

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 41° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 LUGLIO 1985

**Presidenza del Presidente SPANO Roberto**

#### INDICE

##### **Disegni di legge in sede deliberante**

«Interventi urgenti per gli autoservizi pubblici di linea di competenza statale» (1179)

**(Discussione e rinvio)**

PRESIDENTE .....	Pag. 2, 5, 13
COLOMBO Vittorino (V.) (DC) .....	8, 11
LOTTI (PCI) .....	5, 11
MASCIADRI (PSI) .....	7
PACINI (DC), relatore alla Commissione ....	2, 9
PAGANI Maurizio (PSDI) .....	6
SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti .....	9, 12

*I lavori hanno inizio alle ore 10.*

#### **DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

**«Interventi urgenti per gli autoservizi pubblici di linea di competenza statale»  
(1179)**

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Interventi urgenti per gli autoservizi pubblici di linea di competenza statale». Prego il senatore Pacini di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento oggi al nostro esame affronta alcuni problemi urgenti, che, da anni, investono il settore delle autolinee interregionali ordinarie ed internazionali rimaste di competenza statale.

Fino alla data del trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle autolinee di interesse regionale, lo Stato aveva disposto con proprie leggi (la legge n. 375 del 1968, la n. 94 del 1971, la n. 821 del 1973) l'erogazione - sulla base delle percorrenze chilometriche, delle condizioni e relazioni economiche annuali - di contributi agli imprenditori ed agli enti pubblici esercenti autoservizi pubblici di linea ordinaria di concessione statale individuati dalla legge 28 settembre 1939, n. 1822, secondo criteri e modalità fissati dalla stessa.

Il trasferimento alla competenza regionale delle autolinee locali ha interrotto questo tipo di sostegno finanziario soltanto per gli autoservizi di interesse interregionale ed internazionale, mentre quelle locali hanno continuato a beneficiare della contribuzione definita con la legge 10 aprile 1981, n. 151.

Il vuoto normativo venutosi a determinare dopo la legge del 12 dicembre 1973, n. 821, che ha previsto la erogazione di finanziamenti fino al primo trimestre '72, ha creato una sperequazione tra concessionari statali e concessionari regionali che ha avuto e continua ad avere conseguenze piuttosto gravi che compromettono l'esistenza stessa delle imprese e comunque pone le autolinee di competenza statale assolutamente non in grado di fronteggiare la dinamica di mercato cui oggi il settore è inevitabilmente legato.

La suddetta sperequazione è acuita dal fatto che gran parte della lievitazione degli oneri di esercizio è legata alla contrattazione collettiva che - come è noto - è unica per entrambi i tipi di concessione.

Il Ministero dei Trasporti, consapevole delle enormi difficoltà finanziarie in cui venivano a trovarsi gli esercizi di autolinee di propria competenza, predispose un apposito disegno di legge e d'intesa con il Ministero del Tesoro costituì una commissione per l'individuazione delle autolinee da ammettere al contributo statale. Sono state, così, indicate 800 autolinee per gli anni dal 1° aprile 1972 al 31 dicembre

1977 e 310 per gli anni dal 1° gennaio 1978 fino ad oggi e ciò in conseguenza dell'ulteriore decentramento intervenuto a seguito dell'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

Sulla base delle conclusioni cui era pervenuta la Commissione interministeriale nella scorsa legislatura fu predisposto il disegno di legge n. 1713, approvato dal Senato il 15 maggio 1980 e decaduto perchè la Camera dei deputati non potè approvarlo per la fine anticipata della legislatura; nel frattempo però entrava in vigore la summenzionata legge n. 151 del 1981 sui trasporti pubblici locali.

Con tale legge è stato istituito il Fondo nazionale per il ripianamento dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private che gestiscono il Servizio pubblico nell'ambito regionale ed è stato, altresì, definito il principio del ripianamento dei bilanci dei servizi stessi sulla base di parametri obiettivi.

Il disegno di legge 1179 che il Governo ha presentato e che, appunto, oggi, discutiamo si muove nel quadro economico testè descritto ed intende perseguire, in un ambito diverso, gli stessi principi propri della legge n. 151 del 1981 e cioè l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi in concessione statale, ciò ovviamente per gli anni successivi all'entrata in vigore dell'emananda legge, mentre per gli anni trascorsi e per tutto il 1985 è prevista l'erogazione di un contributo *una tantum* commisurato alle percorrenze effettuate.

Il provvedimento in discussione consta complessivamente di 7 articoli con il seguente contenuto.

L'articolo 1 prevede specificamente l'erogazione del contributo per il ripiano dei disavanzi di esercizio dei soggetti che esercitano gli autoservizi di linea per viaggiatori di competenza statale, nazionale e/o internazionale, concessi ai sensi della legge 28 settembre 1939, n. 1822 e successive modificazioni, o autorizzati ai sensi del Regolamento CEE 517 del 1972 e delle legge n. 144 del 1977. Vengono esclusi, per ovvii motivi, le autolinee di gran turismo ed alcuni autoservizi internazionali. Per questi ultimi, in particolare, è stabilito che gli autoservizi ammessi debbano essere determinati, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge, con decreto del Ministro dei trasporti, sentita la commissione interministeriale istituita dal successivo articolo 6 della quale tratterò più avanti e che ha il compito di verificare l'applicazione delle legge, una volta emanata. La suddetta limitazione è motivata dalla necessità di evitare che sotto l'egida di autoservizi internazionali si nascondano e si soddisfino esigenze di tipo turistico anzichè servizi ordinari a carattere frontaliero.

Nello stesso articolo 1 viene, altresì, stabilito che il rilascio delle concessioni o la modifica delle stesse avviene con decreto del Ministro, sentita la commissione anzidetta.

La somma autorizzata per la copertura della spesa annua derivante dall'applicazione dell'articolo 1 è di lire 25 miliardi a partire dal 1978.

L'articolo 2 contiene le disposizioni che disciplinano la competenza ed i criteri per la quantificazione annuale del contributo ed i rispettivi tempi e modi di erogazione.

È da sottolineare che in tale articolo viene specificamente stabilito che le eventuali perdite o i disavanzi non coperti dai contributi sono a

carico dei soggetti esercenti gli autoservizi; possono tutt'al più essere concesse anticipazioni fino al 90 per cento sulla base delle percorrenze autorizzate ed effettuate nell'anno precedente con successivo conguaglio con i contributi stabiliti per l'anno corrente.

L'articolo 3 dispone l'erogazione *una tantum* di contributi finalizzati ad una parziale compensazione dei disavanzi cumulati fino al 1985.

Tale erogazione sarà fatta nella misura massima del 50 per cento della spesa prevista a titolo di contributo per il rinnovo degli autobus adibiti dai soggetti concessionari a servizi di linea da almeno 8 anni al momento dell'entrata in vigore della presente legge. Quest'ultima indicazione temporale è scaturita da un'indagine che ha evidenziato un'età media del parco attualmente impiegato di 10 anni. La percorrenza media globale invece si aggira sui 20 milioni di chilometri per i servizi interni e sui 5 milioni di chilometri per i servizi internazionali.

Il rimanente 50 per cento delle somme destinate a contributo è riservato ai soggetti concessionari aventi sede nelle aree indicate per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

Ai fini del perseguimento degli obiettivi di tale articolo è autorizzata per il 1985 la spesa di 10 miliardi che, secondo i calcoli effettuati, tenendo conto della percorrenza globale, della percorrenza di ogni singolo automezzo, della vetustà e del numero dei mezzi impiegati, potrà tradursi in una riduzione della età media del parco macchine di circa 4 anni. I criteri, le procedure e le modalità per l'erogazione di cui trattasi sono da stabilirsi con decreto interministeriale Trasporti-Tesoro, previo parere della Commissione prevista dall'articolo 6.

L'articolo 4 prevede anch'esso una contribuzione *una tantum* che tiene conto degli oneri sostenuti dai concessionari statali fino al 1985, ma viene accordata a titolo di copertura di parte del disavanzo e secondo criteri individuati - a suo tempo e dopo minuziosa analisi - dalla commissione interministeriale Trasporti-Tesoro di cui ho parlato all'inizio della presente relazione.

Il contributo di cui trattasi viene corrisposto fino al limite massimo per autobus/chilometro secondo una gradualità stabilita in una tabella che, partendo dal 1° aprile - fino al 31 dicembre 1972 - con un contributo di lire 75, termina con un contributo di lire 715 per l'anno 1985.

La spesa complessiva autorizzata per la copertura dell'articolo 4 è di lire 100 miliardi per l'anno 1985.

L'articolo 5 dispone l'esenzione tributaria per le somme date in contributo.

L'articolo 6 istituisce la commissione che presiederà alla verifica dell'applicazione della legge. Essa è interministeriale: Trasporti-Bilancio-Tesoro, ed ha soprattutto il compito di formulare pareri su tutto ciò che attiene l'erogazione dei fondi previsti dalla legge in emanazione.

L'articolo 7 riguarda la copertura della spesa complessiva che risulta essere così ripartita: 110 miliardi per il 1985 (10 miliardi per l'onere di cui all'articolo 3 con in più 100 miliardi per l'onere di cui all'articolo 4); 25 miliardi annui a partire dal 1986, alla cui copertura si procede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento previsto

per il triennio 1985-87 a carico del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, con il contemporaneo utilizzo dello specifico accantonamento di cui alla voce: «Interventi urgenti per autoservizi pubblici di linea di competenza statale».

In linea di massima questi sono i contenuti del disegno di legge. Preannuncio, pertanto, che sto predisponendo alcuni emendamenti nel tentativo di semplificare alcune delle procedure previste dalle norme che stiamo per esaminare ma, al tempo stesso, per inserire all'interno di questo provvedimento anche una soluzione che tenga conto delle vie di trasporto lacuali che si trovano in una situazione abbastanza delicata.

Mi riservo, quindi, la presentazione di questi emendamenti; pertanto affido ai colleghi la valutazione, oltre che della relazione, anche degli emendamenti che andrò a formulare.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il senatore Pacini per la sua relazione e dichiaro aperta la discussione generale.

**LOTTI.** Innanzi tutto ringrazio il relatore che, come sempre, ha fatto una relazione precisa e puntuale. Credo che chi ha seguito con attenzione le cose dette dal relatore, si sia convinto di due cose: la prima è che siamo di fronte ad un provvedimento che da molto tempo attende la sua definizione, e a tale riguardo non vi è alcuna preclusione, da parte dei senatori comunisti, a far sì che la questione degli interventi per gli autoservizi pubblici di linea di competenza statale trovi una adeguata soluzione.

La seconda considerazione è la seguente: è stato fatto, nell'introduzione del relatore, un richiamo alla legge n. 151 e si è messo in evidenza il modo in cui, con questa legge, lo Stato sia intervenuto su tutto il comparto dei trasporti delle autolinee di competenza regionale e sia rimasto, invece, senza alcun intervento il comparto degli autoservizi di competenza dello Stato. Si tratta di una situazione di sperequazione che, certamente, va superata.

È altrettanto vero, però, che ormai è aperta una discussione sulla opportunità della modifica della legge n. 151. A proposito vorrei ricordare il recente convegno della Federtrasporti, le sollecitazioni che in tal senso provengono dalla Cispel e, quindi, da tutte le aziende di autotrasporti pubblici di competenza regionale che sono alle prese con grandi problemi di gestione, oltre che di investimenti. Quindi la riforma della legge n. 151 non è più rinviabile.

In tal senso vi sono anche impegni formalmente assunti da parte del ministro Signorile; pertanto le attese degli operatori, degli utenti (di cui si parla sempre poco) e del Parlamento sono attese vive.

La riflessione che volevo fare è questa: non è il caso di agganciare alle questioni che si vogliono affrontare con il disegno di legge n. 1179 anche il processo di revisione della legge n. 151? Credo che questo sia necessario per affrontare in modo omogeneo e coordinato tutta una serie di questioni. Inoltre ritengo che la fase istruttoria, riferita alla conoscenza della reale situazione di questi autoservizi di competenza statale, abbia bisogno di un ulteriore approfondimento.

In effetti gli operatori del settore sono certamente in ansiosa attesa dell'emanazione di una norma che li ammetta al contributo per il

ripiano dei disavanzi. Ma mi pare che vi sia, nel disegno di legge al nostro esame, una serie di approssimazioni che noi non possiamo non discutere, sulle quali dobbiamo riflettere ed operare correzioni.

Ritengo necessario, quindi, avere un quadro più puntuale, sia del fabbisogno che della reale situazione delle aziende che gestiscono questi autoservizi di competenza statale e penso che vi siano più motivi che consigliano di soprassedere per il momento all'esame del disegno di legge n. 1179 in modo di condurre un'unica discussione che comprenda anche la riforma della legge n. 151. In questo modo faremmo dei passi in avanti anche per quanto riguarda i termini della programmazione degli interventi e per l'uso corretto delle risorse a disposizione, nonostante che io sia convinto che queste ultime, per il comparto dell'autotrasporto pubblico, saranno insufficienti rispetto al fabbisogno.

Incanalare - anche se necessario - sin d'ora una serie di risorse nei confronti di un comparto che presenta ancora aspetti di non conoscenza puntuale delle diverse situazioni, ciò significherebbe inficiare indirettamente le decisioni che dobbiamo prendere attorno alla riforma della legge n. 151.

È questo il motivo che ci spinge a chiedere per il momento una riflessione comune sulla proposta di agganciare la discussione del disegno di legge n. 1179 a quella che saremo chiamati a svolgere nelle prossime settimane sulla riforma della legge n. 151.

Personalmente ho avuto modo di scambiare, anche se in via informale, opinioni in proposito con il ministro Signorile. Mi è parso di trovare una certa disponibilità al riguardo. Questo non significa assolutamente nulla nè intende condizionare in alcun modo le decisioni che la Commissione eventualmente adotterà; sarà però interessante ascoltare in proposito il parere del sottosegretario Santonastaso.

Certo, se dovessimo addentrarci nell'esame approfondito del disegno di legge n. 1179, la nostra parte politica si riserverebbe di presentare emendamenti. Comunque, chiederemo anche ulteriori indagini per consentire al Senato di legiferare a ragion veduta, sulla base di una puntuale conoscenza della situazione che per ora, dalla lettura della relazione che accompagna il disegno di legge, non abbiamo.

**PAGANI Maurizio.** Signor Presidente, la nostra impressione è che questo disegno di legge esca dall'ottica di razionalizzazione del sistema dei trasporti, che la politica del ministro Signorile ha giustamente sottolineato essere il punto fondamentale di riferimento per un avanzamento nel sistema.

In effetti, il provvedimento viene a sanare una carenza legislativa che dura addirittura dal 1972. Credo infatti che nessuno di noi possa ritenere giusto che lo Stato, sia pure attraverso le Regioni, abbia erogato contributi a sostegno del trasporto pubblico su autolinea a favore dei percorsi regionali, dimenticandosi di quelli interregionali e internazionali, almeno per la parte riguardante il territorio nazionale.

Si tratta pertanto di una situazione pregressa che va sanata con una certa sollecitudine. I nostri dubbi nascono invece per quanto riguarda i contributi da erogarsi in futuro. Infatti, a mio avviso, manca anzitutto un'analisi approfondita sulla funzionalità di tali autolinee.

Potremmo citare, ma non lo facciamo per non dilungarci troppo, taluni percorsi di autolinee interregionali che ricalcano tronchi ferroviari statali o in concessione che magari sono solo «rami secchi» e che pertanto, secondo noi, dovrebbero essere esaminati in alternativa. Quindi, o si concedono contributi alle autolinee che interessano quei percorsi ovvero si sopprimono le ferrovie, oppure viceversa.

Oltretutto parliamo di sistema dei trasporti. Ci sembra che tale concetto sia ormai acquisito a tutti i livelli. Tuttavia, riteniamo che questo provvedimento non si ponga in quest'ottica in quanto, se da un lato, ripeto, viene doverosamente a sanare situazioni pregresse, dall'altro non compie alcun passo in avanti verso l'individuazione di un sistema razionale dei trasporti, della cui importanza siamo tutti convinti.

Vi sono molti aspetti da considerare, su cui ora però non mi soffermo. Tuttavia, vorrei evidenziarne uno. Si dice che il parco macchine adibito al settore delle autolinee interregionali ha un'età media di 10 anni. Vorrei pertanto sapere sulla base di quali criteri sono stati stabiliti tali limiti di età. Evidentemente la ditta che gestisce percorsi regionali gestisce anche percorsi interregionali. Non vi sono ditte che si occupano solo dei primi e altre solo dei secondi, nè le vetture che effettuano percorsi interregionali hanno una particolare targa e sono adibite esclusivamente a quel tipo di trasporto. Quindi, sorge quanto meno il dubbio che si dia alle ditte la possibilità di spostare il loro parco macchine dal servizio regionale a quello interregionale secondo le convenienze specifiche che possono esservi.

È solo un'osservazione superficiale che scaturisce dalla lettura del provvedimento, ma potremmo farne molte altre. Quindi, poichè ci rendiamo conto del pericolo che si blocchi tutto in attesa del piano generale dei trasporti, di un progetto nazionale al quale riferirsi e del rischio che i problemi si aggravino rimandando tutto alle calende greche, vorremmo proporre di proseguire con celerità per quanto riguarda il risanamento delle situazioni pregresse e di riflettere invece ancora sull'aspetto futuro, in quanto ci sembra che quest'ultimo debba essere definito dopo l'esame di ulteriori dati che potranno essere forniti dal Ministero e delle prospettive che si apriranno in seguito alla definizione del piano generale dei trasporti.

MASCIADRI. Signor Presidente, anzitutto vorrei conoscere la risposta del sottosegretario Santonastaso alla domanda del senatore Lotti, che ha posto una questione di carattere pregiudiziale ad un esame di merito del provvedimento, prospettando al Ministero l'opportunità di introdurre questo provvedimento in uno di più largo respiro, dal momento che la legge n. 151 è ormai in buona sostanza superata e che una sua revisione si impone.

Vorrei, ripeto, conoscere gli orientamenti del Ministero al riguardo anche per poter proseguire. Infatti, qualora il Sottosegretario, a nome del Ministero, dichiarasse che può essere accettata l'impostazione delineata dal senatore Lotti, considereremmo ovviamente la discussione del tutto inutile; si perderebbe, come è successo in altre occasioni, solo tempo. Viceversa, cioè qualora il sottosegretario Santonastaso dichiarasse inaccettabile l'ipotesi prospettata dal senatore Lotti, dirò che

comprendo perfettamente le ragioni che hanno indotto il Governo prima e il relatore poi a sostenere la disparità di trattamento esistente tra le linee passate di competenza regionale e quelle che sono rimaste di competenza statale perchè interregionali o addirittura di carattere internazionale. Mi fa piacere anzitutto considerare che da 800 sono passate a 310. E si pone l'argomento già sollevato dal senatore Pagani. Qui fotografiamo la situazione esistente, siamo ottimi fotografi, però occorre considerare la questione dei doppioni, per così dire, cioè del trasporto su gomma e su ferrovia. Cioè, mi sembra che non vi sia molta elasticità; si considera semplicemente ciò che esiste e si amministra l'esistente, mentre varrebbe la pena di considerare, ad esempio, se alcune di queste linee non siano in realtà superflue, ponendo la necessità, di conseguenza, di eliminarle.

Rilevo questo nella Direzione generale dei trasporti di cui è responsabile il sottosegretario Santanastaso. Non voglio dare a lui la colpa, ma debbo rilevare che tale Direzione non è molto brillante dal punto di vista del movimento: lascia semplicemente le cose immutate e - pare - immutabili, anche rispetto ad un passato non molto recente. Questo non può naturalmente trovarmi consenziente.

Nelle pieghe di questo provvedimento non è probabile che si inseriscano anche altri servizi di gran turismo? Non si riesce infatti ad individuare bene i confini di questo provvedimento o per lo meno non sono riuscito ad individuarli io, anche dopo l'ottima esposizione del collega Pacini. Pongo questa domanda: siamo garantiti che, accettando questo provvedimento così come è stato presentato, non abbiano ad inserirsi altre aziende che non hanno diritto?

Per quanto riguarda gli emendamenti cui ha fatto riferimento al collega Pacini, sono favorevole ad interventi per il settore dei trasporti lacuali, la cui situazione non è molto brillante.

Attendo le dichiarazioni del sottosegretario Santanastaso; in sostanza, desidero avere l'assicurazione che improvvisazioni non ve ne siano; che per sanare situazioni da troppo tempo perduranti non si aprano spazi per penetrazioni ingiustificate.

COLOMBO Vittorino (V.). Credo che non ci sia bisogno di illustrare nuovamente ai colleghi questioni che durano dalla notte dei tempi. L'articolo 4 specifica che il contributo parte dal 1° aprile 1972 e ci sono aziende che stanno aspettando da allora.

Sono diretto testimone di quello che probabilmente è un caso limite: l'azienda provinciale di Verona gestisce una linea che sconfinava per qualche chilometro in Trentino Alto Adige. Siccome questa è una regione a statuto speciale, automaticamente l'intera linea, che - ripeto - sconfinava per pochi chilometri e per pochissimi passeggeri nel Trentino, è esclusa dal contributo. Durando questa sofferenza dal 1972, quella azienda provinciale gestita sufficientemente bene si trova in gravi difficoltà.

A parte questo caso, che può essere del tutto particolare, non c'è dubbio che esiste una serie di aziende che sta aspettando quello che è da sempre preannunciato e non è mai stato fatto. Per questo dichiaro la mia assoluta contrarietà ad un rinvio. Si potrà esaminare cosa fare dell'attuale disegno di legge, ma quello che è certo è che la subordinata



posta dal collega Pagani deve essere alla base: come minimo chiudere con il passato.

Per il resto, mi pare che concettualmente – ma anche nel testo del disegno di legge – vengono messe assieme due cose diverse. Un conto è la disciplina dei contributi alle autolinee di competenza statale, un conto è la concessione e, quindi, lo stabilire il diritto di fruire di questi contributi. Questo provvedimento a mio parere dovrebbe riguardare la prima parte del discorso, senza andare a pregiudicare la situazione.

Mi rendo conto delle preoccupazioni che possano «intrufolarsi» anche non aventi diritto. Non sarei però d'accordo a subordinare l'emanazione di un atto dovuto, quale è una legge che è in sofferenza da quindici anni, alla riapertura di una discussione generale di quadro e di programmazione, che è il classico sistema con il quale non si approda mai a niente.

Mi pare che, nel rispetto dei diversi punti di vista, ci sia la possibilità di sanare un passato che ha assoluta necessità di essere sanato. D'altra parte, possiamo emanare quel minimo di norme che disciplinano il contributo alle autolinee statali, senza in alcun modo pregiudicare, anzi trovando il modo per favorire, una revisione del problema in ordine alla scelta di dare in concessione le linee e alla definizione dei requisiti per l'ammissione ai contributi stessi. Penso ci sia la possibilità di approvare a tempi brevi un provvedimento molto atteso, senza pregiudicare situazioni e tenendo conto delle preoccupazioni comuni affinché questi contributi siano utilizzati nel modo migliore ed ai fini specifici per i quali erano stati destinati.

SANTANASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ho ascoltato con molta attenzione la proposta del senatore Lotti. Essa è un'autentica pregiudiziale alla prosecuzione dell'esame del disegno di legge. Indubbiamente la situazione è come viene prospettata, ma purtroppo non ci sono né i tempi né le possibilità di affrontarla almeno nell'ambito di questa seduta. Che la legge n. 151 non soddisfi appieno i problemi del settore è tra l'altro pacifico.

A parte il fatto che la pregiudiziale posta dal senatore Lotti pone una problematica alla quale il Governo non è in grado di rispondere in questa seduta, credo che non essendo stati acquisiti i pareri delle altre Commissioni competenti non si possa definire comunque il disegno di legge.

La mia non è una proposta di rinvio, ma soltanto quella di un momento di riflessione che consenta di riprendere l'esame di questo provvedimento nella prossima seduta. In quella sede il Governo potrebbe dare una risposta anche per quanto riguarda i tempi e le prospettive di una eventuale revisione della legge n. 151.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, vorrei fare soltanto alcune osservazioni.

Per quanto concerne la proposta formulata dal collega Lotti, non credo sia il caso di creare una intersecazione tra la legge n. 151 e questo provvedimento, in quanto si tratta di situazioni giuridicamente e sostanzialmente diverse. Potrebbe essere un rischio abbastanza grosso

quello che potremmo correre nell'innestare questi due problemi l'uno nell'altro.

Convengo però con il collega Lotti che c'è una richiesta di revisione della legge n. 151 per le deficienze che questa legge ha dimostrato nel periodo di attuazione. In questo senso potremmo avviare un'indagine sull'attuazione, qualora lo si ritenga utile e opportuno, della legge n. 151 per vedere quali modifiche sia utile apportarvi, senza attendere l'arrivo di qualche provvedimento di legge che richiederebbe tempi senz'altro maggiori.

Pertanto, la mia proposta di lavoro è di tenere separati i due elementi ma non lasciare che le cose vadano avanti così come sono, cercando di avviare una revisione della legge n. 151.

Per quanto riguarda la proposta formulata dal senatore Pagani, egli ha preannunciato alcuni emendamenti che vanno nella direzione dell'ipotesi da lui configurata. In effetti, abbiamo l'obbligo di risolvere il problema finanziario di queste aziende che attendono dal 1972; non possiamo continuare a lasciar correre le cose ancora per lungo tempo, tenuto conto che proprio il Senato nel 1980 ha approvato un disegno di legge che andava su questa strada, sulla linea del risanamento dei bilanci di queste aziende.

C'è perciò un motivo anche di coerenza per la nostra Commissione, legato all'approvazione del disegno di legge nella precedente legislatura e all'esigenza di affrontare i problemi di bilancio di queste aziende che da troppo tempo attendono delle decisioni. È necessario decidere sul pregresso, mentre sul futuro possiamo avere un momento di riflessione perchè vengano fugate talune perplessità esistenti.

Inoltre, circa la richiesta del senatore Masciadri in ordine al numero delle linee e al fatto che queste spesso percorrono itinerari identici a quelli del treno, ho cercato di valutare la materia prendendo anche contatti con funzionari del Ministero del tesoro che avevano fatto parte di quella commissione, di cui si fa riferimento nella relazione, che aveva predisposto quella analisi dei costi che ha portato poi alla valutazione della spesa complessiva del disegno di legge.

Non ho avuto la possibilità di andare ad analizzare tutto quello che è stato fatto da questa commissione, ma da quello che mi è stato detto l'analisi è stata fatta in termini sufficientemente obiettivi e di sicurezza dal punto di vista della serietà: ciò mi ha dato in qualche misura la garanzia che i contributi ed il costo complessivo dei contributi siano stati valutati con garanzie tali che non dovrebbero esserci preoccupazioni da questo punto di vista, tenendo anche conto del fatto che le aziende che svolgono queste attività sono state individuate in base alla legge del 1939 ed in base anche alle disposizioni della direttiva CEE del 1972. D'altronde, sia la legge n. 1822 del 1939 sia la direttiva CEE del 1972 n. 517 dettano criteri specifici cui è difficile derogare, per cui anche la preoccupazione sollevata dal senatore Masciadri circa la possibilità di interferenze tra linee di gran turismo e servizi ordinari a carattere frontaliero non credo sia fondata.

Resta tuttavia l'esigenza da parte della Commissione di vedere un po' più a fondo gli aspetti futuri di questa attività per la quale ci possono essere esigenze di un chiarimento che in questa sede non è stato possibile avere.

Sarebbe opportuno conoscere, dal momento che il Ministero dei trasporti ha la responsabilità della gestione di queste aziende e ha fatto parte formalmente della commissione mista Tesoro e Trasporti per la valutazione dei costi e delle aziende, con maggior chiarezza il quadro di tutto il problema.

Concludendo, non mescolerei – usando un termine più toscano che parlamentare – questo provvedimento con la legge n. 151, pur confermando un certo interesse a rivedere la materia contenuta nella legge n. 151 e la situazione venutasi a creare in seguito all'emanazione di quella legge. Circa l'ipotesi formulata dal senatore Pagani e ripresa poi anche dal senatore Vittorino Colombo, la ritengo un'ipotesi su cui sia possibile lavorare, che ci consentirebbe di arrivare a risolvere con una certa rapidità i problemi pregressi, anche se dovessimo fare lo stralcio degli articoli che riguardano il futuro di questo provvedimento e per i quali credo sia opportuno fare un approfondimento. È per questo che alcuni degli emendamenti che sto predisponendo sono diretti proprio a rendere più chiaro il provvedimento.

COLOMBO Vittorino (V.). Mi associo a quanto ha detto poco fa il relatore Pacini. Volevo anche sottolineare l'inopportunità di mescolare intendimenti programmatori con una normativa che, a mio giudizio, dovrebbe essere più modesta, ma anche più immediata.

Per esempio: è stato citato, prima, il caso di possibili sovrapposizioni di linee di autotrasporto di persone con linee ferroviarie. Evidentemente questo può essere un discorso da noi preso in considerazione, non per programmare quello che è compito dell'esecutivo programmare, ma per ricavarne un criterio.

A questo proposito ricordo che c'è un dato di fatto: il Ministero dei trasporti era stato impegnato a far pervenire, entro il 30 giugno, il piano per la graduale soppressione di tratti di linee ferroviarie, i cosiddetti «rami secchi». Non voglio ora rimproverare il Ministro per pochi giorni di ritardo; voglio dire che, per entrare nel merito, ovviamente occorrerebbe avere anche quel dato a disposizione, perchè servirebbe se non ad una decisione, quanto meno come punto di riferimento per un orientamento successivo.

Anche a questo proposito, cioè, andremmo ad imbarcarci in una serie di valutazioni, che, indubbiamente, potrebbe portare la cosa alle lunghe, la qual cosa penso sia sconsigliabile.

LOTTI. Prendo atto della proposta del Sottosegretario, a nome del Governo, di riflettere un momento per riprendere in seguito il discorso.

Ho ascoltato le valutazioni del relatore e di altri colleghi. Non c'è dubbio che siamo di fronte a due situazioni giuridiche profondamente diverse e che devono camminare su binari diversi; ma è anche vero che esistono oggettive connessioni tra trasporti regionali e trasporti statali, e queste connessioni dobbiamo conoscerle.

Parliamo, quindi, di un supplemento di istruttoria. Sarà necessario, infatti, ascoltare il parere delle Regioni tenendo ben presenti le considerazioni del senatore Colombo relative all'eventuale soppressione di linee ferroviarie, sulle quali la posizione del mio Gruppo è già nota. Credo che se è vero che siamo di fronte a due fattispecie

giuridiche diverse, è altrettanto vero che nell'ambito della programmazione complessiva del sistema dei trasporti su gomma con autoservizi esistono delle connessioni che non possono sfuggirci.

Allora può essere che l'affrontare i problemi sulla scorta di una documentazione puntuale, seria, precisa e certa rappresenti una sicura soluzione del problema; però non c'è dubbio che il futuro non può non essere correlato, in primo luogo, alle scelte di carattere generale che devono tener presente il ruolo delle Regioni; in secondo luogo alle scelte di merito che, nell'ambito della riforma della legge n. 151, andremo ad affrontare. Infatti vi sarà certamente una correlazione tra le opzioni che faremo in merito alla legge n. 151 per i trasporti regionali e quelle sul provvedimento al nostro esame.

Occorre porre le aziende sullo stesso piano e, soprattutto, il legislatore in uno stato di certezza.

Le questioni che ho sollevato e che, anche se parzialmente, ho visto recepite dalle altre forze politiche, suscitano preoccupazioni che meritano di essere fugate per consentire alla Commissione di legiferare in tutta tranquillità.

Non dobbiamo dimenticare, infatti che, stiamo parlando di decine e decine di miliardi che vengono assegnati alle aziende sulla scorta, molto spesso, di parametri forfettari che andrebbero quanto meno chiariti al legislatore, per renderlo certo di operare a ragion veduta, senza cioè compiere errori che gli verrebbero rimproverati, visto che ci troviamo in una situazione di finanza pubblica difficile e che ogni spesa deve essere attentamente motivata e valutata.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei chiarire che, in sostanza, non ho fatto alcuna proposta di rinvio. Ho detto, invece, che la tematica posta dalla pregiudiziale comunista investe una problematica molto ampia che riguarda non soltanto i trasporti nazionali, ma anche quelli internazionali.

In realtà ritengo che la tematica sia estremamente importante e connessa a tutta la problematica dei trasporti: delle ferrovie in concessione, delle stesse ferrovie dello Stato, del piano nazionale dei trasporti. Ciò è la prova che si incomincia a ragionare non più dando spazio a provvedimenti a pioggia o a discussioni disarticolate, ma che ci si è avviati - nell'ambito del Ministero dei trasporti - verso un indirizzo tutto diverso, secondo le indicazioni del Parlamento. Tanto ciò è vero che, terminati gli studi, già si è passati alla fase esecutiva del piano nazionale dei trasporti dal quale dovranno discendere altre scelte, tra cui quelle che riguardano l'eliminazione dei «rami secchi» e la compatibilità tra i vari sistemi di trasporto.

Certamente tra una settimana non potremo dare queste risposte, ma è anche vero che questo lasso di tempo ci può consentire di approfondire la problematica e di dare una risposta chiara, precisa, anche sui tempi. Anche sulla separazione tecnica credo sia prevalente tale indirizzo e di questo, naturalmente, il Governo terrà conto.

Bisogna successivamente affrontare anche il problema dei trasporti regionali che, secondo l'unanime convincimento di questa Commissione, indubbiamente, con la legge n. 151 non trova più riscontro nelle esigenze reali.

PRESIDENTE. Sospendiamo brevemente i nostri lavori.

*I lavori vengono sospesi alle ore 11,20 e sono ripresi alle ore 12,25.*

PRESIDENTE. Riprendiamo i lavori poc'anzi sospesi.

Propongo di rinviare il seguito della discussione alla seduta pomeridiana di martedì prossimo al fine di consentire un ulteriore approfondimento della materia al nostro esame e trovare una soddisfacente soluzione complessiva al disegno di legge n. 1317.

Non facendosi osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 12,30.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DoTT. ETTORE LAURENZANO