

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 14° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 MARZO 1973

Presidenza del Presidente TOGNI

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e rinvio:

« Agevolazioni tributarie per la costruzione di nuove linee ferroviarie » (507):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 211, 212, 213 e <i>passim</i>
ALESSANDRINI . . . . .	215, 216
AVEZZANO COMES . . . . .	213, 214, 216
BONINO . . . . .	213
MADERCHI . . . . .	212, 214, 215 e <i>passim</i>
MAZZEI . . . . .	215
SAMMARTINO . . . . .	216
SANTALCO, <i>relatore alla Commissione</i> . . . . .	212 213, 214

VALIANTE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 212, 213, 214 e *passim*

##### Discussione e approvazione:

« Modificazioni alla legge 18 luglio 1957, n. 614, concernente la istituzione della Gestione commissariale governativa dei servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como » (796):

PRESIDENTE . . . . .	216, 217, 218
ALESSANDRINI, <i>relatore alla Commissione</i> 216, 217	

MADERCHI . . . . .	Pag. 217, 218
SAMONÀ . . . . .	218
VALIANTE, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	218

*La seduta ha inizio alle ore 10,05.*

SALERNO, *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e rinvio del disegno di legge:

« Agevolazioni tributarie per la costruzione di nuove linee ferroviarie » (507)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: discussione del disegno di legge « Agevolazioni tributarie per la costruzione di nuove linee ferroviarie ».

Il relatore alla Commissione su questo disegno di legge, il collega Cirielli, è assente

per gravi motivi di famiglia. Ho pertanto pregato il collega Santalco di sostituirlo, riferendo alla Commissione.

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge, che è costituito da un solo articolo, si illustra da sè. Desidero dire però poche parole per chiarirlo maggiormente. Come è noto, con l'articolo 1 della legge 27 luglio 1967, n. 668, la competenza per la costruzione di nuove linee ferroviarie è stata trasferita all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Tali costruzioni costituiscono in genere opere imponenti, e la realizzazione delle predette opere risponde senz'altro a motivi di pubblico interesse, anche per i riflessi sul piano economico e sociale. Pertanto è necessario provvedere, per l'esecuzione di esse, con il sistema della concessione, ed è anche opportuno che sia riservato a queste opere un trattamento tributario di favore, così come viene praticato per la costruzione di nuove autostrade in base alle leggi 16 settembre 1960, n. 1013, e 24 luglio 1961, n. 729. Questo trattamento di favore consiste nella esenzione da tasse, imposte e tributi, per tutti gli atti e contratti che si riferiscono alla nuova costruzione, e per il materiale necessario agli edifici ed alle opere accessorie. Tasse, imposte e tributi vengono sostituiti da una particolare quota fissa di abbonamento.

Anche per le nuove costruzioni ferroviarie sono validi i motivi che hanno giustificato la concessione di agevolazioni tributarie a favore di concessioni stradali ed autostradali, motivo per cui il Governo ha presentato il disegno di legge al nostro esame, che mi permetto di raccomandare ai colleghi per una pronta approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MADERCHI. Desidererei avere una informazione: le costruzioni ferroviarie vengono di solito realizzate con finanziamento dello Stato, quindi si tratta di una partita di giro. Non ha alcuna importanza l'esenzio-

ne dai tributi. Perchè stabilire questa norma? Forse in vista della concessione a privati? Secondo me è del tutto inutile approvare una legge per dire che lo Stato può fare a meno di tirare fuori soldi da una tasca per metterli dentro un'altra tasca.

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. Si estendono provvidenze che esistono già. Sono in vigore leggi — quelle che ho prima citato — a favore della costruzione di autostrade. I benefici recati da queste leggi si estendono ora alla realizzazione di linee ferroviarie.

MADERCHI. Per le autostrade esistono concessionari che già oggi, solo con la soppressione dell'IGE, stanno guadagnando il 10 per cento sulle previsioni.

Ma, a parte questa considerazione, per le Ferrovie, che bisogno c'è di approvare una norma di questo genere? Se mi si dà la dimostrazione che il provvedimento è necessario o almeno utile, sono disposto a dare il mio voto favorevole.

VALIANTE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non ho da aggiungere niente alla relazione, molto chiara, del senatore Santalco. Solo, in relazione all'obiezione del senatore Maderchi, vorrei ricordare che l'esperienza che si è fatta nel settore delle autostrade non riguarda soltanto le società concessionarie private, ma anche l'ANAS, che costruisce direttamente. Il problema in effetti è soltanto di contabilità, cioè si cerca di evitare la complicazione consistente nel fatto che l'Azienda ferroviaria e le società concessionarie di costruzioni di linee ferroviarie devono prima versare una serie di imposte, e farsela poi rimborsare. Per eliminare tutta questa contabilità, che pesa sulla gestione, si è voluto presentare il provvedimento in esame. L'esperienza nel settore autostradale è stata positiva; gli onorevoli senatori sanno come la burocrazia si fermi di fronte ad adempimenti di questo genere! Per questo, a nome del Governo, raccomando la approvazione di questo disegno di legge. Devo fare presente comunque che sarà opportu-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE14<sup>o</sup> RESOCONTO STEN. (21 marzo 1973)

no introdurre un emendamento al penultimo comma, dove si parla di esenzione dall'imposta comunale di consumo: tale imposta oggi, con la riforma tributaria, non esiste più. Ma il disegno di legge è stato presentato prima della riforma tributaria, ecco perchè porta il riferimento ormai superato. Bisognerebbe parlare semplicemente di imposta, senza specificare.

BONINO. Faccio osservare che, accettando l'emendamento del Governo, avremmo due tempi: uno che giunge al dicembre di quest'anno, limitatamente all'imposta comunale di consumo, e uno successivo, perchè la riforma tributaria ha decorrenza solo dal primo gennaio 1974.

VALIANTE, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Con la mia proposta si stabilisce l'esenzione dei materiali, sia dall'imposta comunale di consumo, sia dalla successiva imposta.

SANTALCO, relatore alla Commissione. L'emendamento del Governo non esclude nulla.

PRESIDENTE. È stato presentato un emendamento dal senatore Avezzano Comes; l'emendamento è così formulato: « Il primo comma dell'articolo unico è sostituito dal seguente: « Per la costruzione di nuove linee ferroviarie che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad affidare in appalto, a seguito di aggiudicazioni per pubblico incanto o per licitazione privata, ovvero in concessione, ai sensi del decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, e successive modificazioni, e dell'articolo 7 della legge 25 ottobre 1968, n. 1089, tutti gli atti e contratti relativi, ivi compresi le convenzioni per le concessioni, i contratti di appalto e di fornitura, i contratti di finanziamento e relative fidejussioni, l'emissione di obbligazioni e i relativi interessi, sono esenti da tasse, imposte e tributi di ogni natura, presenti e futuri, spettanti sia all'erario dello Stato, sia agli enti locali.

Al terzo comma dell'articolo unico il senatore Avezzano Comes propone di sostituire

le parole « le imprese concessionarie » con le altre « le imprese appaltatrici ».

SANTALCO, relatore alla Commissione. Mi rimetto alle decisioni del Governo.

AVEZZANO COMES. La nostra preoccupazione è che, attraverso la concessione, restino esclusi l'appalto e il pubblico incanto, e si possa abusare del termine « concessione ». I metodi sono tre: concessione, pubblico incanto, licitazione privata. Non facciamo niente di male se ribadiamo il concetto, per evitare che possano verificarsi abusi da parte dello Stato.

VALIANTE, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Non so se sia esatta la specificazione formulata dal senatore Avezzano Comes. A me pare di sapere che la concessione è l'istituto, e l'aggiudicazione per pubblico incanto, o la licitazione privata, sono gli strumenti attraverso cui si attua la concessione. In questo caso è pleonastico l'emendamento, perchè farebbe riferimento agli strumenti attraverso cui si concede. Se fosse vera la tesi del senatore Avezzano Comes, devo aggiungere che non sono autorizzato a pronunciarmi sulla estensione dei benefici al pubblico incanto e alla licitazione privata. Mi sento invece autorizzato a dichiarare, perchè rimanga a verbale, che necessariamente sono compresi gli aggiudicatari sia a seguito di gara per pubblico incanto, sia per licitazione privata.

AVEZZANO COMES. Mi sembra che lei si contraddica. A mio avviso, la concessione è un metodo di affidamento autonomo. Concessione, pubblico incanto, licitazione privata: questi sono i tre metodi. Per cui: o la concessione comprende gli altri due metodi, e allora si tratta solo di chiarire, o effettivamente il pubblico incanto e la licitazione privata sono metodi distinti, e lei non intende estendere ad essi le esenzioni.

VALIANTE, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Confermo: la concessione è l'atto finale con cui l'am-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

14° RESOCONTO STEN. (21 marzo 1973)

ministrazione affida a una società o a un privato, che è risultato vincitore di una gara per pubblico incanto o per licitazione privata, un certo lavoro. Se la concessione è l'atto finale, è a questo che dobbiamo riferirci, come per altro fa la legge per le autostrade, e non agli strumenti per arrivare alla concessione.

Ribadita questa interpretazione, confermo che sarebbe superfluo il riferimento che lei fa nel suo emendamento alla aggiudicazione per pubblico incanto o alla aggiudicazione per licitazione privata, perchè sono strumenti per arrivare alla concessione.

**A V E Z Z A N O C O M E S .** La concessione diretta esiste, e l'affidamento in concessione si basa sulla scelta discrezionale del concessionario; non fornisce le stesse garanzie che assicura l'aggiudicazione per gara. Esistono sia la concessione, che la gara di appalto, che la licitazione privata.

**M A D E R C H I .** L'osservazione che ho fatto tendeva proprio a chiarire questo elemento, perchè mentre per le autostrade non si procede a una gara di appalto, ma si fa una concessione che comprende sia la progettazione che l'esecuzione delle opere, la gestione della concessione e l'incasso del ricavato, secondo le norme stabilite nella concessione, per quanto riguarda, invece, gli altri lavori, che non sono dati in concessione, si fa una normale gara di appalto che può essere licitazione, asta pubblica o altro. Sostanzialmente non sono due metodi, uno sostitutivo dell'altro, ma due concezioni diverse. O le Ferrovie continuano, come hanno fatto fino ad oggi, ad essere finanziate, attraverso lo Stato, con leggi organiche e determinati interventi e poi effettuano le gare di appalto — e allora questo disegno di legge non serve — o invece con esso si vuole aprire la strada al sistema introdotto nelle autostrade, per cui il Ministro dei trasporti direttamente concede a una società di portare avanti la progettazione esecutiva, la realizzazione e lo sfruttamento dell'opera; in questo caso non siamo d'accordo, fin da questo momento. Sostituendo la parola « concessione » con l'altra: « appalto » saremmo invece favorevoli.

**S A N T A L C O ,** *relatore alla Commissione.* Desidero rileggere, insieme ai colleghi, la prima parte dell'articolo unico al nostro esame. Esso dice: « Per la costruzione di nuove linee ferroviarie che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad affidare in concessione ai sensi del regio decreto legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752, e successive modificazioni, e dell'articolo 7 della legge 25 ottobre 1968, n. 1089, tutti gli atti e contratti relativi, ivi compresi le convenzioni per le concessioni, i contratti di appalto e di fornitura i contratti di finanziamento e relative fidejussioni, l'emissione di obbligazioni ed i relativi interessi, sono esenti da tasse, imposte e tributi di ogni natura presenti e futuri spettanti sia all'erario dello Stato sia agli enti locali ».

Quindi, non è che stiamo varando una legge per autorizzare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad affidare in concessione e la costruzione di nuove linee ferroviarie. L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è già autorizzata a farlo in base alle leggi vigenti. Con questo disegno di legge, viceversa, si autorizza l'esenzione dai tributi, così come avviene per le autostrade.

**A V E Z Z A N O C O M E S .** Questo non giustifica niente...

**V A L I A N T E ,** *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Mi sembra che il senatore Maderchi abbia detto che il disegno di legge autorizzava l'Azienda delle ferrovie dello Stato ad affidare in concessione. L'affidamento è in atto.

**A V E Z Z A N O C O M E S .** Ma senza esenzioni fiscali.

**M A D E R C H I .** A nome del mio Gruppo dichiaro che, se la situazione non viene chiarita, chiederò la rimessione del disegno di legge all'Assemblea.

**P R E S I D E N T E .** Il collega Santalco ha chiarito in modo preciso che il disegno di legge autorizza l'esenzione fiscale, niente altro.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE14<sup>o</sup> RESOCONTO STEN. (21 marzo 1973)

M A Z Z E I . Vorrei cercare di chiarire alcuni punti. A parte la portata del disegno di legge, che mi pare molto limitata, sono sorti, a mio avviso, alcuni equivoci sui concetti di concessione e di appalto. Di concessioni ne sono previste di vario tipo, nel nostro ordinamento giuridico. Vi è la concessione non solo per la costruzione, ma per la gestione dell'opera pubblica ed è il classico caso in cui l'ente pubblico si spoglia delle sue facoltà e le trasferisce ad imprenditori privati; vi sono poi concessioni che riguardano la semplice costruzione, invece, delle opere. Sono tutti istituti largamente previsti dal nostro ordinamento giuridico e direi anche largamente applicati. Nel campo delle Ferrovie, ad esempio, abbiamo approvato, non più tardi di quindici-venti giorni fa, la cosiddetta legge-ponte per 400 miliardi, nella quale era contemplata, quasi come una direttiva programmatica per l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, la facoltà di avvalersi dell'istituto della concessione per l'esecuzione delle opere previste dal programma.

In questo caso che si fa? Si sostituisce una serie di imposte di vario tipo, che vanno dall'imposta di concessione governativa a varie imposte di registro sui diversi contratti di appalto (è l'ente concessionario che, a sua volta, per fare eseguire l'opera dà l'appalto, che può essere affidato per pubblico incanto, per trattativa privata o per appalto-concorso, tutte forme per arrivare alla stipula del contratto di costruzione), con un'imposta in abbonamento, prevista dal nostro ordinamento, che tende da una parte a semplificare i vari rapporti tributari e da un'altra a fissare l'ammontare del prelievo. Vi è, quindi, un'imposta di abbonamento che si paga su un certo ammontare previsto dalla legge e che assorbe tutte le altre imposte.

Si paga in abbonamento una serie di imposte e tasse che servono proprio come sostituzione dei vari tributi previsti dal nostro ordinamento giuridico. Tutto ciò serve pure a fare un calcolo più certo di quale sia il peso, l'onere tributario che grava sulla costruzione delle Ferrovie. Mi pare che non vi siano grossi problemi.

Se ho ben capito l'emendamento del collega Avezzano Comes posso assicurare che la

sua preoccupazione non ha ragione di essere. Per i lavori che vengono dati in concessione vi è il sistema dell'abbonamento per tutti gli atti conseguenti. Il disegno di legge al nostro esame non ha niente a che vedere con il semplice appalto di esecuzione di opera, che sconta la normale imposta di registro.

A L E S S A N D R I N I . Ipotizziamo pure che oggi vi sia ancora qualcuno, nel nostro Paese, che costruisca una ferrovia in concessione e provveda all'esercizio, ossia nella forma più ampia prevista dalla legge...

V A L I A N T E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Che qui non è considerata.

A L E S S A N D R I N I . ... perchè non dovremmo estendere a questa ipotesi i benefici previsti per le autostrade? Non vedo le ragioni di tanto rigore. Magari sorgessero Ferrovie in concessione al servizio della collettività...

M A D E R C H I . E da finanziare ogni anno...

A L E S S A N D R I N I . Questo no, ma, in linea di principio, io l'estensione al caso concreto dei benefici concessi alle autostrade non la respingerei.

V A L I A N T E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Credo che sia sorto un equivoco di fondo. Si è confusa la costruzione e gestione con la semplice costruzione. Il richiamo del collega Alessandrini è quello della concessione di costruzione e gestione, caratteristica del sistema autostradale e delle ferrovie in concessione, ferrovie cioè gestite dall'industria privata. Si tratta nel caso specifico, invece, di una semplice concessione di costruzione, appositamente prevista per le ferrovie dello Stato. L'Azienda delle ferrovie dello Stato non fa gestire a nessuno — sia pubblico che privato — le ferrovie. Non le costruisce perchè non ha gli strumenti operativi. Si tratta — ripeto — di una semplice concessione di costruzione, il cui esercizio è sempre riservato all'Azienda delle

8ª COMMISSIONE

14º RESOCONTO STEN. (21 marzo 1973)

ferrovie dello Stato. Ribadisco che lo strumento per arrivare alla concessione è, o la gara per pubblico incanto, o la licitazione privata.

**A V E Z Z A N O C O M E S .** Le ferrovie dello Stato agiscono con discrezionale apprezzamento. Mi consta, per esempio, che il raddoppio della linea ferroviaria Termoli-Lecce sta per essere appaltato a un solo appaltatore.

**V A L I A N T E ,** *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Desidero ricordare alla Commissione che questo disegno di legge non è un'iniziativa del nuovo Governo. Fu presentato, nella scorsa legislatura, dal ministro Viglianesi. Il riferimento che lei fa, senatore Avezzano Comes, al sistema di appalto, non è un problema che interessa la nostra Commissione, nè può interessare, credo, il Parlamento, a meno che non degeneri in favoritismi. È un sistema che stabilisce l'Amministrazione, la quale è vincolata dalla legge. L'Amministrazione cede in appalto, per pubblico incanto o per trattativa privata, la concessione di costruzione. La concessione non può attuarsi in altro modo.

Proprio inserendo la specificazione che lei propone nel provvedimento di legge, faremo intendere qualcosa di diverso da quello che è sempre stato e che deve essere. Questa è la mia opinione personale. Ad ogni modo il disegno di legge è di così poca rilevanza che non ho alcuna obiezione ad un'eventuale rimessione all'Assemblea. A mio parere è un modo di complicare le procedure e di impedire la rapida approvazione del disegno di legge.

Non è esatto nemmeno quello che asserisce il senatore Maderchi, cioè che in effetti anche senza l'esenzione fiscale nulla muterebbe. Le imposte vanno a finire a un altro Ministero. L'Azienda delle ferrovie dello Stato, mentre rifonda i concessionari, non utilizza le somme pagate in attesa del rimborso.

**A L E S S A N D R I N I .** Vorrei esortare i colleghi a studiare meglio il provvedimento.

to. Si potrebbe rinviarne la discussione di una settimana, non assumendo oggi decisioni affrettate.

**S A M M A R T I N O .** La proposta del collega Alessandrini mi sembra che concili opportunamente le posizioni e della maggioranza e dell'opposizione. Se l'opposizione consente, non vedo perchè, rinviando di una settimana, non si possa ritornare sull'argomento, auspicando che i chiarimenti siano validi a fare in modo che il disegno di legge possa essere approvato tra otto giorni in sede deliberante.

**P R E S I D E N T E .** Se non si fanno obiezioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

**« Modificazioni alla legge 18 luglio 1957, n. 614, concernente la istituzione della Gestione commissariale governativa dei servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como » (796)**

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 18 luglio 1957, numero 614, concernente la istituzione della Gestione commissariale governativa dei servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como ».

Pregho il senatore Alessandrini di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

**A L E S S A N D R I N I ,** *relatore alla Commissione.* Non è un problema di grande rilievo questo, anzi, è cosa di modesta portata. Tutti sanno che i tre laghi principali del nostro Paese sono amministrati da una gestione commissariale governativa, in virtù della legge 18 luglio 1957, n. 614. La gestione statale si è resa necessaria per le difficoltà di bilancio che si sono manifestate al tempo

delle gestioni autonome della navigazione lacuale.

Per una più completa informazione dei colleghi mi sono procurato i dati aziendali del 1972. La gestione si articola in tre Direzioni di esercizio, una per lago, dislocate una a Como, l'altra a Verbania e la terza a Desenzano del Garda. Per il Lago Maggiore sono disponibili 30 navi mentre 3 sono in allestimento, più 4 in costruzione. Le navi in esercizio hanno percorso, nel 1972, 729.393 natante-chilometri, con un prodotto di un miliardo 340 milioni; il lago di Como con 27 navi e 673.000 natante-chilometri percorsi, ha reso lire 547.954.000; le navi solcanti le acque del lago di Garda, con un percorso di 373.000 natante chilometri hanno prodotto lire 322.564.000 introitate. Totale: circa 2.212.000.000 di lire di prodotto lordo, contro una spesa di 3 682.000.000. In sostanza, sui tre laghi, per produrre cento lire, se ne spendono in media 160.

Alle tre Direzioni di esercizio e rispettive linee di navigazione, sono addetti circa 600 dipendenti. Questo il quadro.

Ma il problema richiamato alla nostra attenzione è di maggiore semplicità. Si tratta di convalidare una decisione adottata con decreto ministeriale per la nomina del collegio dei revisori dei conti che la legge istitutiva della gestione prevedeva funzionasse, senza, nel contempo, prevederne l'esistenza. Per maggior chiarezza, la legge 18 luglio 1957, n. 614, dispone che il consuntivo di esercizio sia accompagnato dalla relazione dei revisori dei conti, ma, per un emendamento approvato alla Camera, nel corso dell'esame del provvedimento, è caduto l'istituto dei revisori dei conti. Di conseguenza, si prescriveva la relazione di revisori dei conti che non esistevano.

Subito dopo l'emanazione della legge si è ovviato alla carenza con un decreto interministeriale, costituendo un collegio di revisori dei conti composto di sei membri effettivi, più due supplenti, e precisamente: un magistrato della Corte dei conti che funge da presidente, tre funzionari della carriera direttiva della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in con-

cessione, più due funzionari della carriera direttiva della Ragioneria generale dello Stato, membri effettivi, un magistrato della Corte dei conti nella sua qualità di presidente supplente e un funzionario della carriera direttiva della Ragioneria generale dello Stato come membro supplente.

Il collegio è stato continuamente rinnovato per tutti i trienni successivi, fino al 31 dicembre 1969. Nel frattempo è stata approvata la legge 18 maggio 1967, n. 395, che genericamente stabilisce l'obbligo, per i servizi pubblici di trasporto, di nominare un collegio di revisori dei conti composto di tre membri. Come ho detto, si tratta di una disposizione generica, riguardante i trasporti su terra, ma che può essere evidentemente estesa anche ai trasporti lacustri. Soltanto che, in questo caso, da sei revisori dei conti si passerebbe a tre. E siccome la gestione è ripartita in tre sedi diverse, è evidente che per un efficace controllo tre revisori dei conti sono insufficienti.

Per mettere riparo all'inconveniente, con il provvedimento al nostro esame si stabilisce che per la gestione commissariale della navigazione lacustre i revisori dei conti sono sei effettivi e due supplenti e durano in carica tre anni. Il contenuto del disegno di legge è tutto qui.

Concludo chiedendo ai colleghi di dare il loro assenso al disegno di legge stesso.

**P R E S I D E N T E .** Dichiaro aperta la discussione generale.

**M A D E R C H I .** Sollevo una questione di carattere generale. In base all'articolo 117 della Costituzione la navigazione e i porti lacuali costituiscono materie passate ormai alla gestione delle Regioni, che hanno in materia potere legislativo primario. Tra l'altro, il parere della 1<sup>a</sup> Commissione non è ancora stato espresso.

Sostengo perciò che siamo incompetenti a legiferare. In mancanza del parere della 1<sup>a</sup> Commissione non possiamo discutere, perchè la questione è fondamentale.

**A L E S S A N D R I N I ,** *relatore alla Commissione.* Dobbiamo considerare che

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

14° RESOCONTO STEN. (21 marzo 1973)

non si tratta di una Regione, ma di un gruppo di Regioni, perchè il lago di Garda interessa tre regioni e il Lago Maggiore due regioni e una nazione straniera.

S A M O N À . Ovviamente, nei casi in cui sono interessate più Regioni, è indispensabile un coordinamento.

V A L I A N T E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Nel decreto presidenziale di trasferimento delle funzioni legislative alle Regioni 14 gennaio 1972, n. 5, all'articolo 4, è precisato che la navigazione lacuale, ove di competenza interregionale, non è trasferita alla competenza regionale: in particolare, la competenza per la specifica materia è sottratta alle Regioni. Siamo quindi competenti a legiferare. D'altra parte, come ha ricordato l'onorevole relatore, si tratta di regolare la responsabilità dello Stato che oggi gestisce, per legge, la navigazione lacuale e che deve provvedere alla costituzione del collegio dei revisori dei conti. Finora si è provveduto con un decreto interministeriale, giusta il disposto della legge n. 395 del 18 maggio 1967. Si tratta di un perfezionamento, per garantire che il collegio dei revisori dei conti possa adempiere alle sue funzioni. Questa è la ragione per cui è stato presentato questo disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Il decreto presidenziale 14 gennaio 1972, n. 5, concernente il trasferimento delle funzioni legislative dallo Stato alle Regioni, all'articolo 4 così si esprime: « Fino a quando non sarà provveduto con legge dello Stato al riordinamento della Gestione governativa dei pubblici servizi di navigazione dei laghi Maggiore, di Garda e di Como, in relazione alle esigenze delle Regioni interessate, restano ferme le attribuzioni agli organi statali in ordine alla Gestione suddetta ».

Quindi l'eccezione del senatore Maderchi non appare fondata.

M A D E R C H I . Siamo d'accordo.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame dell'articolo unico, di cui do lettura:

*Articolo unico.*

Tra gli articoli 6 e 7 della legge 18 luglio 1957, n. 614, è inserito il seguente articolo:

*Art. 6-bis.*

« È istituito il Collegio dei revisori, composto da sei membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il Ministro del tesoro, e precisamente: da due magistrati della Corte dei conti, con funzioni, rispettivamente, di presidente e di presidente supplente, designati dal Presidente della Corte dei conti; da tre funzionari della carriera direttiva del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione; da tre funzionari della carriera direttiva del Ministero del tesoro, dei quali due membri effettivi ed un membro supplente.

I revisori durano in carica tre anni e possono essere confermati. Essi esercitano il controllo sulla gestione contabile ed amministrativa e sull'osservanza delle disposizioni di legge; attestano la veridicità del conto consuntivo e su di esso riferiscono a norma dell'articolo 4, comma secondo, lettera *b*) ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico.

*(È approvato).*

*La seduta termina alle ore 11,40.*