

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

43° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 LUGLIO 1985

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Provvedimenti urgenti per la ristrutturazione del mercato dell'autotrasporto» (1345), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE	Pag. 2, 5, 9 e <i>passim</i>
CARTIA (PRI)	7, 8
COLOMBO Vittorino (V.) (DC)	6
FONTANARI (Misto-SVP)	8
LOTTI (PCI)	5, 18
MASCARO (DC), relatore alla Commissione ..	2, 10
MASCIADRI (PSI)	5, 17

MELILLO, sottosegretario di Stato per i trasporti Pag. 10 |

PAGANI Maurizio (PSDI) 8 |

TASSONE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici 8 |

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

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE 18, 19 |

LOTTI Maurizio (PCI) 19 |

MELILLO, sottosegretario di Stato per i trasporti 18 |

I lavori hanno inizio alle ore 11,15.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

**«Provvedimenti urgenti per la ristrutturazione del mercato dell'autotrasporto»
(1345), approvato dalla Camera dei deputati
(Discussione e approvazione)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Provvedimenti urgenti per la ristrutturazione del mercato dell'autotrasporto», già approvato dalla Camera dei deputati.

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

MASCARO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, ai gravi ed urgenti problemi relativi alla ristrutturazione del mercato dell'autotrasporto avrebbe dovuto provvedere la legge n. 815 del 1980, che istituì a suo tempo un fondo nazionale per il credito agevolato per l'autotrasporto merci, che agiva attraverso la concessione di contributi in conto interesse. Lo scopo di tale legge avrebbe dovuto essere, appunto, quello di rinnovare il parco degli autoveicoli e, naturalmente, quello di sviluppare forme incentivanti per le cooperative, per l'associazionismo.

Nel 1983, però, si determinò l'inoperatività di tale legge in seguito alla sua impugnativa in sede comunitaria, giacchè essa prevedeva un meccanismo che era, per così dire, di alterazione del principio della libera concorrenza tra le imprese che agivano nei paesi della Comunità europea. Al blocco della legge n. 815 si deve poi aggiungere il blocco del fondo centrale di garanzia per la copertura dei rischi, che fu istituito proprio per cercare di aiutare gli autotrasportatori più piccoli, più deboli, che non potevano offrire garanzie sufficienti in relazione ai rischi connessi ai finanziamenti accordati dagli istituti bancari.

A ciò si deve poi aggiungere, come fatto ulteriormente negativo, il costo dei veicoli pesanti nuovi e la crisi del mercato dell'autotrasporto merci, originata anche da un esubero della offerta del trasporto, proprio in conseguenza dell'entità del parco circolante, appunto troppo consistente, con una forte concorrenzialità, quindi, all'interno del settore.

Con il disegno di legge oggi al nostro esame viene abbandonato il principio cui la legge n. 815 si ispirava, che era più complessivo, anche perchè parte degli obiettivi di tale legge sono da ricondursi all'interno del piano generale dei trasporti in corso di elaborazione. Il provvedimento in esame si pone, invece, come obiettivo quello di realizzare un diverso sistema per quanto riguarda la regolamentazione dell'autotrasporto merci. Questo sistema, in primo luogo, tiene conto delle osservazioni fatte dalla Commissione della Comunità europea cui ho

fatto cenno poc'anzi, e quindi agisce attraverso incentivi diretti all'acquisto di nuovi veicoli ed alla radiazione dei vecchi; tende poi alla razionalizzazione del settore mediante la riduzione complessiva della vetustà del parco mezzi circolanti, all'abbassamento dei tassi di inquinamento gassoso e sonoro, nonché all'abbassamento del consumo ed all'aumento della sicurezza nella circolazione stradale.

In secondo luogo, viene perseguito l'obiettivo di incrementare il fenomeno dell'associazionismo cooperativo tra i lavoratori autonomi ed artigiani, appunto per rafforzare queste categorie più deboli, onde eliminare l'effetto negativo della polverizzazione delle imprese, in particolare le piccole e piccolissime, e quindi creare i presupposti per consentire a questo settore di incamminarsi verso una prassi di sana economia di mercato. Questo disegno di legge si propone di raggiungere gli obiettivi che ho appena indicato attraverso tre direttrici principali. Anzitutto si istituisce un contributo in conto capitale per le imprese che acquistino veicoli nuovi radiando contemporaneamente i vecchi, la cui portata deve comunque essere superiore a quella degli autoveicoli da acquistare; i contributi di avviamento, poi, sono crescenti in funzione della differenza tra il numero dei veicoli radiati a quello dei veicoli nuovi: tanto maggiore cioè è il numero dei primi rispetto agli altri, tanto più aumenterà questo contributo.

La seconda direttrice è quella di concedere un contributo in conto capitale non solo per l'acquisto degli autoveicoli previsti dalle lettere *d*), *e*) ed *f*) dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, ma anche di quelli previsti dalle lettere *g*), *h*) ed *i*), nonché i rimorchi, i semirimorchi e le relative carrozzerie intercambiabili, sempre però in sostituzione di autoveicoli posseduti dalla ditta da almeno due anni. Ovviamente, in rapporto a tale sostituzione di automezzi, la concessione del contributo è subordinata alla riduzione della capacità di trasporto, che è uno degli obiettivi che tale disegno di legge si propone.

La terza direttrice, infine, è quella di riattivare l'intervento del fondo centrale di garanzia, di cui ho parlato all'inizio, previsto all'articolo 1 della legge n. 467 del 1984, per fare appunto in modo che i richiedenti possano anche giovare dei benefici da tale legge previsti. Si è inteso con tale provvedimento introdurre norme che non si prestassero ad entrare in conflitto con organismi comunitari e, soprattutto, che non violassero il principio della libera concorrenza. È stato riconosciuto che questa normativa rispetta tali principi e fa salve le esigenze della Comunità europea in quanto è finalizzata a ristrutturare e risanare un mercato che presenta capacità e mezzi eccedentari, subordinando la concessione degli aiuti alla riduzione delle capacità superflue.

Passando all'esame degli articoli, rilevo che l'articolo 1 definisce gli obiettivi della legge che sono quelli che ho cercato di evidenziare in questa mia relazione.

L'articolo 2 prevede la costituzione di un fondo nazionale per l'autotrasporto di cose per conto terzi e ne fissa la dotazione finanziaria in 80 miliardi, riservandone l'80 per cento al contributo per la rottamazione ed il 20 per cento al contributo per l'acquisto di nuovi veicoli, così come previsto dagli articoli 3 e 6. L'articolo 2 si pone

l'obiettivo di favorire la creazione di cooperative di consorzi e di organizzazioni associate alle quali è riservato il 30 per cento degli investimenti previsti dalla legge.

L'articolo 3 istituisce dei contributi per la rottamazione a favore di coloro che acquistino autoveicoli, che si individuano in autocarri, trattori stradali ed autoveicoli per trasporti specifici dotati di una particolare attrezzatura permanente relativa a tale scopo, sempre se di peso superiore ai 115 quintali. Il presupposto per ottenere questi contributi è la contemporanea e definitiva radiazione dalla circolazione di uno o più autoveicoli in disponibilità o di proprietà della impresa da almeno due anni. Un ulteriore presupposto per la concessione del contributo è che il carico complessivo del veicolo acquistato sia inferiore a quello del veicolo rottamato, e ciò allo scopo di abbassare il livello della capacità di trasporto.

L'articolo 4 riguarda le modalità di determinazione del contributo e si propone di evitare l'erogazione di contributi elevati a favore di singoli beneficiari, distribuendoli invece fra il maggior numero possibile di imprese. L'articolo fissa l'entità del contributo in percentuali variabili dal 20 al 75 per cento del prezzo di listino in funzione del numero dei veicoli radiati, al fine di incentivare la rottamazione, ponendo il limite massimo di un milione di lire per ogni punto percentuale del prezzo di listino del veicolo a motore nuovo.

L'articolo 5 disciplina il regime delle autorizzazioni in relazione sia all'acquisto di nuovi veicoli, sia in relazione a quelli rottamati, prevedendo che le autorizzazioni speciali possano essere trasferite dal veicolo rottamato a quello nuovo senza limiti e condizioni.

L'articolo 6 prevede l'istituzione di un contributo per la sostituzione degli autoveicoli che riguarda sia l'acquisto di autoveicoli di prima immatricolazione, nonchè l'acquisto di autotreni, rimorchi e semirimorchi, sempre sulla base del presupposto che si sostituisca un veicolo della stessa specie già circolante in disponibilità dell'impresa da almeno due anni, ed alla condizione che da questa sostituzione derivi una riduzione della capacità di trasporto.

L'articolo 7, riguardante le modalità di determinazione del contributo, prevede che lo stesso venga concesso in misura non superiore al 20 per cento del prezzo del veicolo a motore nuovo. Informo la Commissione che sull'articolo 7, presso la competente Commissione della Camera dei deputati, fu proposto un emendamento soppressivo delle parole «a motore»; la ragione di questo emendamento risiede nella necessità di agevolare l'acquisto anche di quelle parti che a motore non sono, come per esempio i rimorchi. L'emendamento stesso però non fu preso in considerazione, non so se perchè non si sia voluto accettarlo o perchè ne sia stata sottovalutata l'importanza.

L'articolo 8 riguarda la composizione della commissione consultiva che deve esprimere un parere sulle domande di contributo; anche sull'articolo 8, durante l'esame presso la Camera dei deputati, era stato proposto un ulteriore emendamento in base al quale la commissione doveva essere presieduta dal Ministro o da un Sottosegretario da lui delegato, mentre la formulazione approvata prevede che la commissione possa essere presieduta da un delegato del Ministro che teoricamente può anche non essere il Sottosegretario.

L'articolo 10 prevede le modalità, i tempi e le procedure per la presentazione delle domande; sottolineo la non cumulabilità dei contributi previsti dagli articoli 3 e 6, cosicché le domande possono essere presentate per ottenere il contributo di rottamazione o quello di sostituzione alle condizioni stabilite rispettivamente dall'articolo 3 o dall'articolo 6.

L'articolo 11 prevede garanzie da parte dello Stato circa la rispondenza alle finalità pubbliche degli obiettivi del provvedimento, e quindi l'inalienabilità dei veicoli per i quali siano stati ottenuti i contributi previsti dal presente disegno di legge, mentre l'articolo 12 prevede il limite massimo del contributo in ragione di 500 milioni.

L'articolo 13 prevede la formale abrogazione della legge n. 815 del 1980, mentre l'articolo 14 stabilisce la copertura finanziaria per gli 80 miliardi stabiliti dalla legge.

Tornando ai due emendamenti cui ho fatto cenno, credo che si debba stabilire se dare preminenza all'urgenza della approvazione della legge - peraltro fortemente attesa - e quindi astenersi anche in questa sede dal prendere in esame i due emendamenti proposti, ma non accolti dalla 10^a Commissione permanente della Camera dei deputati, o decidere diversamente e quindi esaminare i due emendamenti.

È un problema che vi pongo. Personalmente ritengo che allo stato in cui ci troviamo dovrebbero prevalere le ragioni dell'urgenza, senza peraltro sottovalutare l'errore materiale che è stato commesso inserendo le parole «a motore», perché ciò virtualmente potrebbe escludere dal beneficio i rimorchi. Nell'ipotesi che vi sia la possibilità di ammettere al contributo, senza modificare il testo, tutti i mezzi, a motore e non, evidentemente il problema non si porrebbe e proporrei quindi l'approvazione del provvedimento al nostro esame nel testo trasmessoci dalla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Mascaro per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale.

MASCIADRI. Per quanto riguarda gli obiettivi di questo provvedimento, mi sembrano giusti ed importanti, sia in materia di riduzione dei veicoli, che per l'anzianità del parco veicoli circolante, che per l'aggregazione delle imprese di fronte alla concorrenza di altre nazioni.

Premettendo che anche a mio avviso le ragioni dell'urgenza del varo di questo provvedimento dovrebbero prevalere su altre considerazioni, pur di fronte a qualche imperfezione, vorrei avanzare una osservazione e chiedere una precisazione al Ministro in merito ai motivi di congruità che stanno alla base dello stanziamento di 80 miliardi per il fondo nazionale. Perché 80, e non 60, e non 100? Ciò detto, mi dichiaro favorevole all'approvazione di questo provvedimento che si propone di intervenire in un settore che è sempre stato particolarmente trascurato.

LOTTI. Sarò molto breve, signor Presidente, perché i senatori comunisti condividono gli obiettivi del disegno di legge n. 1345 e soprattutto ritengono sia necessario approvarlo nel testo trasmessoci

dalla Camera dei deputati; questo per i motivi di urgenza che già i colleghi Mascaro e Masciadri hanno evidenziato.

Gli obiettivi del disegno di legge sono già stati esaurientemente illustrati dal relatore; mi pare utile sottolineare come esso possa offrire un effettivo contributo al superamento della crisi del settore, crisi che ha fondamento, oltre che in diverse altre cause, soprattutto in uno scarto eccessivo fra domanda ed offerta di trasporto. Bisogna superare la polverizzazione del settore, come pure l'obsolescenza del parco autoveicoli, preoccupante in particolare dal punto di vista della sicurezza. Il settore industriale che produce automezzi, inoltre, potrebbe avere un pur modesto aiuto al superamento delle proprie difficoltà dall'approvazione di questo provvedimento. Le finalità del disegno di legge si muovono anche in direzione di un superamento delle difficoltà emerse in sede di Comunità economica europea per le precedenti normative varate.

Credo che il processo di aggregazione delle imprese debba essere favorito in ogni modo, perchè sono le stesse condizioni del mercato a richiedere un simile orientamento. Sono convinto che una diversa aggregazione delle imprese in forme cooperative possa incidere sulla diminuzione dei costi di trasporto, circostanza utile per l'economia complessiva del nostro paese.

Sono questi, in sintesi, i motivi per cui i senatori del Gruppo comunista esprimono voto favorevole sul disegno di legge n. 1345, condividendo la necessità di una sua rapida approvazione, senza modifiche, nel testo trasmessoci dalla Camera dei deputati.

COLOMBO Vittorino (V). Sarò anch'io molto rapido nell'esprimere l'apprezzamento e l'assenso del Gruppo democratico-cristiano sul presente disegno di legge. Non vi è alcun dubbio che esiste la necessità di intervenire nel settore dell'autotrasporto per svecchiare il parco automezzi circolante e, per quanto possibile, per cercare di ridurre il numero dei veicoli ed il numero delle imprese, favorendo le associazioni e le aggregazioni. Siamo quindi d'accordo sulla filosofia del provvedimento, come pure sul testo trasmessoci dalla Camera dei deputati.

Semmai c'è da rammaricarsi per l'entità dell'intervento, mentre mi associo alle richieste del collega Masciadri circa informazioni sui risultati ottenibili. Ho fatto alcune ipotesi, pur se approssimative, e rispetto al numero di autoveicoli circolanti in Italia, ottanta miliardi rappresentano a mio giudizio una cifra, se non irrilevante, certamente modesta. Il Sottosegretario, comunque, credo potrà fornire alcune precisazioni, dal momento che saranno state fatte delle ipotesi e quindi un certo ordine di grandezza deve essere stato calcolato.

Sono d'accordo, quindi, sulla legge e sul suo impianto. Desidereremmo però, pur non presentando proposte emendative, che il Governo prendesse atto di alcune osservazioni che, peraltro, a nostro parere, possono tranquillamente risolversi in sede di attuazione della legge. La più delicata riguarda l'articolo 8, cui ha già fatto cenno il senatore Mascaro, e più precisamente la presidenza della commissione. Si tratta di una commissione tecnico-categoriale, proprio per questo però presieduta dal Ministro, cioè dall'autorità politica. Credo allora che sia abbastanza naturale che il delegato debba essere un Sottosegretario,

qualora il Ministro non possa presiederla. Si sarebbe potuto, forse, fare tale precisazione nel testo, comunque ritengo possa essere sufficiente una assicurazione in proposito da parte del Governo.

Per quanto riguarda l'articolo 7 ad una prima lettura la dizione «a motore» può apparire limitativa, tuttavia devo dire che leggendo più attentamente il testo dell'articolo una modifica non appare necessaria. Ci si riferisce, infatti, all'entità del contributo, che non può essere superiore al 20 per cento del prezzo di listino del veicolo a motore. Questo è il tetto massimo, ma evidentemente può anche essere inferiore. Poichè i rimorchi, i semirimorchi e così via, sono chiaramente compresi nell'articolo 6, evidentemente la misura del contributo può essere inferiore al 20 per cento del prezzo di listino del veicolo a motore, rapportato ovviamente al tipo di veicolo che viene sostituito. Mi sembra che nell'articolo 7 chiaramente si fissa un tetto massimo, ma, essendoci la possibilità di lavorare al di sotto di questo tetto, evidentemente si può tenere conto del tipo di veicolo se per caso non è a motore. Ritengo, quindi, che chiarita in questo senso l'interpretazione, il problema possa essere agevolmente superato.

All'articolo 2, poi, al terzo comma, si dice che il Ministro può determinare diversamente «le quote» di cui allo stesso terzo comma, che sono gli importi riservati alle cooperative. Faccio presente che in realtà si tratta di una quota, che è il trenta per cento della riserva a favore delle cooperative, quindi il termine al plurale non avrebbe senso. Al secondo comma, infine, si prevede che l'80 per cento debba essere riservato ai contributi di cui all'articolo 3 e il 20 per cento a quelli di cui all'articolo 6, rispettivamente la rottamazione e la sostituzione. Dopo di che, al terzo comma, si prevede il 30 per cento per le cooperative. Non vorrei, allora, che questo sovrapporsi di percentuali provocasse qualche complicazione, che qualche funzionario del Ministero, magari molto diligentemente, interpretasse nel senso che alle cooperative deve essere riservato il 30 per cento e dell'80 e del 20. L'importante è che il 30 per cento sia riferito al totale e non alle due voci specifiche. Anche questa è una semplice osservazione che porto all'attenzione del Governo ai fini dell'applicazione pratica della legge, per la quale però non intendo presentare emendamenti.

Con queste osservazioni, circa le quali mi auguro che il rappresentante del Governo possa dichiarare il suo accordo, anche perchè mi sembra che non comportino necessità di modifiche, ritengo che si possa approvare il testo - del quale come dicevo, condividiamo pienamente lo spirito e gli obiettivi - così come ci è pervenuto dalla Camera dei deputati.

CARTIA. Desidero esprimere, a nome del Gruppo repubblicano, parere favorevole a questo disegno di legge, che favorisce un settore particolarmente travagliato ed in crisi, specialmente con riguardo alle piccole imprese.

Vorrei richiamare l'attenzione del Governo su alcuni punti che interessano l'autotrasporto e che d'altronde il Governo già conosce e prende in considerazione, quali il problema dell'ispettorato della Motorizzazione civile per quanto riguarda il collaudo degli autoveicoli, per la carenza di personale per il collaudo tecnico...

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. C'è un provvedimento di potenziamento della Motorizzazione civile all'esame della Camera dei deputati che viene incontro a questa esigenza.

CARTIA. So che tutte le mie sollecitazioni sono lapalissiane, in quanto il Governo già conosce i problemi concernenti la viabilità, problemi che non sono solo di tempi, di orari e di corsie sulle autostrade riservate agli automezzi pesanti. Vi è, ad esempio, anche il problema di un controllo del rapporto tra il numero di licenze concesse agli autotrasportatori che dall'estero vengono in Italia ed a quelli che dall'Italia vanno all'estero: mi sembra, infatti, che vi sia una certa discrepanza tra il numero delle une e delle altre. Altra questione è quella di favorire una certa aggregazione tra le imprese, affinché i trasporti non avvengano in un senso con gli automezzi carichi e nell'altro vuoti, che vi sia quindi la possibilità di un collegamento tra le varie ditte. Infine, c'è il problema di uno snellimento delle procedure doganali, questione che interessa in parte il Ministero dei trasporti e in particolare quello delle finanze.

Fatte queste sollecitazioni, ribadisco il parere favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame.

FONTANARI. Signor Presidente, intervengo anch'io per dichiararmi favorevole all'approvazione del disegno di legge, di cui condivido gli obiettivi e l'impianto generale.

Condivido comunque anche le questioni poste dal senatore Cartia, associandomi a quanto da lui dichiarato in ordine alla soluzione dei problemi che incidono sul trasporto nel settore merci, che il provvedimento in discussione aiuta in parte a risolvere, ma che in definitiva permangono.

Vorrei comunque manifestare qualche perplessità sull'articolo 3, pur non presentando emendamenti al riguardo. In particolare, mi riferisco al primo comma del suddetto articolo, laddove si prevede che è possibile la rottamazione di autoveicoli di cui le imprese abbiano la disponibilità da almeno due anni. Ciò potrebbe far sorgere qualche interpretazione negativa. Infatti, la disponibilità può riguardare l'acquisto di un veicolo nuovo o di uno già usato. In quest'ultimo caso, i due anni previsti vanno bene. Non si può dire lo stesso di un veicolo nuovo acquistato dalla ditta, che dopo due anni può andare alla rottamazione. A me sembra uno spreco perchè dopo due anni dal suo acquisto un veicolo nuovo non è rottamabile.

Pertanto, gradirei che il Sottosegretario ne prendesse nota e che la Commissione desse un'interpretazione più precisa in merito alla formazione delle graduatorie.

PAGANI MAURIZIO. Signor Presidente, intervengo brevemente per esprimere il voto favorevole del Gruppo socialdemocratico al disegno di legge in discussione, anche se la mia parte politica ritiene che questo provvedimento non sia che una goccia che cade su un deserto quale è il mondo dell'autotrasporto.

Infatti, considerando le dimensioni del parco degli autoveicoli per autotrasporto in circolazione e la loro vetustà media, siamo dell'avviso

che l'entità della dotazione finanziaria del fondo nazionale per l'autotrasporto, che è di 80 miliardi, sia del tutto insufficiente ad assicurare un'incisiva azione di ammodernamento e nel contempo a portare avanti efficacemente la necessaria azione di ristrutturazione del mercato con accorpamenti e riduzione del numero di autoveicoli circolanti, decisamente eccessivi.

Non dimentichiamo infatti che - come è noto - l'offerta di autotrasporto è superiore del 36 per cento circa alla domanda; ciò è una delle cause determinanti un'enorme sfasatura nel mercato. Riteniamo pertanto che l'azione dovrebbe essere molto più incisiva, a cominciare dal riesame delle leggi fondamentali che regolano il mercato stesso.

Comunque, pur nella limitatezza dei suoi propositi, ci dichiariamo favorevoli - ripeto - al disegno di legge.

PRESIDENTE. Anzitutto vorrei fare una precisazione. Il disegno di legge di discussione, anche se modesto nei suoi contenuti finanziari, si muove indubbiamente in una direzione positiva per quanto riguarda i complessi problemi esistenti nel settore dell'autotrasporto merci. È quindi un provvedimento molto atteso sia dalle varie categorie che dalle imprese operanti in questo ambito.

Vorrei quindi precisare affinché resti agli atti che il provvedimento, approvato dalla Camera dei deputati, è stato assegnato alla Commissione il 30 maggio scorso e che solo questa mattina è pervenuto il parere favorevole della Commissione affari costituzionali. Vorrei inoltre far presente che l'attività parlamentare è stata nel frattempo interrotta per un lungo periodo di tempo sia per il *referendum* riguardante la scala mobile che per l'elezione del Presidente della Repubblica, nonché per la successiva elezione del Presidente del Senato.

È mio dovere fare queste precisazioni per chiarire a coloro che avessero questioni da porre in ordine al calendario dei lavori che i tempi dell'*iter* del disegno di legge sono stati in realtà particolarmente rapidi.

Detto questo, ritengo, anche considerandone l'urgenza, che dobbiamo approvare il provvedimento nel testo che ci è stato trasmesso dalla Camera, senza quindi introdurre modifiche. Non credo infatti che sia sostanzialmente carente negli obiettivi che si propone di raggiungere.

In particolare, riferendomi all'osservazione fatta dal senatore Mascaro e concordando con le considerazioni del senatore Vittorino Colombo (V.), a mio avviso, non si esclude affatto il rinnovo delle altre parti del veicolo ma si fissa un parametro di riferimento per il contributo. Poi ognuno è libero di rinnovare la parte trainante con il motore o invece parti trainate. Vi è probabilmente un'indicazione di priorità. Non vi è dubbio che la parte che maggiormente necessita di essere rinnovata è quella trainante con il motore. È quindi questa che deve essere privilegiata nel contributo.

Comunque, sono consapevole che questo è solo un provvedimento di urgenza, al quale dovranno seguirne altri, in particolare per adeguare la dotazione finanziaria del fondo nazionale per l'autotrasporto. Dovremo quindi tornare su questi problemi con altre iniziative per cercare di risolverli, considerando anche che attualmente non vi sono le condizioni per invertire la tendenza a favore del trasporto su rotaia o

altri tipi di trasporto e che dovranno passare ancora moltissimi anni prima che ciò possa avvenire, ammesso che sia possibile.

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

MASCARO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, non ho molto da aggiungere a quanto è stato detto finora. Mi trovo sostanzialmente d'accordo con le considerazioni svolte dai senatori intervenuti nel dibattito; in particolare, condivido la richiesta di chiarimento del senatore Masciadri riguardo alla dotazione di 80 miliardi, ai risultati che si possono ottenere e al criterio che ha determinato l'entità della cifra.

Mi sento confortato dalle interpretazioni che sono state date all'articolo 7 dal senatore Vittorino Colombo (V.) e dal Presidente e mi auguro che nell'attuazione del provvedimento non emergano disagi e contraddizioni per quanto riguarda appunto la questione sollevata, per cui il disegno di legge, in un primo momento, da un esame forse non adeguato, poteva sembrare limitativo rispetto agli obiettivi che ci eravamo posti.

Sottolineo che, come ha già evidenziato il Presidente, sono pervenuti i pareri delle competenti Commissioni. Quindi, allo stato delle cose, è giusto che prevalga la considerazione della urgenza del provvedimento. Conseguentemente, anch'io rinuncio a sollevare qualunque altra questione e soprattutto a formalizzare gli emendamenti. Invito pertanto la Commissione ad approvare il disegno di legge nel testo che ci è stato trasmesso dalla Camera dei deputati.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anzitutto devo dare atto al Presidente della rapidità con cui la Commissione ha proceduto nella discussione del disegno di legge e dell'impegno dimostrato, data l'importanza del provvedimento.

È evidentemente un disegno di legge non risolutivo. L'autotrasporto merci nel nostro paese è un settore molto importante e, anche quando sarà invertita la tendenza affinché quote di traffico merci siano assorbite da altri tipi di trasporto, questo settore avrà sempre un ruolo preponderante. In questo l'Italia è più simile alla Gran Bretagna che alla Germania e alla Francia: in Gran Bretagna, dove le ferrovie funzionano bene, l'autotrasporto merci recita la parte del leone.

Data l'importanza del settore, dobbiamo renderci conto che esiste una situazione di grave crisi, vi è uno squilibrio enorme tra domanda e offerta, vi è una polverizzazione del settore che non può consentire ad esso una vita tranquilla. Si tratta quindi di approfondire tutte la questione e di intervenire in modo più radicale.

Questo è un provvedimento urgente che ha lo scopo di avviare la razionalizzazione, la ristrutturazione del settore. È un provvedimento che ha origine soprattutto nella soppressione, voluta dalla CEE, della legge n. 815; la decisione della CEE ha creato un vuoto che attraverso questo provvedimento si intende colmare. Non possiamo dire di risolvere il problema del settore approvando questa legge, possiamo però dire che lo abbiamo avviato a soluzione e che si tratterà di fare in seguito gli ulteriori passi nella direzione giusta che è quella di

razionalizzare il settore riducendone la capacità complessiva. Questo provvedimento, che rinnova il parco veicolare sotto condizione di sostituirlo e di ridurlo, è un primo passo in quella direzione. L'incentivazione dello associazionismo vuole inoltre essere uno strumento per uscire dalla attuale frammentazione, ridimensionando il peso dei «padroncini», favorendo la costituzione di aziende di più grandi dimensioni che possano rendere più forte l'intero settore.

Per quanto riguarda le osservazioni sollevate dal relatore, devo ripetere quanto detto dal senatore Vittorino Colombo, e fugare le perplessità facendo venir meno la ragione della presentazione di emendamenti. In particolare per quanto riguarda la Commissione consultiva credo si possa dare assicurazione circa una lettura in base alla quale delegato del Ministro è il Sottosegretario che ha la delega nella materia; solo nel caso in cui tutti i Sottosegretari siano impediti, si dovrà allora far ricorso ad un altro delegato, stante la necessità di far funzionare la Commissione. È chiaro però che il delegato per antonomasia del Ministro è il Sottosegretario ed in particolare il Sottosegretario che ha la delega nella materia specifica. Per quanto riguarda l'ammontare dello stanziamento, abbiamo più volte ricordato in questa sede il carattere parziale e non risolutivo del provvedimento; è uno stanziamento insufficiente ed inadeguato a risolvere tutti i problemi, ma rappresenta dunque un primo passo. Credo d'altra parte che sia lo stanziamento disponibile in questo momento; gli 80 miliardi previsti per questa legge risultano per il 75 per cento (60 miliardi) dalla riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 7295 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per il 1985, e per il 25 per cento da una disponibilità residua di 20 miliardi dello stesso capitolo per il 1984. Il Parlamento dovrà in seguito prevedere stanziamenti più consistenti una volta avviato questo processo, che bisogna incentivare nell'interesse non solo di un settore, ma nell'interesse dell'economia del paese nel suo complesso.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

(Finalità della legge)

1. Lo Stato interviene nel settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi con gli interventi finanziari previsti nella presente legge, allo scopo di favorire:

a) la ristrutturazione del mercato, allo scopo di realizzare la riduzione dei veicoli e dell'anzianità del parco circolante, dell'inquinamento causato dalle emissioni gassose e sonore, dei consumi, nonché allo scopo di aumentare la sicurezza della circolazione dei veicoli;

b) l'aggregazione delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi in cooperative e consorzi.

È approvato.

Art. 2.

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

1. Per le finalità di cui al precedente articolo 1, nello stato di previsione del Ministero dei trasporti è costituito il Fondo nazionale per l'autotrasporto di cose per conto di terzi, con una dotazione di lire 80 miliardi.

2. L'80 per cento di tale Fondo è riservato ai contributi previsti dall'articolo 3, il 20 per cento ai contributi di cui all'articolo 6.

3. Alle cooperative, ai consorzi, alle imprese associate in cooperative o consorzi esercenti l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi è riservato il 30 per cento degli investimenti previsti dalla presente legge. Sulla base dell'andamento della ristrutturazione del mercato dell'autotrasporto, il Ministro dei trasporti può determinare diversamente le quote di riserva previste dal presente comma, con il parere della commissione consultiva di cui all'articolo 8, di concerto con il Ministro del tesoro.

È approvato.

Art. 3.

(Contributo per la rottamazione di autoveicoli)

1. Le imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, iscritte nell'albo degli autotrasportatori, a norma della legge 6 giugno 1974, n. 298, siano esse imprese singole, cooperative, consorzi o imprese associate in cooperative o consorzi, che acquistino la disponibilità di un autoveicolo nuovo di fabbrica, di cui alle lettere *d)*, *e)* ed *f)*, con esclusivo riferimento ai trasporti specifici per conto di terzi di determinate cose e distinti da una particolare attrezzatura permanente relativa a tale scopo, dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, radiando dalla circolazione contemporaneamente ed in modo definitivo uno o più autoveicoli tra quelli sopra specificati di portata utile maggiore di 70 quintali e peso complessivo a pieno carico maggiore di 115 quintali, di cui abbiano la disponibilità da almeno due anni, possono richiedere il contributo del fondo di cui all'articolo 2 della presente legge per l'acquisto dell'autoveicolo nuovo di fabbrica, con portata utile maggiore di 70 quintali e peso complessivo a pieno carico maggiore di 115 quintali.

2. La portata degli autoveicoli da radiare dalla circolazione deve essere complessivamente superiore a quella degli autoveicoli da acquistare.

3. Per le cooperative, i consorzi, le imprese associate in cooperative e consorzi esercenti l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi, il requisito della iscrizione nell'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, deve essere soddisfatto o dai soggetti stessi o dai singoli operatori associati.

È approvato.

Art. 4.

*(Modalità di determinazione del contributo
per la rottamazione di autoveicoli)*

1. Il contributo di cui al precedente articolo 3 è dovuto nelle misure del 20 per cento, 35 per cento, 50 per cento, 65 per cento, 75 per cento, con il limite massimo di un milione di lire per ogni punto percentuale del prezzo di listino del veicolo a motore nuovo, rispettivamente per la radiazione contemporanea e permanente dalla circolazione di uno, due, tre, quattro, cinque veicoli a motore in disponibilità della stessa impresa, che siano circolanti, intendendosi per circolanti i veicoli per i quali è stata assolta nei termini di legge la tassa prevista dal decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1983, n. 53.

2. Il prezzo di listino da assumere a riferimento per il calcolo del contributo di cui al precedente comma è quello depositato presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente legge, oppure quello risultante dalle variazioni successive, che siano depositate presso la stessa Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

È approvato.

Art. 5.

*(Disciplina delle autorizzazioni relative agli autoveicoli nuovi acquistati,
nonchè di quelli rottamati)*

1. Chi acquista la disponibilità di nuovi veicoli con il contributo di cui all'articolo 3 della presente legge e sia titolare per almeno uno degli autoveicoli sostituiti di una autorizzazione speciale accordata secondo le norme vigenti fino alla data di entrata in vigore del decreto ministeriale 18 novembre 1982 concernente «Determinazione del contingente di nuove autorizzazioni per l'autotrasporto di cose per conto di terzi per l'anno 1983», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 327 del 27 novembre 1982, può ottenere per il nuovo veicolo, in sostituzione di questa, una autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi, senza limiti e condizioni.

2. Tale autorizzazione può essere accordata anche in sostituzione delle autorizzazioni speciali ottenute a norma dell'articolo 2 del citato decreto ministeriale, anche se l'autorizzazione è stata rilasciata successivamente a tale data, per sostituzione di un autoveicolo munito di autorizzazione speciale con un altro avente le stesse caratteristiche tecniche.

3. Le autorizzazioni speciali accordate per gli autoveicoli radiati sono revocate, e chi ottiene l'autorizzazione senza condizioni e limiti, a norma della presente legge, non può ottenere autorizzazioni speciali dello stesso tipo di quelle revocate per il periodo di tre anni dalla data dell'autorizzazione suddetta, se quelle revocate sono state ottenute a norma dell'articolo 2 del decreto ministeriale citato.

4. L'efficacia delle autorizzazioni senza condizioni e limiti accordate per gli autoveicoli radiati è sospesa per quattro anni dalla data di radiazione e riprende efficacia, dopo il periodo suddetto, su richiesta del titolare.

5. Il Ministro dei trasporti può abbreviare il periodo di sospensione, a condizione che ciò non comprometta la ristrutturazione del mercato prevista dall'articolo 1 della presente legge.

6. Le autorizzazioni che non hanno ripreso efficacia entro un anno dalla scadenza del periodo quadriennale decadono automaticamente.

7. Le autorizzazioni senza vincoli e limiti sono valide anche per l'impiego dei veicoli per i quali sono previste le autorizzazioni speciali, secondo le norme in vigore.

È approvato.

Art. 6.

(Contributo per la sostituzione di autoveicoli)

1. Le imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, iscritte nell'albo degli autotrasportatori a norma della legge 6 giugno 1974, n. 298, siano esse imprese singole, cooperative, consorzi o imprese associate in cooperative o consorzi, possono ottenere il contributo del Fondo di cui all'articolo 2 della presente legge per l'acquisto degli autoveicoli, di prima immatricolazione, di cui alle lettere *d*), *e*) ed *f*), con esclusivo riferimento ai trasporti specifici per conto di terzi di determinate cose e distinti da una particolare attrezzatura permanente relativa a tale scopo, e di cui alle lettere *g*), *h*) ed *i*) dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nonchè dei rimorchi, semirimorchi e delle relative carrozzerie intercambiabili, alla condizione che si sostituisca un veicolo, in disponibilità della stessa impresa da almeno due anni, che sia circolante, intendendosi per circolante il veicolo per il quale sia stata corrisposta nei termini di legge la tassa prevista dal decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1983, n. 53, e che dalla sostituzione derivi una riduzione della capacità di trasporto.

2. Il requisito della iscrizione all'albo per le cooperative, i consorzi, le imprese associate in cooperative o consorzi deve essere soddisfatto dai soggetti stessi o dai singoli operatori associati.

È approvato.

Art. 7.

(Modalità di determinazione del contributo per la sostituzione di autoveicoli)

1. Il contributo di cui al precedente articolo 6 è concesso in misura non superiore al 20 per cento del prezzo di listino del veicolo a motore

nuovo, individuato ai sensi dell'articolo 4, comma 2, della presente legge, con il limite massimo di un milione di lire per ogni punto percentuale.

È approvato.

Art. 8.

(Commissione consultiva)

1. Ai fini dell'espressione del parere sulle domande di contributo di cui alla presente legge, il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, nomina una commissione composta da:

- a) il Ministro dei trasporti o un suo delegato, che la presiede;
- b) un dirigente del Ministero dei trasporti - direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;
- c) un dirigente del Ministero del tesoro - ragioneria generale dello Stato;
- d) un dirigente della produzione industriale del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato;
- e) un dirigente del Ministero del bilancio e della programmazione economica;
- f) tre membri, dei quali uno in rappresentanza degli imprenditori, uno in rappresentanza degli autotrasportatori artigiani, uno in rappresentanza della cooperazione, designati dalle rispettive organizzazioni sindacali del settore autotrasporto merci in conto terzi più rappresentative a livello nazionale;
- g) un esperto in materia di autotrasporto merci.

2. Il Ministro dei trasporti nomina un funzionario del proprio dicastero per le mansioni di segretario della commissione. Le spese per il funzionamento della commissione e della segreteria fanno carico al capitolo 1554 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno 1985 ed ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

È approvato.

Art. 9.

(Locazione finanziaria)

1. I contributi previsti dagli articoli 3 e 6 della presente legge possono essere richiesti anche per le operazioni di locazione finanziaria relativa agli stessi veicoli.

2. In tal caso, i contributi sono concessi in conto canoni in valore equivalente ai contributi di cui agli articoli 3 e 6 previsti per l'acquisto dei veicoli stessi.

3. I criteri e le modalità per l'applicazione del presente articolo sono stabiliti con apposito decreto del Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei trasporti.

È approvato.

Art. 10.

(Modalità di erogazione dei contributi e intervento del Fondo centrale di garanzia di cui alla legge 4 agosto 1984, n. 467)

1. Le modalità, i tempi e le procedure per la presentazione delle domande e per la erogazione dei contributi di cui alla presente legge sono stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti.

2. I contributi di cui agli articoli 3 e 6 della presente legge sono concessi dal Ministro dei trasporti su parere della commissione di cui al precedente articolo 8 e sono successivamente erogati direttamente agli interessati su presentazione della fattura quietanzata.

3. Non sono cumulabili i contributi rispettivamente previsti dai precedenti articoli 3 e 6 per i veicoli di cui alle lettere *d)*, *e)* ed *f)* dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

4. Ai fini di uno stesso investimento i contributi, previsti dalla presente legge, non sono cumulabili con altri contributi della stessa natura eventualmente previsti da altre leggi dello Stato e delle regioni.

5. Per i rischi connessi ai finanziamenti concessi dagli istituti di cui all'articolo 19 della legge 25 luglio 1952, n. 949, e successive modificazioni e integrazioni, ai beneficiari indicati dagli articoli 3 e 6 della presente legge, si applicano le disposizioni del titolo I della legge 4 agosto 1984, n. 467.

È approvato.

Art. 11.

(Divieto di alienazione)

1. È vietata l'alienazione volontaria dei veicoli per i quali sono stati ottenuti i contributi di cui ai precedenti articoli 3 e 6 entro cinque anni dalla data di acquisto o di locazione finanziaria dei veicoli stessi.

È approvato.

Art. 12.

(Limiti di intervento)

1. I contributi di cui alla presente legge non possono essere concessi a ciascuna impresa per somme corrispondenti ad investimenti complessivi superiori a 500 milioni di lire.

È approvato.

Art. 13.

(Abrogazione della legge 27 novembre 1980, n. 815)

1. Le norme contenute nella legge 27 novembre 1980, n.815, sono abrogate e sostituite da quelle della presente legge.

È approvato.

Art. 14.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in complessive lire 80 miliardi, si provvede:

a) quanto a lire 60 miliardi mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 7295 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno 1985;

b) quanto a lire 20 miliardi con le disponibilità residue risultanti al 31 dicembre 1984 sul medesimo capitolo 7295 dello stesso stato di previsione. Dette disponibilità sono versate in apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato per la successiva iscrizione nello stato di previsione del Ministero dei trasporti.

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

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

MASCIADRI. Signor Presidente, non sono eccessivamente soddisfatto della replica dell'onorevole Sottosegretario; credo che quella che stiamo per approvare sia una leggina che fa piovere non sul bagnato, ma sull'asciutto e pertanto bagna solo la polvere. Nonostante quelle poche gocce che cadono grazie a questi 80 miliardi, le cose rimangono tali e quali. Invoco la presentazione da parte del Gruppo socialista di una proposta organica che affronti i temi che in questi disegni di legge non sono affrontati.

Voterò ugualmente questo disegno di legge, ma credo che dobbiamo tener presente che facendo leggine di questo tipo potremo forse anche dare una mano a qualcuno in un determinato settore, ma non riusciremo a modificare le situazioni di fatto. Non si può pensare che le Ferrovie dello Stato risolvano in tempi brevi il problema del trasporto merci, non si può contare sull'aviazione che non ha nel trasporto merci la sua missione; bisogna contare sul trasporto di merci su autoveicoli, ma con questo provvedimento la situazione del settore rimane immutata.

Con questo mio intervento, senza voler polemizzare, intendo tuttavia richiamare l'attenzione del rappresentante del Governo sul fatto che il settore dell'autotrasporto non può certamente andare avanti in

questo modo, e che leggi come quella al nostro esame lo ristorano semplicemente con poche gocce di acqua mentre invece avrebbe bisogno di ben altro.

LOTTI. Nel mio precedente intervento non ho inquadrato questo disegno di legge nella più complessiva tematica del settore del trasporto merci, che presenta caratteristiche che in questo dibattito sono state richiamate dal Presidente, dal rappresentante del Governo e da altri colleghi. Non l'ho fatto di proposito perchè pensavo fosse chiara a tutti la parzialità di questa legge che ha finalità di pronto intervento e tende a fornire un minimo contributo - in una situazione che tutti riteniamo difficile - alla soluzione di un problema che è ovviamente parziale.

Detto questo, non vi è dubbio che da parte nostra rimane la attesa non solo e non tanto di iniziative legislative, ma di scelte che liberino risorse nel settore dei trasporti - mi riferisco al piano generale dei trasporti - e che riordinino complessivamente il settore dell'autotrasporto merci che è in assoluta sofferenza e vive di provvedimenti parziali senza poter contare su di un complessivo disegno di riforma come le stesse associazioni di autotrasportatori richiedono.

Desideravo compiere questa puntualizzazione che, senza mettere in discussione il voto favorevole del Gruppo comunista a questo disegno di legge, chiarisce che questo voto si riferisce ad un provvedimento parziale rispetto ad un problema che ha ben altre dimensioni.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

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

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Interventi urgenti per gli autoservizi pubblici di linea di competenza statale».

Riprendiamo la discussione, sospesa nella seduta del 10 luglio.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nell'ambito del settore in cui il presente provvedimento si propone di intervenire, ci troviamo di fronte ad una situazione di vuoto, in quanto tutte le autolinee di competenza statale da 10 anni versano in grosse difficoltà, dal momento che svolgono un servizio di interesse pubblico e non ottengono i contributi necessari per affrontare i crescenti costi d'esercizio in regime di tariffe politiche predeterminate. Nel corso della scorsa legislatura un disegno di legge in materia giunse quasi al traguardo dell'approvazione, ma non riuscì a superarlo a causa dello scioglimento anticipato delle Camere. Il Governo ha quindi ritenuto opportuno presentare il presente disegno di legge per risolvere il problema.

Nel corso degli ultimi 10 anni, le imprese che non svolgono alcun servizio di interesse pubblico sono scomparse; le imprese rimaste sono quindi imprese serie, che svolgono un importante servizio pubblico in un quadro di pluralismo di scelte per gli utenti. Il disegno di legge al nostro esame stabilisce un contributo forfettario relativo agli anni passati e contributi futuri in base ad alcuni criteri. Si prevede la costituzione di una Commissione interministeriale che avrà il compito di individuare tali criteri.

Si è detto nella scorsa seduta di questa Commissione da parte del senatore Lotti che il Ministro dei trasporti aveva dichiarato di voler rinviare l'approvazione di questo provvedimento e la determinazione dei criteri per l'erogazione dei contributi per il futuro a dopo l'approvazione di una nuova legge di modifica della legge n. 151. Sono nella condizione di dichiarare che il Ministro non è di questo avviso. Il Ministro ritiene che si debba procedere subito alla definizione della materia contenuta nel disegno di legge n. 1179, senza attendere una legge di modifica della legge n. 151, istitutiva del fondo nazionale dei trasporti. Auspico quindi, a nome del Ministro, la rimozione di ogni ostacolo ed una rapida approvazione del presente disegno di legge.

LOTTI. Mi sembra che il chiarimento resoci ora dal Sottosegretario venga fatto risalire ad una mia affermazione espressa nella prima seduta di esame del presente provvedimento presso questa Commissione. Credo tuttavia di non aver mai affermato che il Ministro si era dichiarato disponibile ad un rinvio, ma aveva semplicemente compreso l'argomentazione, da me posta, di considerare complessivamente i vari problemi. Mi sembra infatti logico che vi sia uno stretto rapporto fra questo disegno di legge, almeno per la parte che riguarda l'assetto futuro del settore, e la legge di riforma della n. 151.

Mi pare che la dichiarazione del Sottosegretario sciogla la riserva avanzata dal rappresentante del Governo nel corso della scorsa seduta della nostra Commissione. Oggi il Ministro ci fa sapere di essere d'accordo che la Commissione prosegua nell'esame di questo disegno di legge. Non mi rimane, a questo punto, che confermare una sostanziale opposizione della mia parte politica a questo provvedimento, soprattutto a causa della carenza di elementi informativi in proposito. Chiediamo che ci vengano resi noti al più presto i dati da noi richiesti, e ci riserviamo di valutare nello specifico i vari problemi ed i vari aspetti del provvedimento e di esprimere una posizione o proposte emendative in proposito.

PRESIDENTE. Data la situazione, è opportuno un rinvio.

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

I lavori terminano alle ore 12,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. ETTORE LAURENZANO