

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

4^o Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 5 NOVEMBRE 1996

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(714) Disposizioni per la Commissione di alta vigilanza sui trasporti rapidi di massa

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE Pag. 2, 3

CARPINELLI (*Sin. Dem.-L'Ulivo*), relatore alla Commissione 2

(715) Disposizioni sul comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori di merci per conto di terzi

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE 3, 6

CASTELLI (*Lega Nord*) 6

LO CURZIO (*PPI*) 3, 6

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(714) Disposizioni per la Commissione di alta vigilanza sui trasporti rapidi di massa

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Disposizioni per la Commissione di alta vigilanza sui trasporti rapidi di massa».

Prego il senatore Carpinelli di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Il provvedimento in esame non sembra offrire particolari spunti di riflessione, se non la constatazione di una prassi legislativa certamente poco coordinata e non produttiva. Infatti, la prassi, che a seguito della nota sentenza della Corte costituzionale ci si augura definitivamente conclusa, o quantomeno fortemente ridimensionata, del ricorso alla decretazione d'urgenza, ha prodotto una serie di disposizioni non sempre coerenti e coordinate, sulle quali occorre successivamente intervenire per correggere ed emendare, come è il caso del presente provvedimento.

A tal riguardo, va certamente sottolineato positivamente lo sforzo dell'attuale Esecutivo di ridurre il ricorso a tale procedura d'urgenza, trasformando laddove possibile, in quanto comportanti solo efficacia ordinamentale che non ha prodotto effetti, i decreti-legge in disegni di legge.

Andrebbe invece riservata maggiore attenzione nella stesura delle relazioni che accompagnano i disegni di legge, in quanto quella allegata al presente provvedimento risulta abbastanza incompleta.

La disposizione prevista dal comma 1 dell'articolo 1 propone un ampliamento del numero degli esperti in materia di trasporti, previsti dalla lettera *d*), comma 2, articolo 4 della legge n. 204 del 1995, che dovranno far parte della Commissione di alta vigilanza, che coadiuva il Ministro dei trasporti al fine dell'esame degli interventi in materia di trasporti rapidi di massa. La finalità di tale integrazione viene indicata, nella relazione al disegno di legge, nella necessità di consentire una più funzionale organizzazione dei lavori della Commissione, forse determinata dalla opportunità offerta dalla previsione del numero dispari di componenti (da otto a nove), ai fini dell'assunzione di deliberazioni.

L'onere finanziario per il funzionamento della suddetta Commissione di alta vigilanza, così integrata, è determinato all'articolo 2, nella misura complessiva di 300 milioni annui, la cui copertura finanziaria viene disposta dall'articolo 3 a valere sul capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, all'uopo parzialmente

utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Infine, va ricordato come in passato siano state oggetto di riserve le procedure e le logiche con le quali la suddetta Commissione ha assunto le decisioni relative ai progetti di realizzazione di investimenti nel settore del trasporto rapido di massa, non sempre selettive in base a criteri di economicità, così come non sarebbero stati sufficientemente chiari i rapporti tra le valutazioni della suddetta Commissione e le successive deliberazioni del CIPE, che si sarebbero limitate ad una semplice ratifica. Al riguardo sembrerebbe opportuno prevedere la predisposizione di apposite relazioni al Parlamento, da parte del Ministro responsabile, al fine di una trasparente e coerente verifica dei criteri e delle priorità individuate.

Al termine della mia relazione, osservo che provvedimenti di questa natura probabilmente andrebbero delegificati. Si tratta di un ulteriore riferimento alla necessità di una riforma, perchè effettivamente questo modo di procedere è limitativo per il Parlamento. Almeno questo disegno di legge lo esaminiamo in sede deliberante e non in sede referente.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore Carpinelli per la sua relazione.

Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

I lavori proseguono in altra sede dalle ore 15,25 alle ore 15,35.

(715) Disposizioni sul comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori di merci per conto terzi

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Disposizioni sul comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori di merci per conto terzi».

Prego il senatore Lo Curzio di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

LO CURZIO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, il disegno di legge n. 715, anche se piccolo dal punto di vista del numero di articoli, è grande per le iniziative che assume al fine di mettere ordine in una materia solo in parte regolamentata da disposizioni normative.

Il disegno di legge riprende le norme contenute all'articolo 1 del decreto-legge 20 febbraio 1996, n. 67, decaduto e reiterato dal decreto-legge 12 aprile 1996, n. 203. L'articolo 1 di quest'ultimo decreto non è stato ripresentato quando il Consiglio dei ministri, per ridurre il numero dei decreti pendenti, in prossimità della scadenza del decreto-legge n. 203 citato, ha accorpato le disposizioni di vari decreti-legge.

L'articolo 1 del decreto-legge n. 203 del 1996 conteneva disposizioni di carattere ordinamentale relativamente all'autotrasporto per conto di terzi ed è alla base del presente disegno di legge; mentre l'articolo 2 è stato assorbito prima dal decreto-legge 22 giugno 1996, n. 329, e poi dal

decreto-legge 8 agosto 1996, n. 437, convertito nella legge n. 556 del 24 ottobre 1996.

Invece, gli articoli 3 e 4 sono stati inseriti nel decreto-legge 14 giugno 1996, n. 410, approvato dal Senato il 25 luglio 1996 (relatore è stato il senatore Erroi), ma decaduto alla Camera dei deputati; il decreto-legge è stato poi reiterato (5 agosto 1996, n. 410, decaduto e reiterato dal decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517) ed è attualmente all'esame della Camera dei deputati.

Desidero soffermarmi sulle norme che tendono a consentire la piena operatività del comitato centrale e dei comitati provinciali per l'albo degli autotrasportatori di merci per conto di terzi.

Debbo dire anzitutto che questo provvedimento legislativo non comporta oneri a carico del bilancio dello Stato.

Al di là di questo, desidero sottoporre all'attenzione degli onorevoli colleghi il comma 1 dell'articolo 1 del disegno di legge in discussione che contiene disposizioni concernenti l'albo degli autotrasportatori: esso si configura come albo degli esercenti attività economica, distinto dall'albo degli esercenti una libera attività professionale, e riguarda infatti piccoli operatori e piccoli imprenditori tra i quali dobbiamo ricomprendere gli autotrasportatori, noti in tutta Italia per vicende verificatesi nel passato in ordine a scioperi che hanno provocato pesanti conseguenze addirittura in grado di bloccare l'economia del nostro paese.

L'albo degli esercenti attività economica riveste una funzione prettamente imprenditoriale mentre l'albo degli esercenti una libera professione (avvocati, medici, ingegneri) rappresenta ordini professionali per i quali si giustifica l'istituzione di un soggetto indipendente rispetto al Governo. Gli autotrasportatori esercitano un'attività economica di piccoli imprenditori che, al contrario, dipendono o che possono dipendere dalla struttura governativa, anche se il controllo statale deve comunque prevedere una loro autonomia e libertà (in particolare tale albo opera sotto la vigilanza del Ministero dei trasporti). Non si giustifica quindi l'istituzione di un ordine bensì l'istituzione di un albo nazionale.

Il punto di fondo che voglio evidenziare ai colleghi riguarda la fonte del finanziamento: poc'anzi accennavo al fatto che questo provvedimento legislativo non comporta oneri a carico del bilancio statale, ma prevede oneri solo per i singoli operatori iscritti all'albo in ordine alle spese di operatività, di segreteria e di funzionamento di quest'ultimo il quale, quindi, è direttamente finanziato dalla quote versate dagli autotrasportatori. In questo modo il costo sostenuto dallo Stato è pari a zero, occorre però ricercare soluzioni che possano giustificare, controllare e garantire il tipo di canalizzazione delle spese, del flusso di denaro gestito dagli amministratori all'interno di questa struttura.

Il grosso problema quindi consiste nel fatto che le somme versate confluiscono nell'albo nazionale mentre precedentemente erano finalizzate solo al funzionamento dei comitati provinciali. Proprio su questo punto vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi per valutare il fatto che il denaro versato dai singoli autotrasportatori non è soltanto erogato in favore dell'albo nazionale ma viene distribuito e gestito dalla periferia a livello territoriale per finanziare diverse iniziative come, ad esempio, la formazione degli stessi autotrasportatori che non svolgono un'attività limitata solamente alla guida o alla gestione del mezzo ma concorrono

anche ad un tipo di attività che si estende, per dimensione e per flusso di denaro, a livello europeo.

Il comitato centrale di cui al comma 1 dell'articolo 1 del disegno di legge deve poter proporre al Ministero dei trasporti e della navigazione - che vi provvede poi con proprio decreto - i criteri per l'accertamento della rappresentatività delle associazioni di categoria degli autotrasportatori; in particolare deve poter esprimere pareri obbligatori sulle proposte di programma e sulle direttive formulate per il Ministro dei trasporti da parte dei competenti organi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione in materia di autotrasporto di merci per conto terzi; deve collaborare direttamente con il Ministero dei trasporti e della navigazione e prestare anche la propria consulenza su tutte le questioni afferenti il settore dell'autotrasporto di merci per conto terzi.

Vorrei soffermarmi inoltre sul comma 2 dell'articolo 1 del provvedimento che fa diretto riferimento all'articolo 2 della legge n. 162 del 1993 di conversione del decreto-legge n. 82 dello stesso anno. Tale comma prevede che le quote versate dagli autotrasportatori iscritti all'albo nazionale siano non solo utilizzate dal comitato centrale per l'autotrasporto di cose ma anche destinate al funzionamento degli albi provinciali, spesso trascurati dagli stessi gestori dell'albo nazionale i quali, lasciando languire con pesanti conseguenze questo flusso di denaro, non permettono la sua distribuzione a livello periferico.

Il comma 3 contiene disposizioni in merito al regime dei controlli della normativa contabile per l'amministrazione delle quote versate dagli autotrasportatori di cui al precedente comma 2. Esso stabilisce che la normativa contabile di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica n. 681 del 1994 costituisca atto di rilevanza esterna e, in quanto tale, sia sottoposta al controllo preventivo della Corte dei conti. Questo rappresenta un punto essenziale perchè non era chiaro chi fosse ad esercitare il controllo. Il sistema dei controlli della Corte dei conti è stato modificato dalla legge n. 20 del 1994 la quale recita: «Disposizioni in materia di giurisdizione e controllo della Corte dei conti», controllo che, in base alle disposizioni in esame, solo la Corte dei conti può in effetti esercitare intervenendo anche sulla canalizzazione del denaro di competenza del Ministero dei trasporti.

Il secondo periodo del comma in esame modifica la procedura per l'ordinazione dei pagamenti per far fronte alle spese finanziate con le quote versate dagli autotrasportatori e prevede, in particolar modo, che gli ordinativi siano firmati dal presidente o dal vicepresidente delegato del comitato centrale.

Il comma 4 individua ulteriori competenze spettanti al comitato centrale dell'albo, ferme restando le competenze attualmente previste dall'articolo 8 della legge n. 298 del 1974 e quelle di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 681 del 1994. In particolare, in base alla lettera *b*) di tale comma, il comitato centrale provvede ad esprimere pareri obbligatori sulle proposte di programmi e direttive formulate al Ministro dei trasporti e della navigazione civile da parte dei competenti organi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione in materia di autotrasporto in conto terzi, nonchè su provvedimenti che prevedono interventi a sostegno del settore dell'auto-

trasporto di cose. Tale disposizione regola gli aiuti statali alle imprese, vietando quelli che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

Il comma 5 prevede l'emanazione di norme regolamentari per la ulteriore disciplina circa l'organizzazione e la funzionalità del comitato centrale e dei comitati provinciali. Per l'adozione di tali regolamenti è prevista la forma del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro per la funzione pubblica.

Questo disegno di legge che nel suo piccolo sembra non avere significato, presenta invece un contenuto estremamente qualificante perchè cura, garantisce e regola la struttura di un albo che si presentava delegittimato ; si prevede una regolamentazione di largo sviluppo civile e sociale e, alla luce delle nuove normative europee, internazionale.

PRESIDENTE. Senatore Lo Curzio, vorrei aggiungere alla sua relazione la postilla che tutto ciò che riguarda la materia degli autotrasportatori non può essere considerato irrilevante, anche se l'argomento apparentemente risulta per i non addetti ai lavori di scarsa importanza.

LO CURZIO, *relatore alla Commissione*. Vorrei pregare i colleghi senatori - se lo ritengono opportuno vista la delicatezza del settore che vogliamo regolare - di sollecitare lo svolgimento di un'audizione informale con i rappresentanti dell'albo degli esercenti e con i sindacati di categoria.

PRESIDENTE. Decideremo su questa proposta nella riunione dell'Ufficio di Presidenza, dopo la conclusione della discussione generale.

LO CURZIO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, non vorrei che questo disegno di legge, apparentemente non importante - come lei ben diceva - fosse approvato con un atteggiamento di superficialità.

CASTELLI. Visto che ha un alto valore elettorale.

PRESIDENTE. Senatore Castelli, gli autotrasportatori viaggiano in tutta Italia e dal Nord al Sud, e anche lei sa bene cosa rappresentano nei collegamenti del nostro paese.

Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,50.

