stanziamenti già autorizzati dall'articolo 3 della legge n. 541 del 1988 sui nuovi settori di intervento che nel contesto dell'articolo successivamente vengono individuati; all'introduzione del principio, mediante l'aggiunta di un terzo punto, che il programma potrà essere ulteriormente finanziato, a decorrere dall'esercizio 1992 con stanziamenti che verranno disposti mediante le leggi finanziarie.

Al fine di ottenere un controllo, non sulle disponibilità finanziarie esistenti, in ordine alle quali (conformemente alle richieste della stessa Commissione espresse

nell'ordine del giorno già richiamato) si opera una redistribuzione con diversa finalità di autorizzazione di spese già accordate e relative necessità finanziarie, si dovrebbe emendare l'articolo 9 in maniera che il Ministero sia impegnato a presentare alle Commissioni competenti per materia, prima dell'inizio dell'esercizio 1992, il programma di utilizzo delle maggiori occorrenze che si appresta a richiedere per il completamento del programma stesso, che andrà redatto e corredato anche da quanto previsto dall'articolo 11-ter, comma 2, della legge 5 agosto 1978, n. 468, come introdotto dalla legge 23 agosto 1988, n. 362.

L'articolo 5 dovrebbe essere emendato al fine di individuare le fonti di finanziamento del programma nelle disponibilità di cui all'articolo 3, comma 7, della legge 24 dicembre 1988, n. 541, ed in quelle che il Parlamento intenderà erogare in sede di formazione delle leggi finanziarie relative agli esercizi 1992, 1993 e 1994.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FRANCESCO TEMPESTINI, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. Desidero brevemente ripercorrere le tappe di questa vicenda per ricavarne alcune indicazioni. Come i commissari ben sanno, discutiamo del provvedimento in esame in funzione di un ordine del giorno, a firma Mangiapane ed altri, approvato due anni or sono in sede di esame del disegno di legge finanziaria. In tale ordine del giorno si chiedeva una radicale ridefinizione dei contenuti della legge n. 39 del 1982, così da utilizzare in modo diverso da quanto già previsto l'ultima *tranche* dei finanziamenti per investimenti, nel settore delle poste e telecomunicazioni, disposti da tale legge e successivamente con legge finanziaria.

In concreto, il disegno di legge del Governo, come ha rilevato il relatore, sostanzialmente risponde a questa esigenza, in quanto sono stati spostati sul versante della meccanizzazione e del movimento posta somme precedentemente orientate

sul versante degli investimenti immobiliari per sedi di servizio e per alloggi. Questa operazione viene compiuta dal Governo con piena consapevolezza e soddisfazione, in quanto giudicata assolutamente funzionale per far fronte agli attuali problemi delle poste. Ciò chiarito, non credo valga la pena di chiederci se il piano sia stato predisposto o meno con lungimiranza; merita invece sottolineare come oggi, allo stato degli atti, la riconversione che si intende portare avanti vada nel senso che ho prima citato e sul quale si è opportunamente soffermato il relatore.

Per quanto riguarda la gradazione delle pluriennali, il Governo sollecita, soprattutto, un provvedimento in grado di sbloccare una norma finanziaria per i due anni in questione, e considera questa operazione indispensabile per poter operare con rapidità in questa direzione. Naturalmente, esiste il problema di coniugare le necessità presenti con quelle future, e da questo punto di vista, volendo lasciare alla Commissione la possibilità di decidere su questo aspetto come meglio ritiene, il Governo vuole soltanto sottolineare che gradirebbe la soluzione più certa, in grado, comunque, di garantire il raccordo in tema di pluriennali. Le forme per realizzare ciò possono essere individuate nel corso del dibattito che si svolgerà in Commissione e negli emendamenti sui quali il relatore ha già dato una prima indicazione.

Il Governo potrebbe presentare eventuali proposte di modifica al fine di collegare le ulteriori annualità di finanziamento alla manovra da inserire nel disegno di legge finanziaria. Al momento, comunque, ribadisce la necessità di mettere in moto un meccanismo che consenta di dare certezza, per gli anni a venire, delle operazioni finanziarie.

PRESIDENTE. Propongo che il seguito della discussione sia rinviato alla prossima settimana, con l'impegno del relatore e del Governo di presentare, entro martedì 17 luglio alle ore 12, gli emendamenti preannunciati o comunque ritenuti

necessari. In tal modo, il seguito della discussione assumerà un tono più concreto, e sarà inoltre possibile giungere alla richiesta dei necessari pareri di altre Commissioni avendo già chiaro il punto normativo di possibile approdo.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Anche ai fini del seguito della discussione generale, ritengo senz'altro opportuno conoscere concretamente il testo degli emendamenti preannunciati dal relatore e di quelli che eventualmente il Governo dovesse presentare.

Riservandomi di intervenire più approfonditamente nel seguito della discussione, desidero sottolineare, sin d'ora, che il disegno di legge n. 4569 non può rappresentare la radicale riforma della legge n. 39 del 1982 a suo tempo richiesta dall'ordine del giorno di cui fui primo firmatario.

PRESIDENTE. Propongo di rinviare alla prossima settimana il seguito della discussione, restando inteso che entro le ore 12 di martedì 17 luglio il relatore, ed eventualmente il Governo, presenteranno gli emendamenti preannunciati.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge: Ristrutturazione del settore dell'autotrasporto di cose per conto terzi (4756); e delle proposte di legge Tassi ed altri: Nuove norme per l'autorizzazione al trasporto di cose per conto terzi (695); Tassi ed altri: Norme sulla obbligatorietà *erga omnes* delle tariffe stabilite per i trasporti di cose per conto terzi (700); Ronzani ed altri: Interventi per la formazione e lo sviluppo di forme associate nel settore dell'autotrasporto merci (2718).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Ristrutturazione del settore dell'autotrasporto di cose per

conto terzi»; e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Tassi ed altri: « Nuove norme per l'autorizzazione al trasporto di cose per conto terzi »; Tassi ed altri: « Norme sulla obbligatorietà *erga omnes* delle tariffe stabilite per i trasporti di cose per conto terzi »; Ronzani ed altri: « Interventi per la formazione e lo sviluppo di forme associate nel settore dell'autotrasporto merci ».

Nel ricordare che la discussione sulle linee generali è stata aperta nella seduta di ieri, vorrei sapere dal relatore, onorevole Barbalace, se intenda aggiungere qualche valutazione alla sua relazione.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Non ho nulla da aggiungere alla relazione svolta nella seduta di ieri.

CARLO TASSI. Signor presidente, onorevoli colleghi, mi limiterò soltanto a svolgere un brevissimo intervento per richiamare l'attenzione della Commissione sulle proposte di legge — estremamente sintetiche — nn. 695 e 700, abbinate al disegno di legge n. 4756.

Intendo innanzitutto sottolineare che non è vero che questo provvedimento di legge era già stato approvato dal Senato, esso, infatti, viene esaminato oggi in prima lettura dalla Commissione. Credo che questa rappresenti la prima occasione per dare giustizia al settore dell'autotrasporto.

In Italia esiste un vincolo, « assistito » da una norma penale che considera come un delitto la violazione delle norme medesime, vale a dire la cosiddetta autorizzazione per il trasporto per conto terzi, generica o specifica. Infatti, quando viene acquistato un autotreno da chi ha una patente abilitata ed è iscritto al registro come impresa, è iscritto all'albo degli autotrasportatori ed ha la necessità, il dovere e l'onere di avere la fideiussione. L'autotrasportatore, pur disponendo di un veicolo collaudato per mille usi, ha soltanto la possibilità di esercitare il cosiddetto « per conto terzi specifico ». L'autorizzazione per il trasporto di cose per conto terzi generica esiste solo sulla carta

come concedibile da parte del Ministero dei trasporti e della motorizzazione civile, ma non viene mai concessa; infatti, l'interessato viene a Roma per presentare l'apposita domanda, ma non riesce mai ad ottenere l'autorizzazione. Continua così quell'orrendo mercato del « conto terzi » caratterizzato dall'acquisto di vecchie carcasse, abilitate al trasporto generico, che non valgono neppure la spesa necessaria per rimuovere il rottame; a Piacenza, una provincia che non raggiunge i 280 mila abitanti, vi sono 6 mila autotreni e gli autotrasportatori sono costretti ad acquistare un rottame per acquisire i documenti per il trasporto in conto terzi.

Oggi, che disponiamo di un albo degli autotrasportatori, mentre negli altri paesi della CEE gli autotrasportatori possono trasportare qualunque cosa, i veicoli della Iveco sono abilitati a trasportare soltanto i prodotti per cui sono stati collaudati. In Italia, quindi, vengono mantenuti questi vincoli di tipo bassomedioevale che non hanno nessun significato e nessuna funzione. Ritengo pertanto che si debba acquisire il principio secondo il quale quando l'autotrasportatore è iscritto all'albo ed esercita legittimamente la propria attività ha diritto di trasportare sul proprio veicolo tutte le cose che possono essere trasportate su quel tipo di automezzo: ad esempio, prodotti alimentari se refrigerati secondo le norme previste per la tutela alimentare.

Un altro principio che viene affermato è quello relativo al raggiungimento della stretta finale nel settore delle tariffe. Le tariffe in Italia hanno un carattere di fatto indicativo e consentono ogni sorta di concorrenza sleale sotto due profili. Il primo è quello per cui un poveretto, avendo una licenza ed uno o più mezzi di trasporto, « stariffa », cioè è disposto a subire condizioni negative quando i proventi del trasporto sono appena remunerativi anche in presenza di una concorrenza sleale esercitata dai paesi stranieri, come l'Austria, per esempio, che agisce in Italia in regime di *dumping*. Gli austriaci, infatti, godono di vantaggi in quanto in Italia usufruiscono di agevolazioni di ogni

genere (rimborso del pedaggio autostradale, facilitazioni sul carburante eccetera). Ciò si verifica specialmente nelle zone di influenza « teutonica » dove le imprese austriache hanno la possibilità di fornire servizi ad un prezzo inferiore a quello che è consentito al trasportatore nazionale.

Se verrà accolto il principio della obbligatorietà *erga omnes* delle tariffe per l'autotrasporto si potrà eliminare la possibilità di concorrenza sleale per coloro che non sono in grado di esercitare l'impresa come dovrebbero (come previsto dal punto 7 delle finalità dell'articolo 1 della legge); inoltre, sarà possibile combattere una concorrenza sleale assai più grave, quella tra stati stranieri (cito, ad esempio, l'Austria, per certi versi la Francia e, ultimamente, anche i paesi dell'Est) in quanto la tariffa con valore *erga omnes* impedirà di effettuare il trasporto a tariffe scontate.

Pertanto, chi ha concesso lo sconto, potrà chiedere la differenza e così non ci saranno più i ricorsi dei furbi e dei furbastri a questi tentativi di « stariffamento » o di concorrenza sleale.

GASTONE SAVIO. Credo che si tratti di un provvedimento di grande rilevanza proprio per quanto oggi rappresenta l'autotrasporto nella nostro paese e in modo particolare per quanto questo settore deve affrontare, in tempi brevissimi, per prepararsi alla sfida europea del 1993.

È opportuno sottolineare che nel nostro paese esiste una polverizzazione del trasporto che ci porta ad avere circa 200 mila imprese monoveicolari, cioè costituite da un solo veicolo e da un solo padroncino che solitamente è soggetto ad essere dipendente di grandi imprese per poter godere di una possibilità di lavoro. Sottolineo, inoltre, che questo lavoro non garantisce certo una remunerazione corrispondente alla pesantezza del mestiere dell'autotrasportatore.

Se poi si tiene presente che le imprese (soprattutto quelle tedesche, che sono

grosso modo un quarto di quelle italiane, quelle francesi, che press'a poco sono dello stesso numero, ma in particolar modo quelle olandesi, che sono ancora meno) hanno già effettuato grandi ristrutturazioni e concentrazioni, l'affrontare la sfida del 1993 comporterà sicuramente grandi difficoltà.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PASQUALE LAMORTE

GASTONE SAVIO. A nostro modo di vedere, pertanto, occorre affrontare il problema dello sfoltimento dell'elevato numero di imprese attraverso il prepensionamento; gli operatori dell'autotrasporto sono iscritti all'albo degli artigiani, ma in larga parte artigiani non sono. Essi sono stati collocati in tale categoria perché, essendo proprietari di un mezzo e dovendo lavorare alle dipendenze di grandi strutture, non possono godere i benefici dei lavoratori dipendenti; inoltre, essendo soggetti ad un grande logoramento per via dell'attività che svolgono, giungono in età avanzata, ma non ancora alle soglie della pensione, a trovarsi in grandissime difficoltà.

Un altro aspetto che potrebbe essere esaminato, perché vantaggioso dal punto di vista della sicurezza (anche se già a sessant'anni gli autotrasportatori non possono più condurre veicoli con il rimorchio) è la riduzione dell'età del pensionamento stesso.

Ulteriori ipotesi sulle quali si potrebbe discutere sono quelle della ricostituzione di importanti strutture a sostegno dell'associazionismo e della cooperazione, nonché il discorso degli albi, creando la relativa professionalità attraverso scuole di formazione che consentano ai nostri autotrasportatori di presentarsi a livello europeo sulla base di adeguati presupposti di competenza.

Come ho già detto, il provvedimento è importante, ma le risorse messe a disposizione sono limitate, sebbene sia stata introdotta la rottamazione, cioè la sostituzione dei mezzi usurati.

Il disegno di legge trova in larga parte la nostra accoglienza; attraverso la discussione degli emendamenti che i gruppi presenteranno sarà possibile pervenire ad una formulazione ancora più esatta e più rispondente alle esigenze che via via si manifesteranno durante il lavoro di Commissione.

MARIO CHELLA. Mi spiace di non aver avuto il tempo di approfondire la relazione dell'onorevole Barbalace, a causa di numerosi impegni sia in Assemblea sia in Commissione. Tale relazione si è rivelata ricca di dati e di considerazioni che ci hanno permesso di avere un quadro generale della situazione dell'autotrasporto sufficientemente completo. Credo che di ciò si debba dare atto al relatore.

Vi è nel nostro paese la necessità, come è stato sottolineato dall'onorevole Savio, di riequilibrare il sistema trasportistico e di metterlo in condizione di reggere la sfida europea, che non è solo quella del 1993, ma è già in atto. Dai dati forniti dall'onorevole Barbalace vediamo quanto profondo sia l'intervento delle imprese della Comunità europea nel nostro paese, anche in termini di acquisizione di imprese nazionali di autotrasporto. Questo è un dato che ci deve condurre a considerazioni preoccupate sullo stato del nostro sistema di autotrasporto merci.

La sfida del 1993 è già in atto oggi: da qui la necessità di urgenti misure di riassetto dell'intero sistema che, sia chiaro, non devono essere intese nel senso del ridimensionamento.

Dal 1983 in poi, con particolare accentuazione negli anni 1986-1988, vi è stata una ripresa dei commerci in Europa: ciò ha determinato una forte crescita della domanda di trasporto e di autotrasporto. Ragionando sui dati che ci sono stati forniti negli studi fatti per l'aggiornamento del piano generale per i trasporti, possiamo trarre la conclusione che, anche se si riuscirà ad ottenere il raddoppio del traffico servito dalle ferrovie e dal cabotaggio, obiettivo che bisogna assolutamente perseguire nei prossimi anni,

l'autotrasporto sarà comunque interessato da una crescita della domanda nei prossimi cinque anni di circa il 50 per cento.

Si dice che vi sarebbe un eccesso di offerta dell'autotrasporto pari al 30 per cento, che provocherebbe conseguenze dannose e cioè una concorrenzialità sfrenata, un sistema tariffario continuamente disatteso, una percorrenza minima annua tra le più basse a livello europeo; infine, i nostri autotrasportatori risulterebbero oberati da viaggi di ritorno fatti a vuoto. Ci domandiamo se tutte queste situazioni negative, che costituiscono dati oggettivi, siano davvero da imputarsi all'eccesso di offerta, come qualcuno sembra dire, o non siano piuttosto legate al tipo di offerta, che è frantumata, polverizzata, come è stato più volte sottolineato.

Oggi, per l'82 per cento le imprese di autotrasporto sono monoveicolari, ma su questo dato non vi è concordanza di opinioni, onorevole relatore, in quanto mentre taluni affermano che gli autotrasportatori monoveicolari sono circa 130 mila — di cui solo 50 mila dotati di camion capaci di trasportare un certo tonnellaggio —, altri sostengono che 82 mila delle 250 mila imprese non esistono più e che solo i ritardi della burocrazia hanno impedito che fossero « cancellate ». Sarebbe opportuno, pertanto, che il ministero offrisse finalmente indicazioni esatte sulla situazione reale del comparto, caratterizzato da una pleora di piccole imprese di autotrasportatori e da un parco-veicoli che continua ad essere tra i più vecchi della CEE (poco meno della metà degli automezzi che circolano nel nostro paese hanno più di nove anni di età).

A mio avviso, il problema fondamentale va individuato nell'esistenza di un'offerta frantumata, incapace di far fronte ad una domanda che richiede servizi di qualità sempre più elevata. Non è più sufficiente assicurare soltanto un servizio in grado di garantire il trasporto delle merci sul territorio: è indispensabile organizzare e rendere operativo un sistema più complesso, comprendente il magazzinaggio, l'imballaggio e la capacità del vettore di assicurare il *just in time*. I

grossi produttori hanno necessità di rivolgersi ad imprese che diano loro affidabilità, che siano dotate di strutture ed impianti adeguati, in grado di integrarsi con gli altri sistemi di trasporto (ferrovie e cabotaggio).

Un'altra questione importante da affrontare è poi quella del parco sommerso di autotrasporto merci. Occorre eliminare l'abusivismo reprimendo la violazione delle norme. Anche su questo fenomeno, certo non di scarsa consistenza, sarebbe opportuno che il Ministero dei trasporti ci offrisse il quadro della situazione reale, ma trattandosi di un fenomeno sommerso non sarà facile quantificarlo con esattezza.

In sostanza, restano due i problemi principali da risolvere: eliminare l'abusivismo e creare le condizioni per far sì che i grandi trasportatori non schiaccino quelli piccoli. Per raggiungere questi obiettivi sono necessari finanziamenti adeguati, e da questo punto di vista ricordo che il Senato ha approvato il provvedimento per la realizzazione di interporti e in favore dell'intermodalità, il quale prevede misure di incentivazione per consentire alle imprese di divenire concorrenziali a livello nazionale ed europeo, e che misure volte ad incentivare l'associazionismo sono presenti nel disegno di legge presentato dal ministro Bernini. Ritengo, però, che pur trattandosi di provvedimenti positivi prevedano misure insufficienti per raggiungere gli obiettivi che ho prima evidenziato. A mio avviso, infatti, oltre ad un'adeguata politica nei riguardi dell'autotrasporto, sono necessari sia incentivi che mettano le imprese nella condizione di poter affrontare la sfida europea, sia provvedimenti di altra natura, quali, per esempio, quelli relativi all'organizzazione delle dogane. A proposito di queste ultime infatti, dovrebbe essere data attuazione alla direttiva CEE in modo che garantiscano procedure più snelle, anziché ostacolare il passaggio delle merci attraverso i valichi. Dare concretezza ad una simile previsione non comporterebbe alcun onere finanziario per il Governo e consentirebbe ai nostri

autotrasportatori di porsi in condizioni più competitive sul mercato europeo.

Evidenziando, infine, la necessità di armonizzare le nostre procedure amministrative e fiscali con quelle degli altri paesi della CEE, concludo sottolineando come il disegno di legge del Governo possa essere giudicato, nel complesso, in modo favorevole, nonostante contenga misure solo in parte rispondenti alle istanze delle categorie e delle associazioni degli autotrasportatori e comunque inadeguate dal punto di vista finanziario: 257 miliardi nel triennio, compresi 30 miliardi di agevolazioni fiscali, mentre dalla lettura di un articolo de *il Corriere della sera* ho avuto modo di constatare che, a fronte di quella cifra complessiva di 287 miliardi di lire, si renderebbero necessari 2 mila miliardi per il settore dell'autotrasporto, anche in vista della sfida europea del 1993.

Passando ad altro argomento, ritengo che nessuno possa affermare che si risolva il problema del consorzio e delle fusioni delle piccole imprese dell'autotrasporto con la previsione di 25 milioni di lire per l'acquisto autonomo di un automezzo. Questa rappresenta, a nostro avviso, una delle misure più inadeguate previste dal disegno di legge n. 4756.

Risulterebbe senz'altro più opportuno erogare contributi a quelle imprese di autotrasporto che si occupino sicuramente di intermodalità e non di altro; ritengo, infatti, che proprio in questo settore — oltre a quello dell'intermodalità con le ferrovie e con il cabotaggio — si registrino le maggiori carenze. Dovremmo seguire una politica in grado di dare incentivi a quelle imprese che ci garantiscano un minimo di efficienza con un minimo di addetti e di automezzi disponibili. Credo che il limite di tre automezzi non dia sufficienti garanzie per quanto riguarda il livello di efficienza.

ALTERO MATTEOLI. Sottolineo che in Italia esiste una situazione paradossale per cui l'80 per cento delle merci — si tratta di un dato riconosciuto da tutti

valido — viaggia su gomma; se andiamo ad esaminare i dati relativi a questo settore, possiamo facilmente verificare l'esistenza di una miriade di fallimenti da parte dei cosiddetti padroncini.

Condivido quanto rilevava l'onorevole Chella a proposito delle 200 mila imprese monoveicolari che esisterebbero nel nostro paese; dai dati in mio possesso risulta un numero notevolmente inferiore, quindi sarei grato al ministro se volesse fornirci dei dati esatti per comprendere quale sia la reale situazione del settore.

Riteniamo pertanto opportuno riequilibrare il sistema trasportistico perché, fino ad ora, tutti i tentativi fatti non hanno consentito di evitare che i padroncini venissero « strozzati » dalle necessità delle imprese di trasporto più consistenti.

Con il disegno di legge al nostro esame si è inteso favorire le imprese di autotrasporto ad un certo livello, a scapito dell'impresario, dell'operaio e di colui il quale riassume nella propria persona tutte queste caratteristiche. Vi siete mai chiesti come vivono questi padroncini? Poiché acquistano un automezzo nel momento in cui non hanno ancora finito di pagare le rate del precedente, sono costretti a ricorrere alle cambiali, e di conseguenza ad essere strozzati dai venditori: nella sostanza, quindi, un camion acquistato da un padroncino viene pagato due volte il suo valore reale. È del tutto evidente che in una situazione di questo tipo, i padroncini sono alla fame! Nel Friuli e nel Veneto, essi vengono danneggiati dal regime di *dumping*, che si verifica anche, e soprattutto, nei confronti dell'Austria. Infatti, in Italia le imprese austriache trasportano le merci a prezzi notevolmente inferiori a quelli del proprio paese.

Non è possibile risolvere i problemi del settore facendo ricorso a misure demagogiche quali il prepensionamento, previsto dall'articolo 7 del disegno di legge n. 4756, o la riduzione dell'età pensionabile per gli autotrasportatori. È del tutto evidente, infatti, che nel caso di pensionamento anticipato il trasportatore,

essendo un artigiano, godrebbe di una somma assolutamente insufficiente per vivere; questo discorso vale anche per la previsione — sempre contenuta nel disegno di legge — tendente a ridurre l'età pensionabile da 60 a 55 anni di età. Anche in questo caso, infatti, gli autotrasportatori non potrebbero godere di una pensione adeguata.

Per queste ragioni ritengo che le proposte di legge Tassi ed altri n. 695 e Tassi ed altri n. 700 siano molto utili in quanto trattano alcuni problemi reali del settore. Non è possibile, infatti, che il padroncino sia costretto a lavorare di fronte ad una cambiale che scade il giorno dopo e a tariffe ridotte che favoriscono ulteriormente le imprese straniere. È opportuno garantire attraverso la legge una tariffa adeguata che gli consenta la sopravvivenza; è opportuno garantire una possibilità di lavoro identica anche a chi non possiede una piccola impresa.

Ribadisco che attraverso il prepensionamento — come è stato dimostrato in tutti i settori, compreso quello siderurgico — non si è mai riusciti a risolvere alcun problema (l'unica eccezione è forse rappresentata dal settore portuale in cui si arriva al prepensionamento di personale già vicino ai 60 anni di età).

Sottolineo inoltre che attraverso il prepensionamento si è incoraggiato, in alcune città e in dimensioni notevolissime, il fenomeno del lavoro nero. Ritengo, quindi, che occorra dare agli operatori del trasporto una cultura tariffaria e la possibilità di acquistare i mezzi con le provvidenze previste dalla legge.

GIACOMO MACCHERONI. Ringrazio anch'io l'onorevole Barbalace, il quale con la sua relazione ci ha offerto un quadro di insieme molto valido. Dobbiamo tuttavia cercare di raccogliere alcuni punti fondamentali, perché il tema è di più vaste dimensioni e ci porterebbe ad un esame più ampio dello stato dei servizi, allargando il campo ad una serie di valutazioni; da parte mia mi limiterò, invece, agli aspetti fondamentali del provvedimento.

Nel settore dell'autotrasporto merci vi è la necessità di una ristrutturazione profonda e non di un ridimensionamento, in quanto il servizio del trasporto è fondamentale per far funzionare al meglio i collegamenti con i porti e le ferrovie. Pertanto bisogna aprire gli occhi e non esaminare in termini « corporativi » questo provvedimento come fine a se stesso ma, al contrario, come un incentivo concreto; occorre inoltre tener presente il tema centrale dell'inversione di tendenza rispetto al trasporto su strada, secondo il quale la mancanza di collegamenti e l'economicità del servizio portano ad una crisi più profonda della portualità e delle ferrovie.

Detto questo, auspico che il Governo ci fornisca ulteriori dati, in quanto abbiamo l'esigenza di conoscere le reali condizioni del mercato. Sullo stato del mercato interno di questo servizio e dei suoi operatori in rapporto al confronto internazionale, desidero ricordare che tale tema di ordine generale venne sottolineato da un dato negativo quando vi fu lo sciopero e centinaia di autotreni rimasero fermi, causando gravi preoccupazioni, soprattutto alle aziende del settore alimentare. In quell'occasione venne alla luce la necessità di chiudere al più presto la vertenza, che non era solo di tipo sindacale, ma colpiva uno dei settori più delicati della vita del paese. Si richiese, infatti, non solo l'intervento del ministro dei trasporti, ma anche quello del ministro dei lavori pubblici, al fine di migliorare le condizioni generali del settore dell'autotrasporto dal punto di vista delle infrastrutture autostradali.

È pertanto necessario che questo provvedimento, pur con le correzioni che si renderanno utili e necessarie, venga approvato al più presto. Il punto fondamentale è la ristrutturazione del settore e sbagliaremmo se ci prefiggessimo di stabilire in anticipo quanto sia necessario stanziare in quota finanziaria. È facile affermare che 250 miliardi sono pochi; però — ripeto — se dovessimo collegare alla quantificazione finanziaria l'obiettivo della ristrutturazione del settore, a nostro

parere non faremmo il mestiere di legislatori.

Da dove nasce, infatti, la crisi del settore? Dalla mancanza di una volontà politica tesa a potenziare l'associazionismo; il Parlamento ed il Governo non possono che sollecitare questa incentivazione che io chiamo di volontà politica, perché se non si passa da questa strada non si può operare una ristrutturazione indolore. Dobbiamo pertanto cercare di coniugare tale esigenza con l'altra di ordine finanziario.

Proponiamo pertanto di incentivare un processo di confronto, facendo sempre più capire che quanto prima gli operatori saranno partecipi di questa ristrutturazione nel loro stesso interesse, tanto più presto verranno risolti i problemi del settore nel suo complesso. In questo senso, se il Governo sarà in grado di offrire un finanziamento più consistente, sicuramente queste incentivazioni serviranno al meglio. Ribadisco come il provvedimento debba rappresentare un punto di riferimento capace di potenziare la volontà politica di confronto (ed i primi ad esserne convinti debbono essere proprio gli operatori del settore), altrimenti dall'esterno si potrebbe aprire una polemica anche dura su un terreno scivoloso, posta nei termini « non ci ristrutturiamo perché non ci assicuriamo le possibilità finanziarie ».

Naturalmente il nostro compito è quello di fare presto perché, in mancanza dei presupposti legislativi, si potrebbe dare adito a qualcuno di affermare che il Governo e il Parlamento non compiono il proprio dovere. Invito, pertanto, i colleghi ad esaminare il disegno e le proposte di legge tenendo conto dell'urgenza e della gravità del problema, per non giungere a modificazioni tali da portare la discussione alle lunghe rispetto all'esigenza di una rapida decisione.

Come abbiamo ripetuto più volte per le conoscenze che abbiamo, anche parziali, a seconda delle zone in cui operiamo incombe sul settore una grande minaccia: attenzione a non fare una ristrutturazione che giunga troppo tardi, perché già le compagnie straniere rappre-

sentano quote importanti del nostro mercato. Se ciò poteva esser valido qualche anno fa, oggi a mio parere il pericolo è ulteriormente aggravato dal profondo processo di trasformazione dell'est europeo e dalla recente unificazione tedesca, che hanno accelerato la penetrazione delle compagnie internazionali, che oggi sono in grado di intervenire con maggior forza e modernità: è evidente, dunque, come un ulteriore ritardo sarebbe colpevole.

In conclusione invito a non voler estremizzare a tutti i costi il perfezionismo nella stesura del provvedimento, perché sarebbe cosa molto difficile in considerazione sia del settore in cui si incide, così delicato e complesso, sia del « materiale » umano che abbiamo a disposizione. Sono certo che ogni gruppo terrà conto che occorre operare nella logica dell'urgenza, avendo presente il processo di internazionalizzazione in corso e lo stato di crisi profonda del settore, i quali impongono al Parlamento di varare un provvedimento che rappresenti un incentivo ed un punto di riferimento per gli operatori dell'autotrasporto.

Per quanto riguarda la questione dei prepensionamenti, credo debbano essere tenute in considerazione le osservazioni svolte dal collega Matteoli, in quanto non vorremmo che anche in questo caso ci si ispirasse a quella stessa logica che ha aperto parentesi drammatiche in altri settori, dove i soggetti prepensionati si sono visti costretti, per vivere, a ricorrere ad un secondo lavoro. Certo, mi rendo conto che è più facile criticare che proporre elementi alternativi, ma credo che il punto dei prepensionamenti debba essere trattato con maggiore prudenza da parte della Commissione e del Governo. Mi auguro, quindi, che da questo dibattito possano scaturire proposte tese ad evitarci il pericolo che ho sempre evidenziato, cioè di colpire i soggetti più deboli

del settore, e che l'impegno comune possa consentirci, entro tempi brevi, di realizzare quella ristrutturazione del settore sulla cui urgenza abbiamo tutti convenuto.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, poiché il ministro ci ha comunicato di non potersi trattenere in Commissione oltre le ore 18, considerata l'ora proporrei di rinviare il seguito della discussione ad altra seduta, anche perché ieri sera si era convenuto in tal senso, e cioè di non concluderla nella giornata odierna.

PRÉSIDENTE. Considerato che il ministro potrebbe restare con noi ancora venti minuti, mi chiedevo se i colleghi iscritti a parlare ritenessero di poter concludere i loro interventi entro le ore 18. Tuttavia, essendo ora a conoscenza della decisione a cui lei si è riferito, onorevole Baghino, non ho alcuna difficoltà ad aderirvi.

Pertanto, rinvio alla prossima settimana il seguito della discussione, con gli ulteriori interventi dei deputati e le repliche del relatore e del Governo. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

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 l'8 agosto 1990.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO