

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

72.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 LUGLIO 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):		Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Programma di interventi per il recupero della qualità dei servizi di posta, bancoposta e telematica pubblica (4569)	3	Botta ed altri; Lucchesi ed altri: Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità (<i>Già approvata, in un testo unificato, dalla IX Commissione permanente della Camera e modificata dall'VIII Commissione permanente del Senato</i>) (339-2171-B)	8
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 7, 8	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	8, 9, 10, 11
Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)	7, 8	Angelini Giordano (PCI)	9
Mangiapane Giuseppe (PCI)	3, 4, 8		
Savio Gastone (DC), <i>Relatore</i>	5, 8		
Tempestini Francesco, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i>	5		

X LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1990

	PAG.		PAG.
Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)	9	ciate nel settore dell'autotrasporto merci (2718)	11
Bonsignore Vito (DC), <i>Relatore</i>	10	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	11, 12, 14
Lucchesi Pino (DC)	9	Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)	11
Maccheroni Giacomo (PSI)	10	Barbalace Francesco (PSI), <i>Relatore</i>	12
Santonastaso Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	11	Chella Mario (PCI)	13
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio con nomina di un Comitato ristretto):		Ronzani Gianni Wilmer (PCI)	11
Ristrutturazione del settore dell'autotra- sporto di cose per conto terzi (4756);		Santonastaso Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	13
Tassi ed altri: Nuove norme per l'autoriz- zazione al trasporto di cose per conto terzi (695);		Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Tassi ed altri: Norme sulla obbligatorietà <i>erga omnes</i> delle tariffe stabilite per i trasporti di cose per conto terzi (700);		Misure urgenti per i servizi del pubblico trasporto gestiti dagli enti locali (<i>Appro- vato dall'VIII Commissione permanente del Senato</i>) (4595)	14
Ronzani ed altri: Interventi per la for- mazione e lo sviluppo di forme asso-		Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	14, 15 16, 17, 18, 19
		Angelini Giordano (PCI)	15
		Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)	15, 16
		Cursi Cesare (DC), <i>Relatore</i>	14, 15, 16, 17
		Santonastaso Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	14, 16, 18, 19

La seduta comincia alle 16,15.

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

(È approvato).

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

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

Ricordo che nella seduta dell'11 luglio corrente è stata aperta la discussione sulle linee generali.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Desidero sottolineare che quella di cui si tratta è una somma che avrebbe potuto essere spesa prima di produrre questo provvedimento, essendo già iscritta in bilancio in apposita tabella e non necessitando perciò di una legge di accompagnamento.

Il disegno di legge in discussione, in realtà, è stato presentato dal Governo per rispondere positivamente ad un ordine del giorno — e, quindi, ad un impegno formale per l'esecutivo — approvato da questa Commissione in sede di esame del bilancio, su proposta del gruppo comunista.

Detto questo e dato atto al Governo di avere tenuto un comportamento rispettoso della volontà del Parlamento, desi-

dero osservare come il disegno di legge in discussione non possa essere definito una leggina di poco conto, da approvare senza avere svolto un ragionamento e senza aver assunto un impegno nel merito di essa.

Il ragionamento che desidero svolgere ha le sue radici in una discussione in atto da molto tempo.

Non siamo qui per approvare una leggina insignificante. Siamo qui per esprimere il nostro giudizio su 6.500 miliardi di lire impegnati e largamente spesi dal Governo per ammodernare il sistema del servizio postale in questi ultimi cinque anni, con risultati che sono stati sottolineati in termini negativi non solo da questa Commissione ma anche dalla stampa nazionale e dai cittadini utenti, se è vero — come è vero — che dopo tale spesa si è registrato un ulteriore degrado del servizio postale, al punto che, nel 1988, la corrispondenza impiegava fino ad otto giorni per giungere a destinazione (tempo che oggi sembra essere diminuito a cinque o sei giorni, anche se non vi è certezza di tale diminuzione).

Dunque, c'è da esprimere un giudizio. Sono stati spesi dei soldi; se ne chiedono ancora degli altri.

Non si ha certezza circa una prospettiva di inversione di tendenza nel funzionamento del servizio postale. Per tale motivo noi comunisti nutriamo preoccupazioni e forti preplexità.

Con il disegno di legge in discussione si vuole impegnare il Parlamento per una spesa di altri 1.105 miliardi di lire. Ritengo necessario, a questo punto, che il Governo ci faccia sapere se ed in quale modo la spesa suddetta sarà incidente e produttiva.

Desta in me perplessità il settore della posta elettronica, che dovrebbe contribuire notevolmente all'accelerazione dei tempi di recapito della corrispondenza. Mi pongo questo dubbio perché si tratta di un settore per il quale vengono richieste ulteriori risorse come incentivi. Alcune voci autorevoli e competenti nel campo esprimono un giudizio non soddisfacente in ordine al funzionamento della posta elettronica.

Abbiamo investito risorse consistenti a favore dei centri di meccanizzazione postale; mi domando se questi ultimi abbiano dato risultati positivi e, quindi, se sia opportuno continuare ad investire in tale settore, o se non si renda necessaria un'inversione di tendenza.

L'Italposte ha dato risposte deludenti su questo punto. Non è un campo di mia competenza, pertanto non sono in condizione di esprimere una valutazione circa l'utilità dei centri di meccanizzazione così mastodontici, che hanno comportato spese notevoli per non essere, oggi, funzionali, giacché attualmente lavorano al dieci per cento delle loro potenzialità. Allora, devono esservi stati o un errore di impostazione, o una cattiva gestione.

Sono questioni sulle quali occorre fare chiarezza prima di procedere ad ulteriori investimenti.

A tale proposito, si deve esprimere un giudizio anche sulla concessionaria Italposte circa il modo in cui ha speso i fondi anche in rapporto al libero mercato. Gli uffici dello Stato, secondo un'indagine da noi condotta, sono costati tre volte di più di quanto sarebbero costati al libero mercato. Una costruzione che al libero mercato sarebbe costata 350 mila lire al metro cubo — cifra che avrebbe potuto arrivare fino a 560 mila lire al metro cubo — è stata pagata più di un milione al metro cubo. Deve, quindi, essere espresso un giudizio sui comportamenti della concessionaria. Il Governo ritiene che si debba procedere come in passato? Pur concordando sulla considerazione che il Ministero non è in grado di spendere attraverso le proprie strutture, e che, quindi, vi è la necessità di una concessionaria,

non si può tuttuavia esprimere una valutazione positiva sull'Italposte solo perché ha lavorato bene per quanto riguarda i tempi di realizzazione delle opere. Essa, in realtà, ha adottato comportamenti che hanno richiesto una dilatazione della spesa e degli sprechi.

Proponiamo talune modificazioni del testo, che formalizzeremo in emendamenti. Riteniamo infatti necessario introdurre una forma di competizione nell'affidamento delle forniture e delle opere, così come avviene in tutti i paesi europei. Secondo le direttive CEE in materia, saremmo obbligati a seguire forme di questo tipo. Non possiamo continuare con affidamenti e concessioni che monopolizzano le forniture, le opere e le progettazioni, con le conseguenze che conosciamo. Riteniamo opportuno procedere all'affidamento mediante il sistema delle procedure aperte indicate dalle direttive CEE. Su tale punto preannunciamo la presentazione di un emendamento.

Riteniamo, inoltre, che occorra mettere un « catenaccio » al ricorso ai subappalti, considerato l'utilizzo generalizzato da parte degli appaltatori cui la concessionaria si è rivolta, fino a giungere alle anomalie che si sono riscontrate in Calabria ed in altre regioni dove le opere sono state realizzate da imprese mafiose delle quali si sta occupando la magistratura.

PRESIDENTE. Questo problema è superato dalla nuova legge in materia, che stabilisce il limite del 40 per cento per i subappalti.

GIUSEPPE MANGIAPANE. La concessionaria Italposte non è lo Stato; quindi, non è tenuta a rispettare alcune norme generali, perché opera in regime privatistico.

PRESIDENTE. Deve, comunque, rispettare le norme antimafia.

GIUSEPPE MANGIAPANE. È infatti necessario sancire l'obbligo per la concessionaria di applicare la legge Rognoni-

La Torre per quanto riguarda la norma specifica cui il presidente si è riferito. Pertanto, preannuncio la presentazione di un emendamento anche su tale questione.

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

GASTONE SAVIO, Relatore. Signor presidente, per quanto riguarda il provvedimento in esame il relatore ritiene di dover abbandonare l'ipotesi di trasformare il disegno di legge originario in legge pluriennale di spesa. Ciò avrebbe rappresentato un modo per poter accelerare nei prossimi anni il processo di ristrutturazione del settore delle poste e per dare certezza ai relativi programmi. Considerato, però, che non vi è la possibilità di definire gli stanziamenti per il 1992 e per gli anni seguenti, è opportuno rinunciare a percorrere questa strada che potrebbe portare il provvedimento in esame molto lontano, tanto da non farci vedere concluso il suo *iter* nel senso da noi auspicato.

Preannuncio la presentazione di alcuni emendamenti di natura formale al testo del disegno di legge, poiché le date in esso indicate — essendo passato molto tempo dal momento della sua presentazione — richiedono un aggiornamento. Si tratta di proposte modificative che non incidono sulla sostanza del provvedimento.

Propongo, pertanto, di passare all'esame degli articoli per potere giungere al più presto possibile alla conclusione dell'*iter* e consentire all'amministrazione delle poste di spendere i fondi già stanziati per gli anni 1990 e 1991.

Propongo, inoltre, la presentazione di un ordine del giorno che impegni il Governo nella direzione che la Commissione ha indicato, essendosi formata un'opinione precisa in merito alle condizioni del sistema postale, che necessita di un adeguamento alle esigenze attuali. La Commissione ha raggiunto tale convincimento anche a seguito delle audizioni di

autorevoli responsabili del servizio postale, i quali inoltre hanno riferito non solo circa le aspettative delle maestranze, ma anche circa l'attesa del settore per un servizio notevolmente migliorato.

In conclusione, raccomando una rapida acquisizione dei pareri per poter giungere al più presto all'approvazione del disegno di legge.

FRANCESCO TEMPESTINI, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. Non entro nel merito delle procedure da seguire, giacché non è compito mio. Auspico, insieme con il presidente Testa e con l'intera Commissione, che si possa procedere rapidamente.

Non desidero eccepire alcunché circa la macchinosità o circa la ritualità delle procedure. Posso dare assicurazione che il Governo provvederà affinché la decisione della Commissione bilancio sia la più rapida possibile e formulare l'augurio che il ritorno del disegno di legge a codesta Commissione sia produttivo, in tempi molto brevi, del testo finale.

Concordo sulle considerazioni espresse dal presidente e dal relatore e pertanto non interverrò — come ho detto poc'anzi — sul merito del provvedimento nei suoi aspetti generali. Pur tuttavia devo qualche precisazione all'onorevole Mangiapane, non solo nella sua qualità di autorevole membro di codesta Commissione, bensì anche nella sua qualità di presentatore dell'ordine del giorno da cui prese le mosse l'iniziativa che ha portato alla discussione di questo disegno di legge.

Mi sembra che il risultato politico su cui il Governo si era mostrato fin dall'inizio disponibile e che era a fondamento dell'ordine del giorno Mangiapane ed altri sia stato conseguito. È bene sottolinearlo perché si tratta di un provvedimento che modifica in maniera fortemente innovativa i capitoli di spesa previsti inizialmente. Si tratta, dunque, di un atto non solo dovuto bensì anche accolto favorevolmente dal Governo, nella persona del ministro delle poste e delle telecomunicazioni, allorquando in questa sede fu presentato quell'ordine del giorno.

Ritengo che alle osservazioni espresse dall'onorevole Mangiapane debba essere data risposta proprio in omaggio alla rimodulazione dei capitoli di spesa cui ho testé accennato.

Mi pare che si possa dire con assoluta precisione che, per quanto riguarda la posta elettronica, gli stanziamenti previsti serviranno per favorire lo sviluppo di un settore e di una tecnologia che stanno a fondamento ed a cardine della futura struttura del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Mi riferisco alla riforma — teorizzata nel disegno di legge in discussione — dei servizi di posta e bancoposta, che prevede in particolare lo sviluppo di quei servizi di telematica tra i quali, per comodità, s'inserisce quello della posta elettronica e che costituiscono non solo l'ovvia continuazione di un impegno, assunto dal Governo, a favorire l'utilizzo delle nuove tecnologie, bensì anche il cardine di un ragionamento sui nuovi servizi di posta e bancoposta.

Naturalmente, voci dissenzienti si sono levate, come accade sempre; ma in tanto si sono fatte udire — voglio farlo rilevare con molta franchezza — in quanto, per alcuni, il servizio della posta elettronica dovrebbe essere riservato dominio del privato.

Ritengo che l'impostazione data dal Governo e dal Parlamento a tale problema sia molto più corretta giacché consiste nel prevedere che i servizi di posta elettronica possano essere inseriti in un progetto di liberalizzazione. Guai, infatti, se la struttura statale si privasse di strumenti telematici che le consentono di stare sul mercato e di favorire soprattutto un'utenza che, attraverso la posta elettronica, può essere indirizzata verso il pubblico e garantire anche a quest'ultimo quei volumi di traffico, sul versante delle nuove tecnologie, che mi pare debbano essere considerati come un obiettivo primario, pena la caduta di significato della presenza pubblica nel settore.

Pertanto, onorevole Mangiapane, trovo giustificati gli investimenti pubblici, i quali mi sembrano addirittura insufficienti per coprire le esigenze sull'intero

territorio nazionale e perciò vengono modulati tenendo conto del fatto che lo sviluppo della posta elettronica è collegato necessariamente con la soluzione del problema del personale. Si ha un bel dire che la telematica è affidata alle macchine. In realtà, occorre un corrispondente investimento in dotazione di personale.

Dunque, la gradazione degli investimenti in *hardware* è collegata con la necessità di tenere conto dell'interfaccia rappresentato dagli investimenti per il personale.

Per quanto riguarda i centri di meccanizzazione, sono lieto di potere replicare che il loro fallimento in termini di quantità di pacchi e di posta lavorati non è imputabile ad essi in quanto impianti e che gli investimenti previsti sono « code tecnologiche », complementi necessari di quello che può essere definito come un circuito nella distribuzione meccanizzata della posta e dei pacchi.

Quello dei centri di meccanizzazione è un problema di gestione, che ha rilevanza notevole in termini assoluti, ma relativa rispetto agli investimenti sul piano delle tecnologie che sono indispensabili, sia dal punto di vista del rinnovamento e dell'ammodernamento tecnologici, sia dal punto di vista del completamento della rete di distribuzione meccanizzata.

Codesta Commissione ha avuto modo di ascoltare, nel corso di numerose audizioni ed in altre circostanze, le opinioni dei più impegnati dirigenti dell'amministrazione postale, nonché quelle dei rappresentanti sindacali. Quest'oggi, essa ha modo di sentire dire da un umile sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni che si tratta di un problema di personale, su cui occorre compiere una rapida riflessione, perché gli stessi impianti funzionano in Italia ad un certo ritmo ed a Barcellona — tanto per citare un esempio — ad un ritmo tre volte maggiore. Ciò non ha nulla da spartire con lo sviluppo tecnologico; ha bensì tutto a che vedere con un problema di personale. Tale problema avrà un posto primario nell'attenzione di codesta Commissione,

per i provvedimenti che ineludibilmente il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni dovrà prendere in questo campo per migliorare radicalmente la situazione.

Per quanto concerne la richiesta di un bilancio circa l'utilizzo dello strumento della concessione, desidero ricordare che si tratta di una questione di carattere generale che riguarda non le poste bensì la necessità di affrontare le modalità, i risultati e comunque il funzionamento dell'istituto della concessione, che si presta a valutazioni molto diverse.

Non so se questo tipo di valutazione, onorevole Mangiapane, possa essere oggetto di un emendamento in questa sede. Naturalmente, sono pronto a discutere della questione in una sede più opportuna. Il problema esiste, anche se ormai ci troviamo ad affrontare una « coda » di circa 400 miliardi, con un impatto economico ridotto rispetto al provvedimento originario e tale da evitare, proprio in linea di principio, i rischi, cui lei ha fatto riferimento, di una spesa ridondante.

Per quanto riguarda la questione dei subappalti e della normativa antimafia, devo dire che la concessionaria, nell'effettuare gli affidamenti, è in regola sia con la nuova normativa varata dal Parlamento relativa ai subappalti, sia con la legge Rognoni-La Torre, salvo eventuali verifiche, visto che la materia è oggetto di indagine da parte di altre autorità dello Stato.

Con quest'ultima puntualizzazione, concludo il mio intervento manifestando l'assenso del Governo al prosieguo dei lavori secondo le modalità che la Commissione riterrà di seguire.

PRESIDENTE. Ho apprezzato lo sforzo iniziale del relatore di trasformare questo provvedimento in una legge pluriennale di spesa che ci avrebbe evitato di tornare fra qualche mese su un provvedimento analogo. Purtroppo, per compiere questa operazione sarebbe stato necessario indicare le quantità finanziarie; ma il Governo non era in condizione di fornirci una tale indicazione per le annualità 1992 e seguenti.

Ci auguriamo che la presentazione di un ordine del giorno possa essere guida al Governo per le soluzioni che presenterà, a settembre, con il nuovo disegno di legge finanziaria, in modo tale da garantire una continuità al provvedimento in esame ed al lavoro conoscitivo svolto dalla Commissione, dal quale è emerso chiaramente che per completare nel quinquennio questo progetto di ristrutturazione vi è la necessità di un'aggiunta di spesa di 2500 miliardi. Non so giudicare se si tratti di una cifra eccessiva o non. Tale valutazione spetta comunque al Governo; ciò che conta è potere disporre, alla fine, di un disegno coerente.

Se i colleghi sono d'accordo, ritengo opportuno procedere com'è stato indicato dal relatore, per potere licenziare prima dell'estate il disegno di legge in discussione.

A tale fine, comunico alla Commissione che solleciterò senz'altro i prescritti pareri sul disegno di legge, anche se, a mio giudizio, il parere che la Commissione bilancio dovrà esprimere non dovrebbe comportare tempi lunghi, perché da parte della nostra Commissione non verranno presentati emendamenti modificativi del testo se non da un punto di vista formale. Pertanto, è probabile che già dalla prossima settimana si possa procedere alla discussione degli articoli ed all'approvazione finale del provvedimento. Prego, quindi, gli onorevoli colleghi di non voler allungare ulteriormente l'iter del disegno di legge, considerato che sulla materia la nostra Commissione discute da tempo.

C'è urgenza di approvare questo provvedimento, per il quale sono state già stanziare risorse per gli anni 1990 e 1991. Pur tuttavia, il disegno di legge necessita del parere della Commissione bilancio.

Si rende pertanto opportuno assicurare, attraverso l'ordine del giorno preannunciato dal relatore, la continuità tra questo provvedimento ed un futuro provvedimento di rifinanziamento.

CESCO GIULIO BAGHINO. Concordo sull'opportunità di acquisire rapidamente i

prescritti pareri prima di procedere all'esame degli eventuali emendamenti preannunciati dal relatore.

Desidero fare rilevare il ritardo con cui i pareri pervengono a questa Commissione e suggerire al presidente di informare la Presidente della Camera od il presidente della V Commissione di tale inconveniente e di pregarli di fare in modo che almeno i pareri indispensabili ci giungano immediatamente.

PRESIDENTE. Sono d'accordo con lei, onorevole Baghino. Non riesco a capire perché dobbiamo chiedere alla Commissione bilancio di esprimere un parere, mentre stiamo discutendo di uno stanziamento su cui quella Commissione ha già deliberato.

Si tratta di una somma già accantonata in bilancio, che è stata tenuta in sospeso proprio in vista dell'approvazione di questo provvedimento.

CESCO GIULIO BAGHINO. Aspettiamo dunque gli emendamenti, riservandoci di intervenire ulteriormente dopo che avremo acquisito i prescritti pareri.

PRESIDENTE. Gli emendamenti del relatore tendono, in pratica, ad una risistemazione del testo del provvedimento sul piano formale.

Fatta salva la possibilità per gli onorevoli colleghi di presentare eventuali emendamenti, possiamo inviare il testo in discussione alla Commissione bilancio per il prescritto parere, pregando il relatore di farsi carico di fare presente a quella Commissione che i fondi sono già stanziati e che le entità finanziarie non vengono modificate.

Per tale motivo ci auguriamo che il parere possa essere espresso entro la settimana prossima.

GIUSEPPE MANGIAPANE. È necessario il parere della Commissione bilancio, considerato che sono voci già indicate nel bilancio del Ministero?

PRESIDENTE. Anch'io nutro delle perplessità; ma sembra che tale parere sia necessario.

GASTONE SAVIO, Relatore. Signor presidente, mi sono già fatto carico di illustrare la questione ai colleghi della Commissione bilancio.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, ho preso visione degli emendamenti del relatore e mi è sembrato di notarvi alcune scorrettezze. Per esempio, ritengo che il riferimento dovrebbe essere alla legge finanziaria 1989. Inoltre, credo che debba essere mantenuta l'indicazione della cifra totale di erogazione indicata nell'articolo 1, mentre con l'emendamento predisposto dal relatore tale dizione viene eliminata.

GASTONE SAVIO, Relatore. Il riferimento è alla legge finanziaria per il 1989, ma il provvedimento è stato approvato nel 1988. Per quanto riguarda la seconda obiezione, disidero precisare che la dizione cui l'onorevole Baghino ha fatto riferimento è stata eliminata perché risultata pleonastica in quanto la cifra totale risultava comunque indicata, anche se nelle singole suddivisioni.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Seguito della 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 (Già approvata, in un testo unificato, dalla IX Commissione permanente della Camera e modificata dall'VIII Commissione permanente del Senato) (339-2171-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge Botta ed altri; Lucchesi ed altri: « Interventi dello Stato per la rea-

lizzazione 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 modificata dall'VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 21 giugno 1990.

Come i colleghi ricordano, nella seduta dell'11 luglio 1990 è stata aperta la discussione sulle linee generali.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Desidero segnalare che non sono ancora pervenuti i prescritti pareri, nonostante le sollecitazioni espresse anche dal Governo, e che sia la I Commissione, sia la V Commissione sono comunque convocate oggi in sede consultiva, per l'esame della proposta di legge.

PINO LUCCHESI. Propongo di sospendere brevemente la discussione del provvedimento in attesa che le Commissioni I e V esprimano oggi i loro pareri, per riprenderla nel tardo pomeriggio, una volta acquisiti tali pareri.

In alternativa, propongo di rinviare il seguito della discussione a domani, al termine della seduta antimeridiana dell'Assemblea, sempre che nel frattempo siano pervenuti i pareri attesi, per poter approvare il provvedimento entro la giornata di domani.

PRESIDENTE. Prima di decidere circa il prosieguo dei nostri lavori su questa proposta di legge, è opportuno che i gruppi si pronuncino sulle proposte avanzate dall'onorevole Lucchesi.

PINO LUCCHESI. Ritengo doveroso ed utile approvare il provvedimento — anche per scongiurare eventuali rischi di insabbiamento — non oltre la giornata di domani.

GIORDANO ANGELINI. Approfitto di quest'occasione per manifestare la preoccupazione del gruppo comunista di veder insabbiare il provvedimento sui porti e sul cabotaggio, sul quale da settimane a questa parte non è stato possibile effettuare alcuna riunione in sede ristretta.

Saremmo favorevoli a rinviare il seguito della discussione della proposta di legge sugli interporti a domani, nell'intervallo tra la seduta antimeridiana e quella pomeridiana dell'Assemblea, purché nel successivo intervallo — od al termine della seduta pomeridiana dell'Assemblea — sia convocato il Comitato ristretto competente.

PINO LUCCHESI. Concordo sull'esigenza testé sottolineata dal collega Angelini e dichiaro la mia personale disponibilità per continuare, in sede di Comitato ristretto, l'esame del provvedimento sui porti e sul cabotaggio in ognuno di questi giorni, a qualunque ora.

PRESIDENTE. Ricordo agli onorevoli colleghi che spetta ai singoli relatori il compito di provvedere alle convocazioni dei Comitati ristretti eventualmente nominati nel corso delle discussioni dei vari provvedimenti.

Per quanto concerne il seguito della discussione della proposta di legge n. 339-2171-B, ritengo che possa essere rinviata a domani, alle ore 9.

GIORDANO ANGELINI. Sarebbe meglio rinviarla alle ore 8, od alle ore 8,30 di domani.

PINO LUCCHESI. Ribadisco la mia proposta: di rinviarla a domani, al termine della seduta antimeridiana dell'Assemblea.

CESCO GIULIO BAGHINO. Mi auguro che i gruppi più numerosi si rendano conto che anche i gruppi più piccoli avvertono l'esigenza di essere presenti alle sedute delle Commissioni, nelle varie sedi.

Non si può pretendere che la seduta dell'Assemblea duri — com'è previsto per domani — ininterrottamente dalle 9 del mattino fino a sera e che, contemporaneamente, si svolga una riunione di Comitato ristretto su un provvedimento della rilevanza di quello relativo ai porti ed al cabotaggio!

Prego, pertanto, di non decidere cose impossibili.

Sono disposto a venire qui domani mattina, alle 8. L'importante è che nessuno, a quell'ora, chieda di aggiungere emendamenti od osservazioni tali per cui, alle 9, dobbiamo constatare di non avere combinato nulla!

Finora, non ho sentito alcun collega dire che questo provvedimento può essere approvato in pochi minuti. Durante la seduta precedente, ritenni addirittura di non intervenire nella discussione sul primo dei provvedimenti all'ordine del giorno di oggi, perché si era detto che lo si sarebbe approvato senza discussione. Poco fa, invece, ho sentito qualcuno addirittura preannunciare la presentazione di emendamenti!

Dunque, aspettiamo almeno di conoscere il parere della Commissione bilancio, tenendo presente che non tutti i gruppi di questa Commissione possono essere rappresentati contemporaneamente in questa sede ed in Assemblea. Altrimenti, sarei costretto a richiedere un'interpretazione restrittiva del regolamento, anche se non vorrei giungere a tanto proprio perché non vorrei nemmeno conoscere il regolamento, per potere procedere speditamente nei lavori della Commissione.

PRESIDENTE. Indubbiamente è necessario tenere conto delle difficoltà di presenza da parte dei gruppi minori. È difficile muovere osservazioni all'onorevole **Baghino** il quale, pur appartenendo a un piccolo gruppo, tuttavia partecipa assiduamente ai lavori della Commissione. Desidero però fargli notare che, in caso di riunioni dei Comitati ristretti, altri componenti del suo gruppo potrebbero avvicinarsi in quelle sedi evitandogli un sovraccarico di lavoro.

Desidero inoltre osservare che, se verranno introdotte modifiche al testo in esame, tutti i nostri intendimenti saranno vanificati. Il relatore ci ha illustrato le modifiche introdotte dal Senato, molte delle quali sono di natura formale. È

forte anche in me il desiderio di ritoccare il testo in alcune parti, ma prevale la convinzione circa la necessità di una rapida approvazione del provvedimento.

GIACOMO MACCHERONI. Se la Commissione bilancio esprimesse il proprio parere entro le ore 18 sarebbe opportuno convocare questa Commissione al termine della seduta antimeridiana dell'Assemblea, in modo tale da potere discutere eventuali osservazioni contenute in quel parere (che tuttavia mi auguro sia positivo). Infatti, nella giornata di domani l'ordine del giorno dell'Assemblea reca l'esame di un provvedimento importante, che potrebbe rendere difficile la presenza dei parlamentari in questa Commissione.

VITO BONSIGNORE, Relatore. È opinione del relatore che, entro la giornata di domani, si debba concludere l'iter del provvedimento.

Concordo con il presidente nell'affermare che ciascuno di noi avrebbe il desiderio di introdurre qualche modifica al testo; abbiamo però lavorato alacremente a questo provvedimento, nel quale sono in qualche modo rappresentate le opinioni di ognuno di noi. Credo pertanto che sia opportuno, senza sacrificare le posizioni di nessuno, pervenire alla conclusione.

Come ho avuto modo di affermare nel corso della precedente seduta, mi auguro che la Commissione bilancio, nell'esprimere il parere, non suggerisca modifiche. Pertanto, ritengo opportuno non proporre emendamenti e prego i colleghi di approvare il disegno di legge così come è stato licenziato dall'altro ramo del Parlamento.

Desidero esprimere a tutti i colleghi un ringraziamento per il lavoro svolto e la preghiera per un ulteriore sforzo nella giornata di domani, per concludere positivamente l'esame del provvedimento.

Gli emendamenti apportati dal Senato sono in buona misura migliorativi del testo pur senza stravolgerne il contenuto. Invito, pertanto, tutti i gruppi ad approvare questo provvedimento.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo concorda sulle opinioni espresse dal relatore; desidera soltanto fare presente che, oltre ai lavori delle Commissioni, dell'Assemblea e dell'altro ramo del Parlamento, vi sono impegni ministeriali, ragion per cui si augura che gli orari di convocazione siano definiti con certezza e, soprattutto, che vengano rispettati.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Ristrutturazione del settore dell'autotrasporto di cose per conto di 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 di 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 ».

Ricordo che la discussione sulle linee generali, aperta nella seduta del 10, è proseguita in quella dell'11 luglio corrente.

CESCO GIULIO BAGHINO. Ritengo che il problema dell'autotrasporto merci non

possa essere risolto accorpando un certo numero di autotrasportatori solo perché dispongono di uno o due automezzi.

Il problema dell'autotrasporto merci non si risolve favorendo la formazione di consorzi e di cooperative tra autotrasportatori, né si risolve senza avere precisato che gli interventi dello Stato a favore della costituzione di cooperative e di consorzi non sono volti a favorire determinati accorpamenti per la riduzione dei rappresentanti sindacali durante le vertenze con il Ministero dei trasporti (come se bastasse accorpare le imprese di autotrasporto per ridurre il numero degli automezzi in circolazione, attualmente in concorrenza con le ferrovie e con il cabotaggio).

Il problema si risolve in un altro modo. O si riequilibra il rapporto tra le modalità del trasporto merci riducendo la differenza oggi esistente fra il trasporto su strada, quello su rotaia e quello via mare, o non si risolve nulla e si finisce per concedere dei benefici tutt'al più per migliorare qualitativamente gli automezzi, non certo per ridurre la quantità. L'effetto del provvedimento sulle imprese più grandi e più efficienti sarà, infatti, quello di moltiplicare le loro attività anziché diminuirle.

Perciò non ritengo utile affrontare la discussione in sede ristretta se prima non siano stati chiariti i principi in base ai quali risolvere i problemi dell'autotrasporto contestualmente a quelli del trasporto su rotaia e del cabotaggio.

In ogni caso, preannuncio la presentazione di alcuni emendamenti che recano anche la firma del collega Tassi, ferma restando la mia richiesta di una discussione complessiva sulla normativa in esame.

GIANNI WILMER RONZANI. Il gruppo comunista è favorevole alla nomina di un comitato ristretto, giacché essa non contraddice all'esigenza di procedere rapidamente all'approvazione del provvedimento in discussione ed anzi rappresenta la sede più opportuna per migliorarne il testo.

Riteniamo necessario utilizzare le prossime due settimane di lavoro per procedere all'audizione dei rappresentanti delle associazioni dell'autotrasporto merci, affinché nel prossimo mese di settembre sia possibile al comitato ristretto andare al « dunque » su alcune questioni.

Insomma, siamo favorevoli ad una discussione rapida del provvedimento, purché non si intenda entrare nel merito di esso per modificarne il testo.

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

FRANCESCO BARBALACE, Relatore. Il provvedimento in esame ha avuto il necessario approfondimento ed ha recuperato tutte le tematiche relative all'autotrasporto di cose per conto terzi.

Gli interventi degli onorevoli Savio, Chella, Matteoli e Ronzani hanno richiamato l'esigenza di uno sfoltoimento dell'albo degli autotrasportatori di questo settore.

Ritengo, inoltre, che sia stata recepita l'esigenza, da un lato, di favorire l'associazionismo e, dall'altro, di intervenire con incentivi adeguati affinché le imprese siano in grado di concorrere a livello europeo. Credo che in questo senso sia stato rispettato l'impianto del disegno di legge al nostro esame.

Desidero ricordare i tre punti qualificanti il provvedimento in discussione. Essi sono: il sostegno all'associazionismo, il sostegno alla ristrutturazione delle imprese affinché diventino più competitive sul mercato internazionale e gli incentivi per la cessazione dell'attività di una quota della piccola impresa di trasporto merci.

Poiché tali punti si integrano l'uno con l'altro, ritengo che potremmo compiere un buon lavoro se riuscissimo a mantenere tale impianto, pur senza escludere eventuali adeguamenti di singoli articoli.

L'aver potuto registrare una fondamentale convergenza sui punti qualificanti il disegno di legge, che sono emersi

anche nel corso dell'indagine conoscitiva svolta in maniera approfondita presso l'altro ramo del Parlamento, ci permette di procedere ad un lavoro puntuale in ordine al problema dell'eccessiva polverizzazione delle imprese di autotrasporto, anche in relazione al nuovo assetto che sarà determinato a partire dal 1993.

La strada da seguire sembra essere quella della realizzazione di forme di associazionismo di primo e di secondo grado, che rendano possibile alle imprese una presenza più consistente sul mercato pur senza fare perdere duttilità a quelle minori.

Dichiaro di dissentire dall'onorevole Matteoli, il quale ha fatto rilevare un eccesso di mortalità delle imprese di autotrasporto. Credo, infatti, che si debba scegliere tra un'eccessiva presenza di imprese nell'albo degli autotrasportatori ed una maggiore competitività sul mercato internazionale, che permetta di realizzare livelli di impresa funzionali alle esigenze dell'intermodalità.

Ritengo che vi siano validi argomenti perché il disegno di legge n. 4756, integrato dalle osservazioni derivanti dal contenuto della proposta di legge Ronzani ed altri n. 2718, possa costituire un utile punto di partenza per la definizione di un'intesa che potrebbe essere raggiunta attraverso la nomina di un comitato ristretto, affinché, a partire dalla prossima seduta, sia possibile l'elaborazione di un testo che risponda meglio dell'attuale alle esigenze delle categorie interessate.

All'onorevole Ridi, che ha posto la questione se l'impianto di questo provvedimento rappresenti davvero una manovra « dignitosa » rispetto alla limitatezza dei fondi previsti, desidero replicare che una maggiore disponibilità finanziaria non comporta di per se stessa una migliore ristrutturazione.

Bisogna tenere conto — come ha rilevato anche l'onorevole Maccheroni — del fatto che si tratta di ancorare le disponibilità finanziarie previste dal provvedimento in discussione ad un meccanismo normativo che permetta di avviare la ristrutturazione del sistema dell'autotra-

sporto, sempre che — come ho già dichiarato nello svolgimento della relazione — sia possibile inserire, nel corso dell'esame del disegno di legge finanziaria 1991, ulteriori finanziamenti che diano concreta attuazione alla ristrutturazione del settore, accelerando così un processo che non è assolutamente di breve durata.

La nomina di un comitato ristretto, al termine della replica del rappresentante del Governo, può, a mio avviso, favorire la rapida conclusione della discussione di questo provvedimento, com'è negli auspici di tutti.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero fare rilevare — com'è stato ampiamente ribadito in Commissione, sia dal relatore, sia dai rappresentanti dei gruppi — l'importanza di questo disegno di legge, che mira alla ristrutturazione del settore dell'autotrasporto in previsione della scadenza del 1993. Questo provvedimento, che tra l'altro è il frutto di una collaborazione — non priva di contrasti — tra il Governo e le associazioni di categoria, non può essere esaustivo. Pertanto, il Governo si dichiara disponibile a recepire eventuali modifiche migliorative del testo. Infatti, non è solo il 1993 a rappresentare un motivo di preoccupazione; anche l'apertura delle frontiere con l'Est europeo comincia a fare sentire i suoi effetti sull'autotrasporto.

Com'è stato evidenziato dal relatore, il disegno di legge tende ad incentivare l'associazionismo ed a potenziare la ristrutturazione delle imprese. Esso rappresenta una sintesi molto sofferta dell'incontro tra associazioni del settore e Governo. È da ricordare, inoltre, che la stesura dell'attuale testo è intervenuta a seguito di uno sciopero che aveva coinvolto una parte consistente delle associazioni degli autotrasportatori e che, in quella sede, il Governo — nonostante il dissenso di parte delle associazioni — aveva ritenuto più opportuno perseguire non la strada della decretazione d'urgenza, bensì quella dell'iniziativa legislativa con un disegno di

legge che si era ipotizzato potesse avere una corsia preferenziale per giungere ad una rapida approvazione. A questo punto, però, mi pare che si voglia estendere la dimensione del provvedimento ricorrendo ad approfondimenti in sede di Comitato ristretto che richiederanno l'audizione dei rappresentanti delle associazioni di categoria già sentite, per oltre un anno, in sede governativa, allungando sicuramente i tempi dell'iter del provvedimento.

Ribadisco alla Commissione l'esigenza di fare presto, che indubbiamente si scontra con quella di fare meglio. Vorrei pregare gli onorevoli colleghi non di rinunciare a migliorare il testo, bensì di limitare l'intervento migliorativo, in modo tale da non ritardare i tempi della discussione. Si tratta di una questione che non può attendere, ragion per cui il Governo, pur non opponendosi alla costituzione di un comitato ristretto, invita la Commissione a contenere il dibattito tenendo presente che la vera difficoltà del provvedimento — emersa anche in quest'aula — consiste nella limitatezza dei finanziamenti (problema che può essere risolto non in questa sede ma nell'ambito della manovra finanziaria).

MARIO CHELLA. Possiamo però fornire alcune indicazioni al Governo.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Le indicazioni possono essere date anche attraverso un ordine del giorno, che potrebbe consentirci di non perdere tempo rispetto ad altri strumenti che permetterebbero una maggiore pubblicità, che però verrebbe pagata dalle categorie interessate.

Anche sul provvedimento relativo all'intermodalità, che affronta le tematiche del cabotaggio, sussistono problemi di carattere finanziario che dovranno essere affrontati nell'ambito della legge finanziaria. È ovvio che la Commissione, con la presentazione di emendamenti, può migliorare il provvedimento in esame; però è altrettanto ovvio che difficilmente il problema può essere risolto in questa sede.

La stessa osservazione vale per il problema del cabotaggio, che assumerà dimensioni notevoli dal momento in cui saranno aperte le frontiere tra gli Stati dell'Europa comunitaria.

Gli autotrasportatori italiani avvertono un senso di grande disagio e di grande difficoltà che preoccupa molto anche il Governo.

Si è fatto e si farà di tutto nel tentativo di rinviare l'apertura delle frontiere in Europa. Finora, non si è riusciti a rinviarla. È necessario, pertanto, provvedere ad una migliore ristrutturazione delle aziende di autotrasporto merci. A tale scopo, può essere utile, almeno in parte, una sollecita approvazione del disegno di legge n. 4756.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del relatore di costituire un Comitato ristretto per una migliore formulazione degli articoli del provvedimento.

(È approvata).

Mi riservo di nominare i componenti il Comitato ristretto sulla base delle designazioni dei gruppi.

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PASQUALE LAMORTE**

Discussione del disegno di legge: Misure urgenti per i servizi del pubblico trasporto gestiti dagli enti locali (Approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato) (4595).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Misure urgenti per i servizi del pubblico trasporto gestiti dagli enti locali », già approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato nella seduta antimeridiana del 14 febbraio 1990.

Ricordo che l'Assemblea della Camera ha approvato, nella seduta di ieri, la proposta di trasferimento in sede legislativa di questo disegno di legge.

Comunico che la I Commissione affari costituzionali ha deliberato, il 19 giugno scorso, di esprimere parere favorevole sul provvedimento.

Comunico altresì che la V Commissione bilancio ha deliberato, l'11 luglio corrente, di esprimere parere favorevole sul provvedimento, a condizione che il comma 1 dell'articolo 6 sia così riformulato:

« 1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 72 miliardi per ciascuno degli anni 1991 e 1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 6856 dello stato di previsione del ministero del tesoro per l'anno 1990, all'uopo utilizzando le proiezioni dell'accantonamento: "Concorso dello stato negli oneri per il ripiano dei disavanzi delle aziende di trasporto degli enti locali per gli anni 1987 e 1988 (rate ammortamento mutui)" ».

L'onorevole **Cursi** ha facoltà di svolgere la relazione.

CESARE CURSI, Relatore. Mi limito a richiamare la relazione da me già svolta, in sede referente, il 15 maggio scorso.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

GIUSEPPE SANTONASTASO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. La posizione del Governo è in piena consonanza con quella espressa dal relatore. Pur tuttavia, in relazione agli emendamenti che dovranno essere inviati alla Commissione bilancio per il prescritto parere, non posso non fare rilevare lo stato di collasso in cui versano le aziende dei trasporti degli enti locali, ragion per cui si rende necessaria una sollecita approvazione del provvedimento. Pertanto, al fine di evitare che un ritardo venga pagato dagli enti locali con un peggioramento

della situazione attuale, prego il presidente di farsi carico di invitare la V Commissione ad esprimere il parere con rapidità, per consentire a codesta Commissione di licenziare il disegno di legge entro la prossima settimana.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

1. Gli enti locali sono autorizzati a contrarre mutui decennali per la copertura dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e dei servizi di trasporto in gestione diretta relativi agli esercizi 1987 e 1988. Detti mutui non possono essere concessi dalla Cassa depositi e prestiti e dalla direzione generale degli istituti di previdenza del Ministero del tesoro.

2. Le disposizioni del comma 1 si applicano anche per il finanziamento delle somme occorrenti, entro i limiti derivanti dalla partecipazione azionaria, per la ricapitalizzazione delle aziende di trasporto costituite in forma di società per azioni, quando l'ente locale riveste la posizione di unico azionista o di azionista di maggioranza.

3. I mutui di cui ai commi 1 e 2 possono essere assunti anche in eccedenza al limite di indebitamento stabilito dall'articolo 1 del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 946, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1978, n. 43; l'importo degli interessi delle rate di ammortamento concorre, comunque, alla determinazione del limite di indebitamento per ciascuno degli anni successivi a quello in cui viene deliberata l'assunzione del mutuo.

4. I mutui possono essere regolati esclusivamente a tasso fisso, la cui misura non può superare il tasso di riferimento determinato in applicazione dell'articolo 22, comma 2, del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 1989, n. 144.

L'onorevole Angelini ha presentato il seguente emendamento:

Al comma 1, sostituire le parole: agli esercizi 1987 e 1988 con le seguenti: agli esercizi 1987, 1988 e 1989.

1. 1.

GIORDANO ANGELINI. Faccio presente che, in sede referente, gli emendamenti da me presentati al disegno di legge avevano ricevuto il parere contrario della Commissione bilancio, innanzitutto per l'urgenza di approvare il provvedimento vista la drammatica situazione delle aziende di trasporto ed in secondo luogo perché non vi era la copertura finanziaria.

Ho firmato volentieri l'articolo aggiuntivo della maggioranza all'articolo 3 che impone il ritorno alla Commissione bilancio per il parere, contrariamente alla linea affermata in sede referente. Mi permetto di far osservare che, per quanto riguarda il mio emendamento 1.1, in considerazione della situazione degli enti locali, si propone di fare fronte al deficit di bilancio delle aziende anche per il 1989. Mi auguro che tale proposta non trovi insensibile la maggioranza; altrimenti, sarò costretto a ritenere che si voglia mettere in atto un tentativo strumentale per non affrontare la situazione in concreto.

CESARE CURSI, Relatore. Ognuno deve fare la propria parte. Tuttavia desidero sottolineare che vi è una certa differenza tra l'articolo aggiuntivo 3.01 e l'emendamento Angelini 1.1, perché quest'ultimo richiede una quantificazione certa di un onere di spesa mentre il primo non prevede alcun automatismo nelle spese, che risultano essere solo eventuali.

Pertanto, mi dichiaro contrario all'emendamento Angelini 1.1.

CESCO GIULIO BAGHINO. Per quanto riguarda l'articolo 1, bisogna constatare che sono state tentate tutte le strade per realizzare il più possibile il pareggio dei vari bilanci, specie in rapporto alle atti-

vità di carattere pubblico dei trasporti. Ad un certo punto, si è pensato di ammettere uno scarto del 10 per cento, arrivando a sostenere che, nel caso in cui si fosse superata tale percentuale, il consiglio di amministrazione avrebbe dovuto dimettersi!

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Si tratta della prima stesura del testo, poi modificata.

CESCO GIULIO BAGHINO. In pratica, si deve constatare come le amministrazioni non siano mai riuscite a superare — pur con la copertura finanziaria loro assicurata — le difficoltà che si sono loro opposte.

Con questo provvedimento, in pratica — senza preoccuparsi delle attività e delle iniziative, assunte dalle amministrazioni, che possano comportare maggiore spesa — si autorizza la concessione di mutui vantaggiosi e (quel che è peggio) li si pone a carico degli enti locali! Si finisce, in sostanza, per dare adito ad un giro vizioso allo scopo di arrivare ad una finzione di pareggio e ad un conseguente appesantimento dei *deficit* dei comuni e di quello dello Stato, non risolvendo il problema se non attraverso il solito ricorso ai contribuenti, dal momento che si autorizzano gli enti locali a procedere a certi recuperi attraverso una maggiore pressione impositiva.

Non mi sembra saggio tale tipo di amministrazione. Sarebbe doveroso, semmai, dare a tali iniziative almeno un carattere di temporaneità, o di eccezionalità.

Pertanto, il provvedimento in discussione non può, così come risulta elaborato, ottenere l'assenso del gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Dichiaro, a nome del Governo, di essere contrario all'emendamento Angelini 1.1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Angelini 1.1, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto — Commenti dei deputati del gruppo comunista).

Pongo in votazione il primo articolo. (È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 2.

1. L'ammontare del mutuo di cui all'articolo 1 non può essere superiore:

a) per le aziende di trasporto pubbliche, all'importo del disavanzo della gestione del trasporto locale quale risulta, per ciascuno degli anni 1987 e 1988, dal bilancio consuntivo dell'azienda, debitamente approvato;

b) per i servizi di trasporto in gestione diretta, alla risultanza in proposito evidenziata, per ciascuno degli anni 1987 e 1988, nel conto consuntivo dell'ente locale debitamente approvato;

c) per le aziende costituite in forma di società per azioni, all'importo della quota a carico dell'ente locale della perdita risultante dal bilancio redatto e approvato, per ciascuno degli anni 1987 e 1988, ai sensi degli articoli 2423 e seguenti del codice civile.

L'onorevole Angelini ha presentato il seguente emendamento:

Al comma 1, lettera a), lettera b) e lettera c), sostituire le parole: degli anni 1987 e 1988 con le seguenti: degli anni 1987, 1988 e 1989.

2. 1.

CESARE CURSI, *Relatore*. Esprimo parere contrario a tale emendamento.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A nome del Governo, dichiaro di essere contrario all'emendamento Angelini 2.1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Angelini 2.1, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 2.
(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 3.

1. L'onere di ammortamento dei mutui contratti ai sensi della presente legge è a carico dei bilanci degli enti locali.

2. Per il pagamento delle rate di ammortamento dei mutui, gli enti locali possono utilizzare i contributi erariali corrisposti a valere sul fondo per lo sviluppo degli investimenti istituito presso il Ministero dell'interno. I contributi erariali sono determinati calcolando una rata di ammortamento costante annua posticipata con interesse del 5 per cento.

3. Agli enti locali è concesso a carico del bilancio dello Stato un contributo annuo corrispondente alla differenza tra l'annualità di ammortamento dei mutui contratti ai sensi della presente legge e l'annualità di ammortamento calcolata alle condizioni praticate dalla Cassa depositi e prestiti. Gli eventuali interessi di preammortamento restano a totale carico degli enti locali.

4. Per l'assunzione a carico del bilancio statale dei contributi di cui al comma 3, gli enti locali sono tenuti a trasmettere al Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato - Ispettorato generale per la finanza del settore pubblico allargato:

a) copia della deliberazione consiliare di assunzione del mutuo con l'attestazione del segretario che la deliberazione stessa è divenuta esecutiva ai sensi di legge;

b) copia autentica del contratto di mutuo, con l'indicazione dei piani di ammortamento.

(È approvato).

Gli onorevoli Sanza, Mensurati, Lamorte, Bonsignore, Savio, Angelini Giordano, Maccheroni e Ronzani hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 3 aggiungere il seguente:

ART. 3-bis.

1. Entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni provvedono a contrarre mutui nei limiti delle perdite risultanti dai bilanci approvati per gli esercizi 1987-1988, ai sensi degli articoli 2425 e seguenti del codice civile, per la copertura dei disavanzi di esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale gestiti dalle aziende concessionarie pubbliche e private che non hanno trovato copertura con i contributi di cui all'articolo 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151 o con i mutui contratti dagli enti locali ai sensi dell'articolo 1, commi 1 e 2, della presente legge. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, valutato in lire 40 miliardi per l'anno 1991, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1990, all'uopo utilizzando la proiezione per il 1991 dell'accantonamento « Ammodernamento dei mezzi e infrastrutture delle Forze Armate, ivi compreso il programma di sviluppo del velivolo EFA (European Fighter Aircraft) ».

3. 01.

CESARE CURSI, *Relatore*. Nell'esprimere parere favorevole su tale articolo aggiuntivo, desidero sottolineare come esso differisca dagli emendamenti 1.1 e 2.1, precedentemente respinti, perché prevede l'accensione di mutui da parte delle regioni per la copertura dei disavanzi di esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale gestiti da aziende concessionarie pubbliche e private, solo subordinatamente all'ipotesi che detta copertura non sia stata possi-

bile attraverso i contributi previsti dall'articolo 6 della legge n. 1541 del 1981, od attraverso i mutui contratti dagli enti locali ai sensi dell'articolo 1, commi 1 e 2, del disegno di legge in discussione. Si tratta, pertanto, di un onere eventuale.

Viceversa, gli emendamenti 1.1 e 2.1 erano fonti certe di oneri perché prevedevano la copertura dei disavanzi relativi anche all'esercizio finanziario 1989.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Dichiaro, a nome del Governo, di essere favorevole all'articolo aggiuntivo in esame, pur manifestando la preoccupazione che esso possa ritardare l'iter del disegno di legge in quanto comporta l'espressione di un parere da parte della Commissione bilancio.

È necessario che siano assunte tutte le iniziative opportune affinché la V Commissione si pronunci al più presto, si da rendere possibile l'approvazione del provvedimento entro la prossima settimana.

PRESIDENTE. Avverto che l'articolo aggiuntivo 3.01 sarà da me posto in votazione in linea di principio, ai fini dell'invio alla Commissione bilancio per il prescritto parere.

Pongo in votazione, in linea di principio, l'articolo aggiuntivo Senza ed altri 3.01, accettato dal relatore e dal Governo. *(È approvato)*.

Poiché ai successivi articoli 4 e 5 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 4.

1. Il termine stabilito per le regioni dall'articolo 1, comma 7-*quinquies*, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, ai fini degli adempimenti di cui al decreto del Ministro del

tesoro del 9 febbraio 1987, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 97 del 28 aprile 1987, e relative circolari esplicative, è prorogato al 31 dicembre 1989.

(È approvato).

ART. 5.

1. Il termine stabilito per i comuni e le province dal primo comma dell'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 19 giugno 1979, n. 421, limitatamente alle variazioni del bilancio conseguenti all'applicazione della presente legge, o comunque ad essa connesse, per l'anno 1989 è differito al 31 dicembre.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 6.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 72.000 milioni per ciascuno degli anni 1991 e 1992, si provvede utilizzando, per gli stessi anni 1991 e 1992, l'accantonamento: « Concorso dello Stato negli oneri per il ripiano dei disavanzi delle aziende di trasporto degli enti locali per gli anni 1987 e 1988 (rate ammortamento mutui) », iscritto nel bilancio triennale dello Stato, a legislazione vigente, 1990-1992, tra i fondi per provvedimenti legislativi in corso di parte corrente (*allegato C/3*).

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il comma 1 con il seguente:

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 72 miliardi per ciascuno degli anni 1991 e

1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 6856 dello stato di previsione del ministero del tesoro per l'anno 1990, all'uopo utilizzando le proiezioni dell'accantonamento: « Concorso dello Stato negli oneri per il ripiano dei disavanzi delle aziende di trasporto degli enti locali per gli anni 1987 e 1988 (rate ammortamento mutui).

6. 1.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A nome del Governo, esprimo parere favorevole su tale emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 6.1 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 6, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Poiché all'ultimo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò di-

rettamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 7.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

(È approvato).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta, in attesa che la Commissione bilancio esprima il prescritto parere sull'articolo aggiuntivo Senza ed altri 3.01, poc'anzi approvato in linea di principio.

La seduta termina alle 18,5.

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