

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

87.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 FEBBRAIO 1991

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG.
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Ristrutturazione del settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi (4756);	
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)	3
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 9, 10, 11
Baghino Cesco Giulio (gruppo MSI-destra nazionale)	9, 10
Barbalace Francesco (gruppo PSI), <i>Relatore</i>	9
Cerofolini Fulvio (gruppo PSI)	10
Dutto Mauro (gruppo repubblicano)	9, 10
Faraguti Luciano (gruppo DC)	10
Santonastaso Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	11

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 12,5.

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

(È approvato).

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 di 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 lo scorso 18 luglio la Commissione, a conclusione della discussione sulle linee generali, deliberò l'istituzione di un Comitato ristretto con il compito di predisporre un testo unificato dei progetti di legge.

Il Comitato ristretto ha concluso ieri i propri lavori, elaborando il seguente testo:

RISTRUTTURAZIONE DELL'AUTO- TRASPORTO DI COSE PER CONTO DI TERZI

ART. 1.

(Finalità della legge).

1. Lo Stato interviene nel settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi allo scopo di:

a) aumentare le dimensioni dell'impresa di trasporto, favorendo i processi di fusione tra le imprese;

b) favorire la costituzione di imprese, consorzi, cooperative;

c) favorire lo sviluppo delle attività accessorie e complementari al trasporto delle merci mediante l'istituzione di depositi e l'esercizio di attività di logistica;

d) favorire l'introduzione di procedimenti informatici nelle imprese, consorzi, cooperative, allo scopo di migliorare il rendimento dei servizi, l'accertamento dei costi reali di esercizio e degli indici di produttività nell'impiego degli autoveicoli;

e) favorire la formazione e l'aggiornamento professionale;

f) favorire la sostituzione degli autoveicoli per l'impiego di mezzi di trasporto moderni, sicuri ed efficienti;

g) promuovere i trasporti combinati in modo che anche le imprese di minori

dimensioni siano indotte ad esercitare tali trasporti;

h) favorire la cessazione dell'attività di imprese monoveicolari.

ART. 2.

(Integrazione del Fondo nazionale per l'autotrasporto di cose per conto di terzi).

1. Per le finalità di cui all'articolo 1 si provvede con le risorse del Fondo di cui all'articolo 2 della legge 30 luglio 1985, n. 404, che per lo scopo viene integrato di lire 27 miliardi per il 1991, lire 30 miliardi per il 1992 e lire 80 miliardi per il 1993, nonché di un limite di impegno di lire 10 miliardi per l'anno 1991 e di lire 30 miliardi per l'anno 1992.

2. Dalla data di entrata in vigore della presente legge cessano di avere efficacia le norme relative alle provvidenze previste dalla menzionata legge 30 luglio 1985, n. 404, fatte salve le procedure concessive in corso.

3. Il Fondo di cui al comma 1 potrà essere integrato in relazione alle esigenze di maggior fabbisogno.

4. Le somme non impegnate nell'esercizio possono esserlo nell'esercizio successivo.

ART. 3.

(Incentivi per la fusione di imprese esistenti).

1. Per il periodo di un triennio a decorrere dall'esercizio in corso alla data di entrata in vigore della presente legge, i conferimenti in società, anche consortili, esistenti o da costituire, di complessi aziendali relativi a singoli rami dell'impresa o di altri beni materiali o immateriali ammortizzabili, nonché di partecipazioni azionarie e non azionarie conseguenti ad atti di fusione tra imprese iscritte da almeno tre anni all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, sono soggetti all'imposta di registro e a quelle

ipotecarie e catastali nella misura fissa di un milione; ad essi si applicano, ai fini dell'imposta comunale sull'incremento di valore degli immobili, le disposizioni dell'articolo 6, comma settimo, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 643.

2. La differenza tra il valore delle azioni o quote ricevute e l'ultimo valore riconosciuto ai fini delle imposte sui redditi dei beni conferiti in conseguenza degli atti di cui al comma 1 non concorre a formare il reddito imponibile delle società conferenti, a condizione che sia iscritto in bilancio e distintamente indicato in apposito fondo o in apposito allegato, fino a quanto non sia realizzato, distribuito ai soci, portato a capitale o a copertura di perdite di esercizio.

3. Le imprese costituite per effetto dei conferimenti di cui al comma 1, in relazione all'acquisto o all'acquisizione in locazione con facoltà di compera di veicoli o complessi veicolari nuovi di fabbrica muniti di autorizzazione di massa complessiva superiore a 11.500 chilogrammi possono contrarre mutui nei limiti di lire 20 milioni per ciascuno dei primi tre veicoli o complessi veicolari e di lire 10 milioni per ciascuno dei successivi, fino ad un massimo di 20, il cui onere di ammortamento per capitale ed interesse è assunto a totale carico dello Stato. Il numero di veicoli o complessi veicolari ammessi ai mutui non può essere superiore a quello dei veicoli o complessi veicolari in disponibilità della impresa conferente con il minor numero di automezzi e comunque non inferiore a tre.

4. Con decreto del ministro del tesoro su proposta del ministro dei trasporti sono stabiliti i criteri e le modalità per l'erogazione dei suddetti mutui e sono individuati gli istituti di credito abilitati.

5. Il contributo di cui al precedente comma 3 è revocato ed il soggetto che ne abbia beneficiato sarà tenuto alla restituzione degli importi percepiti a tale titolo, maggiorati degli interessi conteggiati nella misura del tasso ufficiale di sconto, qualora, nel triennio successivo all'eroga-

zione del contributo venga meno il requisito di cui al comma 1 del presente articolo ovvero, nel caso di società consortili e per quanto applicabili, vengano meno le condizioni e i requisiti di cui ai punti b) e c) del comma 3 del successivo articolo 4.

ART. 4.

(Incentivi per la costituzione di nuovi consorzi e cooperative).

1. A favore delle imprese iscritte all'Albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, e titolari di autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi per veicoli o complessi veicolari aventi massa complessiva superiore a 11.500 Kg. che provvedano, dopo l'entrata in vigore della presente legge, ad associarsi in cooperative o consorzi il limite di mutuo di cui all'articolo 3, comma 3, è elevato a lire 30 milioni per ogni veicolo o complesso veicolare nuovo di fabbrica munito di autorizzazione di massa complessiva superiore a 11.500 Kg. acquistato o acquisito in locazione con facoltà di compera, fino ad un massimo di tre veicoli o complessi veicolari per impresa.

2. Il contributo di cui al comma 1 può essere concesso anche all'impresa che aderisce, dopo la data di entrata in vigore della presente legge, a consorzi o cooperative già esistenti alla stessa data.

3. I contributi di cui al comma 1 vengono concessi alle seguenti condizioni:

a) la struttura associativa così costituita deve possedere una propria struttura organizzativa, imprenditoriale e patrimoniale autonoma e distinta da quelle proprie delle singole imprese facenti parte di detta struttura;

b) la conclusione dei contratti di trasporto deve essere effettuata dal consorzio o dalla cooperativa con conseguente loro assunzione della qualifica di vettore e relativa specificazione di tale qualifica nella documentazione obbligatoria inerente al trasporto di cose per conto di terzi;

c) le imprese socie o consorziate non devono assumere, né eseguire trasporti in proprio; l'assunzione degli stessi deve avvenire unicamente a mezzo di apposito ufficio all'uopo preposto nell'ambito della struttura e la loro esecuzione deve essere effettuata in base ad un ulteriore rapporto intercorrente tra la cooperativa od il consorzio e le imprese socie o consorziate.

4. Nei confronti delle imprese costituite in cooperativa o consorzio che a seguito di tale costituzione abbiano usufruito del contributo di cui al comma 1, qualora venga accertato il venire meno anche di uno solo dei requisiti di cui al comma 3, sarà disposta la radiazione dall'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, con conseguente revoca del titolo autorizzativo ai sensi del secondo comma dell'articolo 43 della stessa legge.

ART. 4-bis.

(Commissioni d'esame).

1. Il Ministro dei trasporti con decreto emanato di concerto con il Ministro del tesoro, determina la misura dei gettoni di presenza spettanti ai componenti e ai segretari delle commissioni di esame per l'accertamento della capacità professionale, degli autotrasportatori di merci per conto di terzi, istituita ai sensi dell'articolo 6 del decreto ministeriale 5 novembre 1987, e successive modifiche ed integrazioni, con cui è stata data attuazione alla direttiva 74.561/CEE secondo quanto previsto dall'articolo 11 del decreto-legge 8 febbraio 1987, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1987, n. 132, a far data dalla costituzione delle commissioni stesse.

2. All'onere di 300 milioni in ragione d'anno per la corresponsione dei gettoni di presenza spettanti ai componenti e segretari delle commissioni di cui al comma 1, si provvede mediante quota

parte del gettito dei contributi di cui all'articolo 63 della legge 6 giugno 1974, n. 298, che affluiscono ad alimentare il capitolo 1574 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

ART. 5.

(Agevolazioni per le imprese strutturate).

1. Le imprese iscritte all'Albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, da almeno tre anni e titolari di almeno tre autorizzazioni al trasporto di cose per conto di terzi per veicoli o complessi di massa complessiva superiore a 11.500 chilogrammi nonché le cooperative e i consorzi iscritti all'Albo possono contrarre mutui di importo globale non superiore ad un miliardo di lire per investimenti in:

a) attrezzature per la meccanizzazione dello stoccaggio e della movimentazione delle merci;

b) strumenti e sistemi informatici e telematici;

c) complessi omologati per trasporto combinato in sostituzione di autocarri ed autotreni già in disponibilità, gru e carrelli per la movimentazione delle unità di carico, di cui alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 11 della legge 4 agosto 1990, n. 240, nonché attrezzature permanenti per i veicoli stradali destinati al trasporto delle unità di carico suddette;

d) immobili negli interporti, ovvero immobili per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci dove non sono presenti interporti.

2. Il mutuo di cui al comma 1 non può superare il 25 per cento dell'investimento complessivo. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 3, commi 3 e 4.

ART. 6.

(Formazione professionale).

1. Alle imprese, nonché alle cooperative e consorzi iscritti all'albo di cui alla

legge 6 giugno 1974, n. 298, che realizzino per i propri dipendenti o per i lavoratori-soci corsi di formazione professionale, anche consorziandosi, ovvero tramite le associazioni di categoria, viene riconosciuta per un biennio la fiscalizzazione totale degli oneri sociali sulla retribuzione dei lavoratori sottoposti a formazione. I corsi, nei limiti di contingente autorizzati dal ministro dei trasporti ai sensi dell'articolo 9 e comunicati all'INPS ed all'INAIL, devono svolgersi sulla base di programmi concordati a livello nazionale tra le organizzazioni di categoria interessate ed i sindacati dei lavoratori, depositati presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, e devono avere la durata minima di 300 ore.

2. Il Fondo provvede a rimborsare l'importo dei minori contributi su conforme richiesta dell'INPS e dell'INAIL.

ART. 7.

(Incentivi per la cessazione dell'attività).

1. Alle persone fisiche ovvero ai soci di cooperativa di età superiore a sessanta anni se uomini e a cinquantacinque anni se donne, iscritte all'Albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, e titolari da almeno cinque anni, alla data di entrata in vigore della presente legge, dell'autorizzazione di cui all'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298, per veicoli o complessi veicolari di massa complessiva superiore a 11.500 chilogrammi e che esercitino l'attività di autotrasportatore senza dipendenti, può essere concessa la liquidazione di un importo massimo pari a 60 milioni di lire, ridotto di lire 12 milioni per ogni anno di età oltre il sessantesimo se uomini e oltre il cinquantesimo se donne. L'importo è liquidato in unica soluzione.

2. La liquidazione dell'importo di cui al comma 1 è subordinata alla cessazione definitiva dell'attività ed alla cancellazione dagli albi di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, ed alla legge 8 agosto 1985, n. 443, nonché alla conseguente revoca dell'autorizzazione di cui all'articolo 41 della stessa legge 6 giugno 1974, n. 298.

3. Il ministro dei trasporti determina annualmente il contingente di domande che possono essere accolte entro il limite dei fondi assegnati per le finalità del presente articolo, come determinati, nel rispetto del principio di ripartizione delle risorse per l'equilibrato soddisfacimento di ciascuna finalità della presente legge, ai sensi dell'articolo 9. Entro il 30 aprile di ciascun anno il ministro dei trasporti, con proprio decreto, individua, tra coloro che hanno presentato la domanda, i destinatari del beneficio, seguendo il criterio della maggiore età.

4. Il beneficiario deve contestualmente provvedere alla restituzione dell'autorizzazione, nonché alla radiazione per demolizione dell'autoveicolo in disponibilità, se di anzianità superiore ai dieci anni dalla data di prima immatricolazione, ovvero alla restituzione della carta di circolazione negli altri casi. Verificati gli adempimenti di cui al presente comma, al beneficiario predetto è concessa la somma di lire 40 milioni.

5. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, le somme di cui ai commi 1 e 4 sono equiparate ai redditi indicati alla lettera g) del comma 1 dell'articolo 16 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

6. I beneficiari delle disposizioni di cui al presente articolo non possono richiedere una nuova iscrizione all'albo. La persona fisica che, avendo beneficiato dei premi di cui al presente articolo, esercita abusivamente l'attività di autotrasporto è punita, oltre a quanto previsto dall'articolo 26 della legge 6 giugno 1974, n. 298, con una sanzione amministrativa di valore pari al premio percepito. L'autorità competente, all'atto della contestazione della violazione o del reato, dispone il sequestro conservativo del mezzo con il quale è stata commessa l'infrazione o il reato. In caso di condanna ai sensi dell'articolo 348 del codice penale, si applica la pena accessoria della confisca del mezzo con il quale è stato commesso il reato.

7. Contestualmente alla concessione dei benefici di cui ai precedenti commi, la patente di guida del beneficiario è definitivamente declassata alla categoria B.

8. Ai beneficiari di cui al presente articolo la contribuzione previdenziale per i periodi mancanti al raggiungimento dell'età pensionabile è proseguita d'ufficio e posta a carico dello Stato secondo l'ottava classe di reddito di cui alla tabella A della legge n. 233 del 1990.

9. Le modalità ed i termini per l'applicazione del comma precedente saranno determinati con decreto del ministro del tesoro, di concerto con il ministro dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 8.

(Assunzione di imprenditore monoveicolare in impresa di autotrasporto).

1. Alle imprese iscritte all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, che assumono alle proprie dipendenze uno o più titolari di autorizzazioni all'autotrasporto di cose per conto di terzi, per un veicolo di peso totale a terra superiore a 11.500 chilogrammi, che esercitano l'attività di autostraspporto di cose per conto di terzi senza dipendenti, viene riconosciuta per due anni la fiscalizzazione totale degli oneri sociali relativi a ciascuna unità lavorativa assunta ai sensi del presente articolo.

2. Per le unità lavorative autorizzate dal ministro dei trasporti il Fondo provvede a rimborsare l'importo dei minori contributi, su conforme richiesta, all'INPS ed all'INAIL.

3. L'autorizzazione al trasporto per conto di terzi di cui è titolare il lavoratore è trasferita d'ufficio, a titolo gratuito, alla impresa che lo assume.

4. Il credito di imposta di cui all'articolo 13 del decreto-legge 27 aprile 1990, n. 90, convertito nella legge 26 giugno 1990, n. 165, nonché quello di cui all'articolo 9 del decreto-legge 21 luglio 1990, n. 192, possono essere fatti valere anche

in sede di versamento delle ritenute IR-PEF sulle retribuzioni dei dipendenti e sui compensi di lavoro autonomo corrisposti dai sostituti di imposta.

ART. 9.

(*Procedure*).

1. Entro il mese di febbraio di ciascun anno, il ministro dei trasporti ripartisce i fondi disponibili tra le varie finalità della presente legge, in modo da assicurare l'equilibrato soddisfacimento di ciascuna di esse, e stabilisce criteri per la concessione e l'erogazione dei contributi, nonché le modalità di tempi e le procedure per la presentazione delle domande di contributo.

2. Sulle domande di contributo, il ministro dei trasporti delibera sentito un apposito comitato tecnico, nominato con decreto dello stesso ministro, di cui fanno parte tre dirigenti del Ministero dei trasporti, di cui uno con funzioni di presidente, due dirigenti rispettivamente dei Ministeri del tesoro, del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato, nonché sei rappresentanti delle associazioni di categoria presenti nel comitato centrale dell'albo, un rappresentante del movimento cooperativo, un rappresentante dei sindacati.

3. In sede di prima applicazione della presente legge, il ministro provvede entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge stessa.

ART. 10.

(*Copertura finanziaria*).

1. Alle minori entrate derivanti dall'attuazione degli articoli 3 e 7, comma 5, pari a lire 9 miliardi annui per ciascuno degli anni 1991, 1992 e 1993, si provvede, in deroga al disposto di cui all'articolo 9, comma 1, del decreto-legge 27 aprile 1990, n. 90, convertito con modificazioni dalla legge 26 giugno 1990, n. 165, con

quota parte delle maggiori entrate derivanti dai provvedimenti adottati ai sensi del suddetto articolo 9 del decreto-legge n. 90 del 1990, nonché della legge 9 ottobre 1987, n. 417, concernente modificazioni dell'imposta di fabbricazione su prodotti petroliferi con riferimento alla riduzione e all'aumento dei prezzi medi europei di tali prodotti.

2. All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 2, comma 1, valutato complessivamente in lire 257 miliardi per il triennio 1991-1993, di cui lire 67 miliardi per il 1991, lire 70 miliardi per il 1992 e lire 120 miliardi per l'anno 1993, si provvede: quanto a lire 30 miliardi per l'anno 1992 e lire 8 miliardi per l'anno 1993 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1991-1993, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1991, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento « Misure urgenti per l'incentivazione dell'associazionismo nell'autotrasporto merci »; quanto a lire 30 miliardi per l'anno 1991, con una quota parte delle disponibilità in conto residui del capitolo 7294 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti; quanto a lire 27 miliardi per l'anno 1991 con le disponibilità di cui al Fondo centrale di garanzia istituito con legge 4 agosto 1984, n. 467, che viene soppresso. La somma di lire 27 miliardi è versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere rassegnata, con decreto del ministro del tesoro, al Fondo di cui all'articolo 2 della legge 30 luglio 1985, n. 404; quanto a lire 10 miliardi per l'anno 1991, e 40 miliardi per ciascuno degli anni 1992 e 1993, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1991-1993, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1991, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Interventi a favore dell'associazionismo dell'autotrasporto merci ».

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

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Il Comitato ristretto ha predisposto un testo che migliora sotto diversi profili l'originario progetto governativo e che ha incontrato, nell'ambito del Comitato ristretto, un consenso unanime.

Tale testo tiene conto delle novità intervenute sotto il profilo della disponibilità finanziaria. La prima formulazione del provvedimento prevedeva, infatti, una spesa di 267 miliardi che, attualmente, viene portata a 547 miliardi. Una parte di tale somma è iscritta in fondo capitale ed un'altra viene coperta dall'accensione di mutui.

Tale nuova disponibilità ha comportato una riformulazione degli articoli 2 e 10, riguardanti il primo l'integrazione del fondo nazionale per l'autotrasporto di cose per conto di terzi, il secondo la copertura finanziaria degli oneri derivanti dal provvedimento. In particolare, l'articolo 10 reca una dettagliata e puntuale indicazione delle modalità attraverso le quali si fa fronte agli oneri finanziari del provvedimento.

Si prevedono, inoltre, nuove metodologie per l'accesso ai mutui, tenendo conto che la categoria interessata dal testo in esame è formata da circa 200 mila unità e che il provvedimento si propone di ridurre questo numero ritenuto eccessivo.

In conseguenza delle modifiche introdotte agli articoli 2 e 10, viene riformulato, quindi, anche il testo dell'articolo 3: mentre in precedenza si prevedeva la possibilità per le imprese di contrarre mutui per un limite di 25 milioni, attualmente tale limite viene portato a 30 milioni per ogni veicolo fino a un massimo di 3. Ciò al fine di incentivare la fusione di imprese esistenti e di ridurre il numero dei cosiddetti « padroncini ».

Quelle che ho illustrato sono le novità del testo predisposto dal Comitato ristretto, sul quale dovranno essere acquisiti i pareri delle competenti Commissioni.

PRESIDENTE. Il relatore ed il Comitato ristretto hanno svolto un lavoro complesso e delicato. Condivido l'opportunità

di ottenere entro breve tempo i prescritti pareri per procedere quanto prima all'approvazione del provvedimento. Nel prosieguo dell'*iter*, rimane comunque aperta la possibilità di presentare ulteriori proposte di modifica anche se, naturalmente, l'auspicio è che si tratti di correzioni che non impediscano di procedere rapidamente alla fase delle votazioni.

MAURO DUTTO. Ho partecipato ad alcune delle riunioni del Comitato ristretto e condivido sostanzialmente le modifiche recate al testo in esame.

Il gruppo repubblicano si riserva, però, di presentare emendamenti riguardanti, soprattutto, talune modalità tecniche. Non esprimo nessun pregiudizio in merito all'ipotesi di sottoporre il testo alle Commissioni competenti per la formulazione del parere, fatta salva però, la facoltà, garantita dal regolamento, di intervenire nel dibattito per esprimere le rispettive valutazioni su un testo che è stato rielaborato e che rappresenta una novità.

CESCO GIULIO BAGHINO. Devo esprimere il mio apprezzamento per il lavoro svolto dagli uffici che ha portato alla predisposizione di un nuovo testo sulla base delle correzioni che il Comitato ristretto ha introdotto nel provvedimento solo ieri sera.

Devo lamentare, peraltro, il fatto che si assumano continuamente decisioni improvvisate: ho ricevuto il nuovo testo solo in questo momento e devo sottolineare che si è ripetuta la pessima abitudine, assunta da questa Commissione, di non tenere conto del calendario dei lavori dell'Assemblea e di proseguire comunque i lavori in seno al Comitato ristretto, a tutto danno dei gruppi minoritari, soprattutto di opposizione, che non possono garantire la contemporanea presenza dei loro membri in Commissione ed in Aula.

In conseguenza della prassi seguita, non è possibile avere conoscenza delle modifiche introdotte solo ieri sera. Dunque, non posso assolutamente accettare tutto ciò ad occhi chiusi e, quindi, dare il

mio assenso. Se la decisione sarà presa a maggioranza, sarò — come sempre — nella minoranza e nulla potrà cambiare, se non le mie dichiarazioni, la mia volontà. È chiaro che questo deriva da un'esigenza mia personale. Quando saranno pervenuti i prescritti pareri, comincerà davvero, per me, la fase della discussione sulle linee generali, con la possibilità — senza imposizioni di orari — di presentazione di eventuali emendamenti.

Ho voluto cogliere quest'occasione per fare presente una condizione mia personale, anche sul piano umano, in quanto rappresentante di un gruppo parlamentare non certo foltissimo (pur se non della minuta consistenza delle rappresentanze liberale, repubblicana e socialdemocratica), i cui membri sono obbligati a prodigarsi assai più di quelli dei gruppi maggiori, i quali, essendo più numerosi di noi, hanno la possibilità di specializzarsi nelle varie materie di competenza delle Commissioni.

PRESIDENTE. Desidero assicurare all'onorevole Baghino che lo sforzo della presidenza di questa Commissione è quello di tenere presenti le esigenze di tutti i gruppi qui rappresentati — quantunque non sia possibile soddisfarle totalmente — per favorire la più ampia partecipazione dei loro rispettivi componenti ai lavori nelle varie sedi in cui la Commissione stessa opera, compatibilmente con le urgenze relative a provvedimenti da lungo tempo attesi dagli interessati.

Questo che stiamo discutendo è sicuramente un provvedimento di vitale interesse per il paese. L'autotrasporto delle merci sarebbe destinato a finire male, in Italia, se non fosse da noi aiutato attraverso un provvedimento di riqualificazione, di riagggregazione e di ammodernamento.

Mi pare che il Comitato ristretto che si occupa di questa materia non sia stato mai convocato in concomitanza di lavori dell'Assemblea.

CESCO GIULIO BAGHINO. Siamo qui dalle 9 di stamattina!

PRESIDENTE. Ma la seduta è stata interrotta a causa dei lavori dell'Assemblea.

CESCO GIULIO BAGHINO. Tanto è vero che ho potuto votare all'ultimo momento, fuori appello!

PRESIDENTE. Bisogna cercare di operare perché almeno la fase istruttoria dell'esame dei vari provvedimenti sia portata a termine. Comunque, siamo pronti ad eventuali cambiamenti od aggiustamenti di orari, sia in sede di esame formale, sia in sede di dibattito informale.

Si fanno grandi riforme, ma alla fine viene fuori che le Commissioni hanno a disposizione tempi di lavoro sempre minori nell'equilibrio delle loro attività con le altre esigenze, comprese quelle della Assemblea.

Ritengo che, per quanto riguarda questo provvedimento, sia stato svolto un buon lavoro, di cui ringrazio il relatore Barbalace.

MAURO DUTTO. Mi associo al presidente nel ringraziamento al relatore.

FULVIO CEROFOLINI. Dichiaro di essere favorevole al metodo di lavoro inizialmente esposto dal presidente mirante all'acquisizione più rapida possibile dei pareri delle competenti Commissioni.

LUCIANO FARAGUTI. Innanzitutto, desidero ringraziare a mia volta l'onorevole Barbalace per il complesso lavoro che ha svolto, con pazienza e con intelligenza, in qualità di relatore, facendo sì che il nostro contributo all'iter di questo provvedimento possa essere più incisivo.

Desidero, inoltre, associarmi all'apprezzamento per il lavoro che gli uffici della Commissione hanno prodotto nell'assistere il relatore.

Ritengo che sia opportuno acquisire celermente i pareri delle competenti Commissioni e sottolineo come, nell'ambito dei problemi che stiamo affrontando in materia di trasporto delle merci, la possibilità d'intervenire rapidamente con un

provvedimento come questo non sia certo cosa secondaria. Chi consideri i problemi del trasporto delle merci nel nostro paese ragionando come noi stiamo ragionando, in questa sede, a proposito dei porti, delle ferrovie e dell'autotrasporto merci, può rendersi conto di come tutto si tenga e di come — al di là delle difficoltà — si stia operando positivamente in un settore strategico per l'Italia.

Siamo disponibili per organizzare i nostri lavori nel modo più veloce possibile, giacché stiamo intervenendo su un « nervo scoperto » dell'economia e della vita stessa del nostro paese. Perciò le sono grato, signor presidente, per quanto lei ha fatto.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero anch'io associarmi, a nome del Governo, a coloro i quali hanno espresso apprezzamento per il lavoro svolto dal relatore con passione, intelligenza e diligenza: fattori, questi, opportuni al fine di accelerare l'iter di questo provvedimento, che s'inserisce — com'è stato detto giustamente dal presidente — in un programma inteso a risolvere la grave crisi del settore del trasporto delle merci.

Il Governo si è impegnato, in tutti i propri organi, a dare soluzione a tali problematiche. Pertanto, si dichiara favorevole a che l'iter del progetto di legge sia accelerato al massimo.

PRESIDENTE. Propongo di assumere, come base per l'ulteriore discussione, il testo elaborato dal Comitato ristretto, di cui è già stata data lettura.

Pongo in votazione tale proposta.
(È approvata).

Il testo adottato sarà trasmesso alle Commissioni competenti per i prescritti pareri.

Vorrei pregare il rappresentante del Governo di adoperarsi affinché venga sollecitamente trasmessa al Parlamento la relazione tecnica che evidenzia gli oneri e la relativa copertura finanziaria del provvedimento (debitamente vistata secondo le modalità previste dall'ordinamento interno del Governo), che dovrebbe essere in corso di elaborazione presso gli uffici del Ministero. L'invio di tale relazione è, infatti, essenziale per la sollecita acquisizione del parere della V Commissione.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Assumerò sanz'altro le necessarie iniziative.

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

La seduta termina alle 12,30.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI*

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

DOTT. PAOLO DE STEFANO

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali il 3 aprile 1991.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO