

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 54° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 FEBBRAIO 1986

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

#### INDICE

##### Disegni di legge in sede deliberante

«Norme straordinarie per l'accelerazione dell'esecuzione di opere pubbliche» (1004)

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE .....	Pag. 21, 26
BASTIANINI (PLI), relatore alla Commissione ..	21
DEGOLA (DC) .....	24, 25
GUSSO (DC) .....	26
LOTTI Maurizio (PCI) .....	23, 24, 25
PAGANI Maurizio (PSDI) .....	25, 26

«Modifiche ed integrazioni della legge 8 agosto 1977, n. 572, e del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1980, n. 76, ai fini dell'attuazione delle direttive n. 79/694/CEE e 82/890/CEE» (1204), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE .....	Pag. 18, 19
CARTA (PRI), relatore alla Commissione .....	18
COLOMBO Vittorino (V.) (DC) .....	19
GIUSTINELLI (PCI) .....	19
SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti .....	19

«Assunzione di personale a termine nelle aziende di trasporto aereo ed esercenti i servizi aeroportuali» (1480), d'iniziativa dei deputati Cristofori ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE, relatore alla Commissione .	Pag. 2, 3, 4
COLOMBO Vittorino (V.) (DC) .....	4
GRASSI BERTAZZI, sottosegretario di Stato per i trasporti .....	3
LOTTI Maurizio (PCI) .....	3, 4
MASCIARDI (PSI) .....	4

##### Disegni di legge in sede redigente

«Agevolazioni a favore dei turisti stranieri motorizzati» (1578)

(Discussione ed approvazione degli articoli, con modificazioni)

PRESIDENTE .....	Pag. 4, 7, 10 e passim
COLOMBO Vittorino (V.) (DC) .....	9
FOSCHI (DC) .....	7, 9, 12 e passim
GRECO (PCI) .....	10
LOTTI Maurizio (PCI) .....	11, 12
MASCARO (DC) .....	9, 13
MASCIARDI (PSI), relatore alla Commissione .....	4, 10, 13 e passim
PINGITORE (Sin. Ind.) .....	10

*I lavori hanno inizio alle ore 10,30.*

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

**«Assunzione di personale a termine nelle aziende di trasporto aereo ed esercenti i servizi aeroportuali» (1480), d'iniziativa dei deputati Cristofori ed altri, approvato dalla Camera dei deputati**

(Discussione e approvazione con modificazioni)

**PRESIDENTE, relatore alla Commissione.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Assunzione di personale a termine nelle aziende di trasporto aereo ed esercenti i servizi aeroportuali», d'iniziativa dei deputati Cristofori, Bianchi, Mancini Vincenzo, Abete, Azzolini, Bianchini, Bonalumi, Carlotto, Degennaro, Foschi, Garocchio, Lombardo, Perugini, Ricciuti, Rossattini e Tedeschi, già approvato dalla Camera dei deputati.

Riferirò io stesso sul disegno di legge.

Onorevoli senatori, quello al nostro esame è un provvedimento d'iniziativa parlamentare, già approvato dalla Camera dei deputati, che in sostanza si propone di superare gli inconvenienti verificatisi per le società e gli esercizi aeroportuali nell'assunzione di personale in conseguenza di esigenze stagionali del funzionamento degli esercizi suddetti. Il provvedimento originario è stato esteso dalla Camera dei deputati alle società di trasporto aereo, anche se con qualche perplessità, perchè dette società si occupano di personale navigante e non di personale a terra. Esso tende a cautelare le società di trasporto aereo di fronte a talune decisioni della magistratura in seguito alle assunzioni a tempo determinato previste dalla legislazione vigente. L'intervento della magistratura, infatti, ha imposto in qualche caso, nonostante il rapporto di lavoro fosse inizialmente a tempo determinato, assunzioni a tempo indeterminato; l'episodio più clamoroso è stato quello che ha interessato gli aeroporti di Roma. Il provvedimento in questione intende superare tali difficoltà prevedendo l'assunzione di personale a tempo determinato in relazione alla diversa dinamica e quantificazione dei flussi turistici, quindi in rapporto all'assistenza necessaria per il trasporto e per l'esercizio delle mansioni aeroportuali

nei periodi di alta stagione e di maggior flusso di passeggeri e di merci.

Si tratta di una «leggina», perchè la materia interessa più generalmente tutto il settore dei servizi ed è oggetto di definizione da parte della Commissione lavoro della Camera dei deputati, impegnata nell'esame di un provvedimento che prevede modifiche per l'organizzazione del mercato del lavoro. L'articolo già approvato dalla Commissione lavoro della Camera riguarda proprio l'istituto dell'assunzione a tempo determinato. Poichè le esigenze del settore del trasporto aereo hanno avuto un'attenzione diversa da parte della Camera, credo, pur non essendo un simpatizzante delle «leggine», che si possa procedere all'esame e all'approvazione di questo disegno di legge, da considerarsi come un'anticipazione di una normativa più generale che verrà poi estesa ad altri settori.

Vi è stata nei riguardi di questo provvedimento un'iniziativa da parte della Commissione lavoro che ha rivendicato la propria competenza in proposito. Il problema è stato risolto dal Presidente del Senato con l'assegnazione del provvedimento alla nostra Commissione. La 11<sup>a</sup> Commissione del Senato, esprimendo il proprio parere sul disegno di legge, ci ha fatto pervenire una proposta di modifica dell'articolo unico.

Ritengo che tale proposta debba essere accolta in quanto il disegno di legge così come pervenutoci dalla Camera dei deputati non risolve il problema della possibile contestazione da parte della magistratura nei riguardi del meccanismo di riconoscimento del contratto a tempo determinato. La proposta della Commissione lavoro è quella di inserire nell'originale disciplina della legge n. 230 del 1962 un comma con il quale specificamente si prevede la procedura di assunzione stagionale per le società aeroportuali. I colleghi della Commissione lavoro propongono l'adozione di procedure più snelle affinché non si mettano in condizione le imprese di incorrere in inconvenienti negativi ed imprevisi in seguito all'intervento della magistratura.

Propongo quindi alla Commissione di approvare il provvedimento con la modifica testè esposta, tenendo conto che la Camera

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

54° RESOCONTO STEN. (5 febbraio 1986)

dei deputati, ormai giunta alla conclusione dell'esame della legge finanziaria, ha la possibilità di licenziare definitivamente questo provvedimento in tempi rapidi.

Dichiaro aperta la discussione generale. Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame e alla votazione dell'articolo unico. Ne do lettura:

*Articolo unico.*

Anche in relazione alla speciale natura dell'attività lavorativa svolta, nonché alle peculiari necessità che in questa attività insorgono in alcuni periodi dell'anno per le operazioni collegate ai flussi turistici da e per il nostro paese al fine di assicurare un ordinato ed efficiente svolgimento di tali operazioni, le aziende di trasporto aereo e le aziende esercenti i servizi aeroportuali, conformemente alle disposizioni di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 230, al decreto-legge 3 dicembre 1977, n. 876, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 3 febbraio 1978, n. 18, alla legge 26 novembre 1979, n. 598, all'articolo 8-bis del decreto-legge 29 gennaio 1983, n. 17, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 25 marzo 1983, n. 79, possono assumere personale con contratto di lavoro a tempo determinato da adibire ai servizi operativi di terra e di volo, di assistenza a bordo ai passeggeri e merci, per un periodo massimo complessivo di sei mesi, compresi tra aprile ed ottobre di ogni anno, e di quattro mesi per periodi diversamente distribuiti, e nella percentuale non superiore al 15 per cento dell'organico aziendale complessivamente adibito ai servizi sopra indicati, al 1° gennaio dell'anno a cui le assunzioni si riferiscono. Negli aeroporti minori detta percentuale può essere derogata da parte delle aziende esercenti i servizi aeroportuali, previo accertamento dell'Ispettorato del lavoro, su istanza documentata delle aziende stesse.

Le organizzazioni sindacali provinciali di categoria ricevono comunicazione delle suddette richieste di assunzione da parte delle aziende di cui al comma precedente.

Accogliendo il suggerimento della Commissione lavoro propongo di sostituire l'intero articolo con il seguente:

*Articolo unico.*

«All'articolo 1, secondo comma, della legge 18 aprile 1962, n. 230, dopo la lettera e) è aggiunta la seguente:

“f) quando l'assunzione venga effettuata da aziende di trasporto aereo o da aziende esercenti i servizi aeroportuali ed abbia luogo per lo svolgimento dei servizi operativi di terra e di volo, di assistenza a bordo ai passeggeri e merci, per un periodo massimo complessivo di sei mesi, compresi tra aprile ed ottobre di ogni anno, e di quattro mesi per periodi diversamente distribuiti, e nella percentuale non superiore al 15 per cento dell'organico aziendale che, al 1° gennaio dell'anno a cui le assunzioni si riferiscono, risulti complessivamente adibito ai sensi sopra indicati. Negli aeroporti minori detta percentuale può essere aumentata da parte delle aziende esercenti i servizi aeroportuali, previa autorizzazione dell'Ispettorato del lavoro, su istanza documentata delle aziende stesse. In ogni caso, le organizzazioni sindacali provinciali di categoria ricevono comunicazione delle richieste di assunzione da parte delle aziende di cui alla presente lettera”».

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è d'accordo sul nuovo testo del disegno di legge in esame anche perchè la premessa che ci muove è quella di fornire chiarezza e certezza giuridica alla normativa.

Credo che grazie a questo emendamento otterremo questi due risultati, e ciò anche nei confronti di eventuali rapporti con la magistratura.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

LOTTI Maurizio. Signor Presidente, interverrò rapidamente in sede di dichiarazione di voto per esprimere il parere favorevole dei senatori comunisti al suo emendamento ritenendo che la formulazione per una modi-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

54° RESOCONTO STEN. (5 febbraio 1986)

fica della legge n. 230 del 1962, proposta dai colleghi della Commissione lavoro possa oggettivamente risolvere i problemi, in termini di certezza giuridica, derivanti dal tipo di rapporto di lavoro in questione. Non si tratta solo di risolvere i problemi che si possono determinare negli aeroporti nei momenti di maggior traffico turistico; si possono determinare tante altre situazioni nelle quali può essere opportuno integrare gli organici assunti a tempo indeterminato facendo ricorso ad una norma snella.

Ci dichiariamo quindi favorevoli all'approvazione di questo provvedimento.

MASCIADRI. Esprimo parere favorevole all'emendamento che il Presidente ha presentato a seguito del parere della 11<sup>a</sup> Commissione.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono d'accordo sulla proposta formale di modifica nel senso auspicato dalla 11<sup>a</sup> Commissione. Pur avendo contenuto identico rispetto al testo che si intende modificare, l'emendamento ha il pregio di inserirsi all'interno della legge n. 230 del 1962 anzichè configurarsi come un provvedimento autonomo.

LOTTI Maurizio. In questo modo il provvedimento al nostro esame andrebbe immediatamente a regime risolvendo così una volta per tutte il problema.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'emendamento sostitutivo da me proposto, con l'intesa che qualora esso risulti approvato, si intenderà approvato il disegno di legge nel suo articolo unico.

**È approvato.**

#### DISEGNI DI LEGGE IN SEDE REDIGENTE

«Agevolazioni a favore dei turisti stranieri motorizzati» (1578)

(Discussione e approvazione degli articoli, con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Agevola-

zioni a favore dei turisti stranieri motorizzati».

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

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, devo innanzitutto fare alcune considerazioni di carattere preliminare. Mi rendo conto del limite del provvedimento al nostro esame che in buona sostanza concerne le agevolazioni ai turisti stranieri riguardanti la benzina, il pedaggio autostradale, il soccorso stradale e la concessione di un'automobile in sostituzione. L'agevolazione più efficace, per la verità, per incentivare l'arrivo dei turisti stranieri, in particolare di quelli europei, dovrebbe concernere un miglior trattamento per quanto riguarda gli alberghi e la ristorazione. Purtroppo però su queste tematiche non possiamo incidere, mentre possiamo farlo in altre direzioni che sono quelle che ho appena elencato, oggetto del disegno di legge in esame.

Vorrei fare la storia di tali agevolazioni anche per evidenziare gli errori finora commessi al fine di impedire che altri simili possano essere commessi. A dire il vero, sono partito un po' sospettoso nei confronti di questa materia essendo venuto a conoscenza del fatto che negli anni scorsi sono state perpetrate alcune «truffe». Poichè ciò era a conoscenza non soltanto mia, mi sono premurato di avere una serie di colloqui e di documenti al fine di poter garantire ai membri di questa Commissione che quanto accaduto in passato non si ripeterà in futuro a seguito dell'approvazione del presente provvedimento.

Ricorderò che tali agevolazioni sono state introdotte per la prima volta nel 1951, vale a dire ben oltre trenta anni fa. Esse furono poi sospese dal 1° gennaio 1974 al 1° agosto dello stesso anno, cioè per soli otto mesi, per essere quindi ripristinate fino al 1979. Una seconda sospensione si ebbe dal 14 settembre 1979 fino all'anno 1982.

A questo proposito, le tabelle allegate al disegno di legge vorrebbero dimostrare che durante quegli anni di sospensione delle agevolazioni si è registrato un decremento del flusso turistico straniero e in particolar mo-

do di quello tedesco che ha rappresentato fino a questo momento il 40 per cento del totale degli arrivi di turisti stranieri in Italia. Ho qualche dubbio sulla validità di questa correlazione perchè i fatti concomitanti che portarono a tali risultati negativi furono, secondo me, di ben diversa natura.

Le agevolazioni in questione furono reintrodotte il 22 febbraio 1982, con decorrenza dal maggio-giugno di quell'anno, per il 1982 e per il 1983 e sono state poi prorogate per il 1984 e per il 1985. Parlerò di questa proroga che ritengo anomala. Gli stanziamenti per il 1982 ammontavano a 72 miliardi per i buoni per l'acquisto di benzina a prezzo ridotto e a 44 miliardi per i buoni pedaggio autostradale e per il servizio soccorso stradale, per complessivi 116 miliardi.

Allo stesso modo anche per l'anno 1983 furono stanziati le medesime somme. Il totale riferito ai due anni è quindi di 232 miliardi che sono serviti a finanziare anche il 1984 e il 1985. Mi è sorta quindi spontanea, come credo anche a voi, la domanda: come mai gli stanziamenti per il 1982 e il 1983 sono serviti anche per il 1984 e il 1985 senza necessità di altri stanziamenti aggiuntivi? Senza contare poi che vi è un residuo di 34 miliardi.

Lo stanziamento è stato fatto per due anni ritenendo che si dovesse consumare l'intera cifra e invece è servito addirittura per altri due anni con un residuo, ripeto, di 34 miliardi.

A che cosa è dovuto questo errore di valutazione? Il motivo fondamentale risiede nel fatto che fino al 1979 il turista poteva ritirare due assegnazioni annue di 400 litri l'una, vale a dire 800 litri di benzina all'anno con una riduzione addirittura del 45 per cento. Nel 1982 le assegnazioni di litri di benzina sono state ridotte a 150 all'anno per il Nord e a 350 per il Sud; si è trattato quindi di una falciatura. La stessa riduzione del prezzo della benzina è passata dal 45 al 20 per cento. Vi è stato quindi un errore di calcolo madornale derivante dal non aver tenuto conto di questi fatti che venivano a decimare la spesa. I fondi pertanto sono stati sopravvalutati.

Le novità del disegno di legge in discussione rispetto a quanto previsto nel 1982 consistono anzitutto nell'uso non più di buoni

litri, che sollevavano contestazioni a causa della variabilità del prezzo della benzina, bensì di buoni in lire di due tipi corrispondenti ad un valore di 15.000 lire per il Nord e per il Centro e di 20.000 lire per il Sud. Inoltre, non sono più previsti due blocchetti, uno per il Nord ed uno per il Sud, ma viene proposta l'istituzione di tre blocchetti: uno per il Nord, uno per il Centro ed uno per il Sud. Qualche collega ha proposto di istituirne un quarto per il profondo Sud (cioè per le due isole maggiori e per la Calabria), ma devo dichiarare subito che non sono d'accordo in linea generale perchè se operiamo questa distinzione può sorgere una serie di problemi che mi lasciano abbastanza perplesso: a questo punto non vedo per quale motivo dovrebbe essere compresa soltanto la Calabria e non anche la Basilicata.

Per quanto riguarda il blocchetto per il Nord, le agevolazioni complessive sono le seguenti: si passa da 38.500 lire previste dalla legge 22 febbraio 1982, n. 44, a 37.000 lire e quindi vi è una piccola differenza di lire 1.500. Di questa cifra 10.000 lire sono destinate ai buoni autostradali gratuiti e 27.000 lire per la riduzione della benzina. Per il Centro da 38.500 lire si arriva a 70.000 lire, di cui 54.000 lire sono destinate alla riduzione della benzina e 16.000 lire per i buoni autostradali gratuiti; in questo caso vi è un incremento, rispetto al precedente stanziamento, abbastanza rilevante e cioè di 31.500 lire. Per il Sud dalla previsione di lire 92.500, stabilita dalla legge del 1982, si passa a lire 117.000, di cui 81.000 lire per la riduzione della benzina e 36.000 lire per i buoni autostradali gratuiti.

Un'altra novità introdotta dal provvedimento in titolo riguarda il soccorso stradale: nella legge del 1982 era previsto solamente per chi comprava i pacchetti turistici all'estero o alla frontiera; il presente disegno di legge, invece, lo estende a tutti gli stranieri, cioè anche a coloro che non hanno acquistato pacchetti turistici purchè abbiano le autovetture con targhe di registro estero. Inoltre, è prevista l'auto in sostituzione (questa è una novità), sempre in regime gratuito fino ad un massimo di dieci giorni per i turisti stranieri che abbiano avuto un guasto alla propria

vettura, ad esclusione dei veicoli immatricolati negli Stati di San Marino o della Città del Vaticano.

Sempre in riferimento alle novità introdotte dal presente provvedimento debbo segnalare il pacchetto Nord-autobus ed il pacchetto Mezzogiorno-autobus, che prevedono rispettivamente dei buoni stradali gratuiti di 39.000 lire per gli autobus che si recano al Nord e di 75.000 lire per quelli che si recano al Sud. È previsto, inoltre, il soccorso stradale gratuito. Ho voluto sottolineare tutte queste novità non soltanto perchè sono rilevanti ma anche perchè rispondono a vive e sentite necessità.

Cercando di sintetizzare ulteriormente gli aspetti di questo provvedimento, per quanto riguarda il pacchetto Nord le 180.000 lire di buoni benzina corrispondono più o meno a 128 litri di benzina, per cui lo sconto è di 218 lire al litro. Pertanto, gli stranieri invece di pagare la benzina 1.300 lire al litro pagheranno più o meno circa 1.180 lire e questa è una notevole diminuzione rispetto a quella praticata da alcuni Stati finitimi (ci avviciniamo alla Francia, superiamo la Svizzera, l'Austria e la Germania). Per il Centro i litri sono 213 e lo sconto è di 250 lire al litro. Per il Sud i litri sono 298 e lo sconto è di 270 lire il litro. Questi sono, dunque, i vantaggi previsti dal presente disegno di legge circa la benzina.

Ho ritenuto inoltre opportuno esaminare l'onere derivante dall'applicazione di questo provvedimento. Come gli onorevoli colleghi sanno, è previsto un onere per l'anno 1986 di 84.000.000.000, di cui 50.000.000.000 stanziati dalla legge finanziaria e 34.000.000.000 rappresentati da quel residuo al quale ho già fatto riferimento.

Per quanto riguarda l'anno 1986 ho voluto fare dei conti che desidero comunicare ai colleghi non soltanto per una verifica ma anche per accertare se l'ACI e l'ENIT conseguano un eccessivo utile. Infatti, tutta l'operazione verrà svolta tramite l'ACI e l'ENIT per cui non è opportuno stanziare nè somme esigue che non rispondono alla realtà (anche se riguardano gli esercizi successivi, si potrebbe provvedere con ulteriori stanziamenti), nè somme eccessive; non bisogna arric-

chire l'ACI e l'ENIT ma si deve assicurare loro il dovuto ed il convenuto.

Nel 1985 sono stati distribuiti 1.200.000 pacchetti turistici e si prevede la stessa cifra per il 1986; a tale proposito nutro qualche dubbio anche se — come è stato giustamente sottolineato — è meglio prevederne di più perchè i pacchetti non usati vengono resi e rimborsati nell'arco di un anno. Questi pacchetti si compongono come segue: 63 per cento per coloro che si recano al Nord, precisamente 756.000 pacchetti; 20 per cento al Centro, cioè 240.000 pacchetti, e 17 per cento al Sud — cifra stabilita in base all'esperienza passata — cioè 204.000 pacchetti. Il turista che si reca al Nord ha buoni benzina per il valore di 180.000 lire con una agevolazione di 27.000 lire e ciò comporta una spesa di 20.412.000.000. Per il Centro sono previste 54.000 lire di agevolazione, per cui siccome i pacchetti sono 240.000 l'onere è di 12.960.000.000; per il Sud l'agevolazione è di 81.000 lire ed i pacchetti sono 204.000 per una spesa di 16.524.000.000. Pertanto, l'onere globale esattamente è di 49.896.000.000. Il provvedimento stanziava 58.000.000.000 per la benzina, per cui ho ritenuto doveroso accertare precisamente la destinazione dei rimanenti 8.000.000.000 perchè temevo che andassero all'ACI e all'ENIT. Ho potuto constatare che le spese dei gestori per la benzina sono di 16,67 lire al litro complessivamente, in base ad una convenzione stipulata nel passato. I litri di benzina che vengono distribuiti sono 193.000.000, per cui la spesa è di 3.217.310.000.

L'ACI ha 27 lire per ogni litro di benzina che moltiplicate per 193.000.000 di litri danno 5.211.000.000. Come si distribuisce questa somma? Il Poligrafico dello Stato sostiene una spesa di 825 lire per ognuno dei 756.000 blocchetti per il Nord, per un totale di 623.700.000. I 240.000 blocchetti per il Centro costano 1.019 lire in quanto contengono qualche buono in più, per un totale di 244.560.000. Per il Sud vengono stampati 204.000 blocchetti (ricordo che si tratta di carta filigranata in quanto non deve essere riproducibile) che costano 1.019 lire l'uno per un totale di 207.876.000. Per gli autobus i 443.000 pacchetti costano 291 lire l'uno per

un totale di circa 129.000.000. Il costo complessivo della stampa dei blocchetti per il Poligrafico dello Stato è di circa 1.200.000.000.

Avanzano ancora circa 3.500.000.000 che vanno a coprire la distribuzione all'estero o alla frontiera, il cui costo è di circa 2.000 lire a blocchetto; questa cifra per 1.000.000 di blocchetti dà un costo di circa 2.000.000.000. Inoltre vi sono delle spese per la contabilità, l'informatica, il personale e la timbratura che impegnano la cifra residua fino a coprire i complessivi 5.000.000.000.

Per quanto riguarda i 58.000.000.000 della benzina credo che le previsioni siano attendibili e quindi non ci dovrebbero essere rimanenze se non dell'ordine di 200.000.000-300.000.000.

Sulla base dell'esperienza si prevede un costo per il parziale rimborso dei pedaggi di circa 15.000.000.000; d'altra parte si fa presto a fare il conto: ci sono 1.200.000 blocchetti, considerando una media ponderata di circa 13.000 lire, si ottiene una somma che si aggira sui 15.000.000.000 di lire.

Per il soccorso stradale si stanziavano 2.500.000.000; esprimo qualche dubbio sull'entità di questo stanziamento, non per il costo di un singolo soccorso in quanto 50.000 lire a soccorso mi sembrano adeguate, quanto per il numero dei soccorsi: 50.000 mi sembrano francamente troppi. Anche la previsione di 30.000 auto in sostituzione mi sembra eccessiva anche se non è un elemento di grande rilievo.

Sommando i 58.000.000.000 per la benzina, i 15.000.000.000 del pedaggio, i 2.500.000.000 per il soccorso ed i 4.500.000.000 per la seconda auto si arriva a 80.000.000.000 circa. Rimangono ancora 4.000.000.000 destinati all'assistenza e all'informazione: l'anno scorso, solo per i *dépliants* in cinque lingue è stato speso 1.000.000.000. Bisogna inoltre ricordare che l'ACI ha 102 automobile clubs provinciali e 600 delegazioni. Ci sono inoltre le spese assicurative, gli anticipi e le richieste per 1.500.000.000 di lire, le azioni promozionali all'estero per 500.000.000, ed inoltre 32 uffici di frontiera con 160 dipendenti che devono essere posti a carico di questi uffici per informazioni e assistenza.

Vi sono inoltre le spese per l'informazione sul traffico e la viabilità (il servizio 4212 è sostanzialmente gestito dall'ACI) e 40.000 punti vendita all'estero per la pubblicità dell'Italia. La somma di questa spesa dà un totale di 4.000.000.000 che mi sembra ragionevole.

Credo di aver detto tutto quello che devo dire sul provvedimento. Per quanto concerne il quarto blocchetto, ho già espresso in larga massima la mia opinione, ma sono disposto a discutere. Aggiungo che sono stati espressi pareri positivi sia da parte della 5<sup>a</sup> Commissione sia da parte delle altre Commissioni permanenti consultate, salvo la proposta di modifica dell'articolo 10 formulata dalla 5<sup>a</sup> Commissione, proposta che tuttavia non ne modificherebbe la sostanza.

Sarebbe inoltre necessario prevedere una norma transitoria che proroghi per i primi mesi dell'anno la validità della legge n. 44 del 1982.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il senatore Masciadri per l'esauriente relazione e dichiaro aperta la discussione generale.

**FOSCHI.** Ringrazio il Presidente e la Commissione che mi consentono di prendere la parola, pur non facendo parte della Commissione stessa, su un argomento che il relatore Masciadri ha trattato con profondità ed in modo particolareggiato asserendo l'opportunità della normativa, pur esprimendo qualche lieve perplessità.

Vorrei riassumere in alcune battute i termini essenziali del problema. È una vicenda che parte dagli anni '70 e che ha visto anche momenti non felici, speculazioni e commercializzazione di buoni benzina, cosicché si è arrivati a troncare questo sporco commercio sia perché i buoni non avevano più garanzia, sia perché su di essi si era creata una notevole speculazione.

Alla luce dell'esperienza, delle delusioni e delle irregolarità verificatesi, si è cercato di trovare soluzioni che dessero le necessarie garanzie al Parlamento, al Governo e a tutta la cittadinanza che si trattava non di una operazione fatta per interessi particolari ma per il rafforzamento del nostro turismo, che,

come tutti sappiamo, ha veramente bisogno di essere sostenuto e potenziato.

Dico questo per sottolineare alcuni aspetti trattati autorevolmente da parte del relatore, a proposito del ripristino dei cosiddetti pacchetti di buoni benzina e agevolazioni autostradali che si richiamano alla legge n. 44 del 22 febbraio 1982, la quale non corrisponde più alle reali necessità. La controprova di ciò è data dai residui passivi (fondi preventivati in bilancio e non spesi) che dimostrano come tali agevolazioni non siano state appetibili. Anch'io non credo che con il ripristino dei buoni benzina avvenuto nel 1982 si sia registrato di colpo un aumento del turismo motorizzato; vi sono congiunture ed elementi assai disparati che influiscono sulla crescita o sul calo del movimento turistico. Credo che il ripristino dei buoni benzina e delle agevolazioni stradali avvenuto nel 1982 abbia giocato, all'estero, non tanto a livello economico, quanto a livello psicologico ed è questo un fatto molto importante dal punto di vista dell'immagine Italia per il turismo. Infatti, nel momento in cui vengono abolite agevolazioni a favore del turismo, la cosa viene sottolineata ed utilizzata dalla stampa specializzata europea (mi riferisco in particolare a quella dell'Austria e della Germania) a fini speculativi.

Bisogna poi affrontare con chiarezza l'argomento per quanto riguarda il Sud. Chi vi parla non è del Sud ed appartiene ad un bacino turistico di tutto rispetto, quello emiliano-romagnolo, per cui se dico queste cose è perchè le sento veramente in quanto il Sud è stato penalizzato gravemente in tutta la vicenda delle agevolazioni al turismo straniero. La percentuale fornitaci dal relatore, cioè che solo il 17 per cento dei pacchetti relativi al Sud sono stati venduti, credo debba farci riflettere. È molto più difficile infatti incentivare i flussi turistici verso il Sud piuttosto che verso altre zone turistiche del nostro Paese. Nel 1982, su un totale di 959.830 pacchetti, soltanto il 17,5 per cento è andato al Sud. Nel 1983, su un totale di oltre un milione di pacchetti, al Sud è andato il 14,7 per cento; nel 1984 al Sud è andato il 14,5 per cento. Non voglio fare della demagogia, ma mi domando se in Parlamento possiamo

varare un provvedimento senza tener conto di questi dati. Credo semmai che si dovrebbero prevedere agevolazioni di gran lunga maggiori a favore del Sud per riequilibrare la situazione. Dico questo perchè nel Sud non vi è stato uno sviluppo del turismo, mentre al Nord siamo già al limite di saturazione delle strutture.

Vorrei quindi proporre una modifica consistente in una quarta fascia di agevolazioni di maggiore consistenza per la Calabria, la Sicilia e la Sardegna. Tale quarta fascia dovrebbe portare a 144.000 lire le agevolazioni fissate a 117.000 lire per la terza fascia. Voglio farmi in tal modo portavoce delle esigenze emerse nel corso di una conferenza sul turismo in Sicilia cui ho partecipato; se il Parlamento riterrà di muoversi in questa direzione, credo che le regioni del Sud potranno apprezzare quanto meno la nostra buona volontà.

Mi avvio alla conclusione esprimendo vivo apprezzamento nei confronti del relatore Masciadri che ha approfonditamente affrontato il problema in questione. Credo che si potrebbero riprendere le proposte avanzate da diversi Gruppi nel corso della discussione della legge n. 44 nel 1982 tendenti a liberalizzare l'uso delle autostrade per le auto con targa straniera.

Tali proposte, all'epoca, non ebbero seguito per vari motivi, e ciò sia per la scarsa attrezzatura dei caselli autostradali che per l'aspetto finanziario. A questo proposito ricordo che la previsione dell'onere, nel 1982, ammontava a quasi 400.000.000.000 di lire. Credo quindi che il disegno di legge governativo sia da considerare di transizione; esso migliora l'attuale situazione anche attraverso l'estensione di quei servizi di cui si è detto, in particolare a proposito della liberalizzazione delle autostrade per gli autopullman.

Concludo dicendo che in questo inizio d'anno stiamo attraversando un periodo, per quanto riguarda le previsioni turistiche per il 1986, che desta molte preoccupazioni, soprattutto per quanto concerne il turismo d'oltreoceano. Conosciamo tutti le cause (fondamentalmente il terrorismo ed il calo della quotazione del dollaro) che hanno por-

tato alla disdetta di almeno il 50 o il 60 per cento delle prenotazioni da parte dei turisti americani nel nostro Paese. È questo un fenomeno europeo ma soprattutto italiano.

Ciò vuol dire che perderemo molta valuta pregiata e che la stagione turistica 1986 non si presenta tale da poter indurre a formulare valutazioni soddisfacenti. Occorre quanto meno compiere ogni sforzo per favorire il turismo europeo, in particolare quello motorizzato che rappresenta oltre il 75 per cento dell'intero movimento turistico europeo in Italia. Ed io credo che il disegno di legge in discussione sia uno strumento che va in questa direzione.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, mentre ringrazio il relatore per la particolareggiata e diligentissima relazione non priva di aspetti problematici sui quali è opportuno fugare ogni possibile ombra, desidero fare un'osservazione a titolo personale e di carattere preliminare.

Mi domando se veramente il Parlamento debba occuparsi non dico del problema dell'incentivazione del turismo straniero in Italia, che è un grosso problema, ma addirittura delle modalità con cui fare i blocchetti dei buoni di benzina e dei criteri di distribuzione, cioè dei particolari nei quali entra il presente disegno di legge. Ritengo che, fissate alcune norme di carattere generale, il resto dovrebbe rientrare in provvedimenti di carattere amministrativo dei quali non dovremmo occuparci, anche perchè per taluni aspetti di carattere tecnico-operativo personalmente non saprei cosa dire, mentre maggiore competenza dovrebbe avere chi si occupa più direttamente di tali questioni.

Detto ciò, non v'è dubbio che il provvedimento in esame sia importante per i precedenti che sono stati richiamati. Esso, a mio parere, fa parte di quell'insieme di incentivi concreti, ma anche di carattere psicologico, come giustamente ricordava il senatore Foschi, che è opportuno mettere in atto.

Mi associo, quindi, alla proposta di modifica del senatore Foschi, anche se non sono convinto che l'istituzione di questa quarta fascia abbia degli effetti taumaturgici perchè ritengo che più lungo è il viaggio motorizza-

to minore sarà sempre il numero di coloro che ne usufruiranno; in queste condizioni, infatti, l'incentivo ad usare l'aereo sarà sempre più forte. Non si realizzerà, a mio parere, una diretta correlazione tra l'istituzione della quarta fascia proposta dal senatore Foschi e l'incremento dei turisti presenti in quelle regioni.

È opportuno sottolineare ulteriormente l'esigenza di incentivare il turismo verso quelle regioni che in passato hanno usufruito meno di questi meccanismi di buoni di carburante e di riduzioni di pedaggio.

Con queste osservazioni, mi dichiaro favorevole al disegno di legge in titolo. Vorrei soltanto avere chiarimenti circa l'onere finanziario che deriverebbe dall'accoglimento della proposta avanzata dal senatore Foschi.

FOSCHI. Non vi è aumento dell'onere finanziario visto che non si prevede l'utilizzo dell'intera somma preventivata.

MASCARO. Signor Presidente, anch'io mi associo agli apprezzamenti espressi nei confronti del relatore, senatore Masciadri. Inoltre vorrei ringraziare il senatore Foschi per il suo intervento, di cui condivido le finalità e le ragioni di fondo.

Credo che le riflessioni fatte dal senatore Foschi rispondano alla logica di far arrivare nel Mezzogiorno un maggior flusso turistico proprio per sfruttare l'elemento ambiente e assecondare le linee di politica economica generale concernenti la valorizzazione delle aree del Meridione che sulla componente del turismo fanno grande assegnamento.

Voglio aggiungere anche che l'idea di creare una quarta fascia mi sembra non solo coerente con tali valutazioni di fondo, ma anche rispondente ad una logica di equilibrio rispetto a situazioni quali quella del tratto autostradale Salerno-Reggio Calabria che è già esente da pedaggio.

Sono d'accordo quindi, sulla proposta di introdurre una quarta fascia di agevolazioni; comunque fra i destinatari dei benefici derivanti dalla creazione di quest'ultima fascia, che in base alla proposta sono la Calabria, la Sicilia e la Sardegna, includerei anche la Basilicata che fa purtroppo ancora parte,

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

54° RESOCONTO STEN. (5 febbraio 1986)

integralmente sotto diversi aspetti, del profondo Sud.

Concludo, ringraziando il relatore e i senatori Foschi e Vittorino Colombo per le giuste osservazioni che hanno fatto, sulle quali concordo pienamente.

GRECO. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, debbo ringraziare innanzitutto il relatore, senatore Masciadri, per le sue osservazioni e per aver espresso anche qualche perplessità sulla normativa che ci accingiamo a varare.

Questo disegno di legge nasce per incentivare e promuovere il turismo; tuttavia, nelle sue conclusioni, per quanto concerne il Sud e le zone meridionali entra in conflitto con gli scopi che si prefigge. A tale proposito, come giustamente notava il senatore Foschi, vorrei far rilevare che per andare da Monaco a Riccione vi sono 600 chilometri di distanza e Riccione è considerata come prima fascia nel presente provvedimento, il che significa, in termini di agevolazioni in moneta, 27.000 lire per la benzina e 10.000 lire per l'autostrada. Per recarsi in Sicilia, poichè vi sono 2.000 chilometri di distanza, dovremmo moltiplicare per quattro o per cinque l'entità del vantaggio, espresso in moneta, cioè per tante unità quanti sono i chilometri. Questa sarebbe l'interpretazione giusta del provvedimento.

Il disegno di legge divide le agevolazioni per fasce, per cui mi devo dichiarare d'accordo con il senatore Foschi che ha proposto l'introduzione di una quarta fascia, la quale, pur non essendo totalmente soddisfacente per gli scopi che ci prefiggiamo, rappresenta comunque qualcosa per quelle regioni emarginate da questa normativa che hanno una vocazione dal punto di vista turistico (mi riferisco alla Sicilia, alla Sardegna e alla Calabria). Quindi, esprimendo un parere favorevole sul provvedimento, anche con le perplessità che ho manifestato, mi associo alla proposta di inserire una quarta fascia proprio per dare una risposta in termini concreti alle esigenze delle regioni meridionali e per evitare che questo provvedimento si limiti ad una previsione retorica per l'incremento del turismo; al contrario, dovrebbe

dar luogo ad un incremento del turismo soprattutto in quelle zone che hanno più bisogno di agevolazioni ed incentivazioni.

PINGITORE. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, mi associo anch'io alla proposta del senatore Foschi.

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

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, ringrazio innanzitutto i colleghi intervenuti che hanno dichiarato il proprio assenso sul provvedimento e sulle linee direttrici in esso contenute che ho cercato di individuare sinteticamente. L'unico problema che è sorto durante la discussione riguarda l'introduzione di una quarta fascia sulla quale ho già espresso alcune perplessità, che sono fondamentalmente di due ordini.

Innanzitutto devo sottolineare che il turismo si indirizza soprattutto dove vi sono strutture ed infrastrutture; pertanto, il fatto che questo fenomeno, in Italia, non sia molto presente nelle zone del Sud e in molti altri posti è dovuto alla mancanza di adeguate attrezzature turistiche. Questa è la mia prima considerazione: vi è in sostanza una scarsa recettività.

La seconda obiezione riguarda gli stanziamenti. Il disegno di legge prevede per l'anno corrente uno stanziamento di 84.000.000.000 ed ho dimostrato analiticamente come questa cifra venga spesa interamente prendendo in considerazione dettagliatamente i 58.000.000.000 previsti per la benzina. Se istituimo una quarta fascia che dà diritto ad una maggiore quantità di buoni di benzina ad un prezzo ben diverso, i 58.000.000.000 non sono più sufficienti e forse saranno necessari tra i 63.000.000.000 e i 65.000.000.000 (non so esattamente la cifra). Devo far presente, inoltre, che non abbiamo possibilità di attingere questa cifra da altri stanziamenti; infatti, i 15.000.000.000 previsti per il pedaggio sono necessari e non possiamo rivolgerci alle autostrade invitandole a fare uno sconto. Come ho già dimostrato, siccome i pacchetti sono 1.200.000 e sono previste 10.000 lire per

il Nord, 16.000 per il Centro e 36.000 per il Sud per i buoni pedaggio autostradale, la spesa totale è di circa 17.000.000.000. Il soccorso stradale comporta una spesa di 2.500.000.000 e l'auto in sostituzione di 4.500.000.000. Forse da quest'ultimo stanziamento — come ho già accennato — possiamo togliere un miliardo in considerazione della sua abbondanza e sempre augurandoci che gli incidenti non siano tanti. Dal soccorso stradale non si può prelevare neanche una lira in quanto è previsto non soltanto per coloro che comprano i blocchetti ma per tutti gli stranieri che vengono in Italia ed inoltre il costo medio di ogni prestazione è di 50.000 lire per cui non è possibile ridurlo. Quindi, non essendo possibile recuperare i soldi necessari per supplire a questo nuovo onere, devo sottolineare che supereremmo lo stanziamento stabilito dal provvedimento, sempre che gli stranieri vengano in Italia.

Certamente non sarò io ad oppormi all'introduzione di una quarta fascia; ma, rifacendomi a quanto detto, come relatore devo richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi su questo aspetto affinché non si dica che non ho previsto la maggior spesa derivante dall'istituzione di una quarta fascia e che non ho sottolineato che gli 84.000.000.000 non sono sufficienti. Non si dovrà dire che come relatore non ho previsto e segnalato un onere superiore, probabile e possibile, se il flusso del turismo straniero è quello che si prevede. Quindi, senatore Foschi, non sono contrario in linea generale alla sua proposta; comunque, per non sfuggire alle mie responsabilità, devo precisare che gli 84.000.000.000 stanziati per il 1986 nel disegno di legge in discussione, come ho dimostrato dettagliatamente, sono necessari per le agevolazioni già previste. Se si volesse procedere all'istituzione della quarta fascia sarebbe opportuno provvedere ad un ulteriore stanziamento che nessuno, ora come ora, è in grado di quantificare. Comunque, se gli onorevoli colleghi sono dell'avviso di procedere a questa modifica, sono d'accordo che nella quarta fascia vengano incluse le due isole maggiori, e cioè la Sardegna e la Sicilia; se vengono aggiunte la Calabria e la Basilicata, come ha proposto proprio ora il

senatore Mascaro, penso che l'onere diventi eccessivo: se vendiamo infatti tutti i pacchetti di agevolazioni superiamo le previsioni di ben 10.000.000.000.

Se il numero dei pacchetti venduti diminuisce, si rimane nella spesa prevista di 84.000.000.000, e ciò è tanto più importante in quanto per il 1986 si stanziavano 84.000.000.000 mentre per il 1987 ed il 1988 si stanziavano 50.000.000.000 l'anno, cosa che può creare qualche problema. Credo quindi che si tratti di un ulteriore pericolo rispetto a quello da me già segnalato, ma — ripeto ancora una volta — se la Commissione insiste su questa modifica non sarò certamente io ad oppormi, pur segnalando ancora una volta l'inopportunità di correre il rischio di uno sfondamento.

Sul problema del profondo Sud mi rimetto alla Commissione, suggerendo tuttavia di non aggiungere ancora altre regioni.

LOTTI Maurizio. Il collega Greco ha espresso la posizione dei senatori comunisti in ordine al provvedimento. Ci troviamo ora di fronte ad una proposta di modifica dello stesso che, come ci ha fatto giustamente notare il relatore Masciadri, pone una questione di carattere generale (gli incentivi per il Sud) ed un problema di copertura finanziaria dei maggiori oneri che l'eventuale approvazione dell'emendamento comporterebbe.

A questo punto credo si possano fare due riflessioni. In primo luogo ci troviamo in una fase del tutto sperimentale in quanto siamo in presenza di un preventivo di spesa cui non sappiamo quale consuntivo corrisponderà. In secondo luogo nel pacchetto è contenuta una voce di spesa per le riparazioni che, come ha giustamente osservato il relatore, anche se fa riferimento a dati storici, sembra sovradimensionata, e forse è auspicabile che lo sia.

Al fine di accogliere l'emendamento senza arrecare modifiche alla copertura finanziaria del provvedimento, credo allora possibile agire attraverso la rimodulazione delle spese previste in modo da trovare le risorse necessarie a questo intervento di maggior favore per la Calabria, la Sicilia e la Sardegna. In caso contrario dovremmo richiedere il pare-

re della 5ª Commissione permanente, rinviando così l'approvazione del disegno di legge.

FOSCHI. Vorrei fare una precisazione in ordine all'intervento del senatore Lotti. Le previsioni di cui ci stiamo occupando sono state fatte verso il mese di settembre per l'intero 1986. Siamo già a febbraio e non ritengo che questo provvedimento possa andare in vigore per il mese di marzo; lo stanziamento del 1986 quindi non sarà interamente utilizzato e vi è pertanto l'assoluta garanzia che la complessiva previsione di spesa non sarà superata.

LOTTI Maurizio. In seguito alle precisazioni fornite dal senatore Foschi vengono meno le mie perplessità in ordine all'emendamento aggiuntivo.

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

#### Art. 1.

1. Al fine di incrementare le correnti turistiche estere motorizzate e, in particolare, quelle dirette verso il Mezzogiorno d'Italia, sono concesse fino al 31 dicembre 1988 a favore dei turisti stranieri e degli italiani residenti all'estero che si recano in Italia per diporto, con motociclo o autovettura con targa di registro estero, ad esclusione dei veicoli immatricolati negli Stati di San Marino o della Città del Vaticano, le seguenti agevolazioni:

- a) buoni per l'acquisto di benzina a prezzo ridotto;
- b) buoni pedaggio autostradale in regime di gratuità;
- c) servizio soccorso stradale in regime di gratuità;
- d) servizio di auto in sostituzione in regime di gratuità.

2. Allo stesso fine di cui al comma 1 del presente articolo, agli autobus aventi targa di registro estero, ad esclusione di quelli immatricolati negli Stati di San Marino e

della Città del Vaticano, ed adibiti al trasporto di turisti provenienti dall'estero e agli autobus con targa nazionale che trasportano comitive di turisti stranieri in Italia, purchè muniti della documentazione comunitaria prevista dalla legislazione vigente, sono concesse al momento del loro ingresso in Italia le seguenti agevolazioni:

- a) buoni pedaggio autostradale in regime di gratuità;
- b) servizio di soccorso stradale in regime di gratuità.

3. Le agevolazioni di cui ai precedenti commi del presente articolo sono messe a disposizione degli aventi diritto per il tramite dell'Ente nazionale italiano per il turismo (ENIT) e dell'Automobile club d'Italia (ACI).

**È approvato.**

#### Art. 2.

1. Per fruire delle agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a), gli aventi diritto debbono acquistare all'estero o presso gli uffici di frontiera ENIT ed ACI ma con pagamento in valuta estera, uno dei tre tipi di «blocchetti», di cui ai successivi commi del presente articolo, che contengono speciali buoni benzina a prezzo agevolato nonché buoni pedaggio autostradale ceduti a titolo gratuito. Nel corso dell'anno solare ciascun turista potrà acquistare un solo «blocchetto» di agevolazioni.

2. Il primo blocchetto contiene dodici buoni benzina del valore facciale di lire 15.000 cadauno per un totale di lire 180.000, ceduti con una riduzione di lire 27.000, nonché cinque buoni pedaggio autostradale per un valore complessivo di lire 10.000, ceduti a titolo gratuito.

3. Il secondo blocchetto contiene dodici buoni benzina del valore facciale di lire 15.000 cadauno per un totale di lire 180.000, ceduti con una riduzione di lire 27.000, nonché un ulteriore buono per un valore di lire 120.000, ceduto con una riduzione di lire 27.000. Detto buono, ai fini della sua utilizzazione, dovrà essere scambiato con sei buoni del valore facciale di lire 20.000 cadauno

presso gli uffici appositamente abilitati nelle regioni Lazio, Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna. Il blocchetto contiene, altresì, otto buoni pedaggio autostradale per un valore complessivo di lire 16.000, ceduti a titolo gratuito.

4. Il terzo blocchetto contiene dodici buoni benzina del valore facciale di lire 15.000 cadauno per un totale di lire 180.000, ceduti con una riduzione di lire 27.000, nonché un ulteriore buono per un valore totale di lire 240.000, ceduto con una riduzione di lire 54.000. Detto buono, ai fini della sua utilizzazione, dovrà essere scambiato con dodici buoni del valore facciale di lire 20.000 cadauno presso gli uffici abilitati nelle regioni Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna. Il blocchetto contiene, altresì, diciotto buoni pedaggio autostradale per un valore complessivo di lire 36.000, ceduti a titolo gratuito, di cui otto buoni pedaggio assegnati all'atto della conversione del super-buono benzina.

5. Tutti i buoni benzina possono essere utilizzati presso i distributori automatici di carburante abilitati, in tutto il territorio nazionale.

6. La eventuale mancata utilizzazione, totale o parziale, dei buoni benzina di cui ai precedenti commi dà diritto al rimborso degli stessi, che deve essere chiesto entro il termine di due anni dalla data di acquisto dei buoni. Le somme non restituite devono essere versate all'erario. Le eventuali differenze di cambio del prezzo di cessione dei buoni benzina sono di pertinenza dello Stato.

7. I buoni per l'acquisto della benzina sono emessi dall'Automobile club d'Italia e dall'Ente nazionale italiano per il turismo.

A questo articolo sono stati presentati due emendamenti dai senatori Foschi, Mascaro, Greco e Pingitore. Il primo tende a sostituire, al primo comma, la parola: «tre» con l'altra: «quattro».

Il secondo tende ad aggiungere, dopo il quarto, un altro comma del seguente tenore:

4-bis. Il quarto blocchetto contiene dodici buoni benzina del valore facciale di lire

15.000 cadauno, per un totale di lire 180.000, ceduti con una riduzione di lire 27.000, nonché un ulteriore buono per un valore totale di lire 360.000 ceduto con una riduzione di lire 81.000. Detto buono, ai fini della sua utilizzazione, dovrà essere scambiato con diciotto buoni del valore facciale di lire 20.000 cadauno, presso gli uffici abilitati nelle regioni Calabria, Sicilia e Sardegna. Il blocchetto contiene altresì, diciotto buoni pedaggio autostradale per un valore complessivo di lire 36.000 ceduti a titolo gratuito di cui otto buoni pedaggio assegnati all'atto della conversione del super-buono benzina.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Avendo preso atto della volontà della Commissione, voterò a favore dell'emendamento presentato dal senatore Foschi, ma dopo aver segnalato il pericolo che a mio parere vi si può celare.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dai senatori Foschi ed altri al primo comma.

**È approvato.**

Passiamo al secondo emendamento dei senatori Foschi, Mascaro, Greco e Pingitore, di cui ho già dato lettura.

MASCARO. Propongo un sub-emendamento tendente ad aggiungere la Basilicata tra le regioni che godono dell'agevolazione prevista dal comma aggiuntivo.

FOSCHI. Faccio mia la proposta del senatore Mascaro.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento presentato dai senatori Foschi ed altri tendente ad aggiungere un ulteriore comma dopo il quarto, così come modificato dalla proposta del senatore Mascaro.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 2 nel suo insieme che, nel testo emendato e con una correzione

di carattere puramente formale risulta del seguente tenore:

Art. 2.

1. Per fruire delle agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a), gli aventi diritto debbono acquistare all'estero e presso gli uffici di frontiera ENIT ed ACI ma con pagamento in valuta estera, uno dei quattro tipi di «blocchetti», di cui ai successivi commi del presente articolo, che contengono speciali buoni benzina a prezzo agevolato nonchè buoni pedaggio autostradale ceduti a titolo gratuito. Nel corso dell'anno solare ciascun turista potrà acquistare un solo «blocchetto» di agevolazioni.

2. Il primo blocchetto contiene dodici buoni benzina del valore facciale di lire 15.000 cadauno per un totale di lire 180.000, ceduti con una riduzione di lire 27.000, nonchè cinque buoni pedaggio autostradale per un valore complessivo di lire 10.000, ceduti a titolo gratuito.

3. Il secondo blocchetto contiene dodici buoni benzina del valore facciale di lire 15.000 cadauno per un totale di lire 180.000, ceduti con una riduzione di lire 27.000, nonchè un ulteriore buono per un valore di lire 120.000, ceduto con una riduzione di lire 27.000. Detto buono, ai fini della sua utilizzazione, dovrà essere scambiato con sei buoni del valore facciale di lire 20.000 cadauno presso gli uffici appositamente abilitati nelle regioni Lazio, Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna. Il blocchetto contiene, altresì, otto buoni pedaggio autostradale per un valore complessivo di lire 16.000, ceduti a titolo gratuito.

4. Il terzo blocchetto contiene dodici buoni benzina del valore facciale di lire 15.000 cadauno per un totale di lire 180.000, ceduti con una riduzione di lire 27.000, nonchè un ulteriore buono per un valore totale di lire 240.000, ceduto con una riduzione di lire 54.000. Detto buono, ai fini della sua utilizzazione, dovrà essere scambiato con dodici buoni del valore facciale di lire 20.000 cadauno presso gli uffici abilitati nelle regioni

Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna. Il blocchetto contiene, altresì, diciotto buoni pedaggio autostradale per un valore complessivo di lire 36.000, ceduti a titolo gratuito, di cui otto buoni pedaggio assegnati all'atto della conversione del super-buono benzina.

5. Il quarto blocchetto contiene dodici buoni benzina del valore facciale di lire 15.000 cadauno, per un totale di lire 180.000, ceduti con una riduzione di lire 27.000, nonchè un ulteriore buono per un valore totale di lire 360.000 ceduto con una riduzione di lire 81.000. Detto buono, ai fini della sua utilizzazione, dovrà essere scambiato con diciotto buoni del valore facciale di lire 20.000 cadauno, presso gli uffici abilitati nelle regioni Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna. Il blocchetto contiene, altresì, diciotto buoni pedaggio autostradale per un valore complessivo di lire 36.000 ceduti a titolo gratuito di cui otto buoni pedaggio assegnati all'atto della conversione del super-buono benzina.

6. Tutti i buoni benzina possono essere utilizzati presso i distributori automatici di carburante abilitati, in tutto il territorio nazionale.

7. La eventuale mancata utilizzazione, totale o parziale, dei buoni benzina di cui ai precedenti commi dà diritto al rimborso degli stessi, che deve essere chiesto entro il termine di due anni dalla data di acquisto dei buoni. Le somme non restituite devono essere versate all'erario. Le eventuali differenze di cambio del prezzo di cessione dei buoni benzina sono di pertinenza dello Stato.

8. I buoni per l'acquisto della benzina sono emessi dall'Automobile club d'Italia e dall'Ente nazionale italiano per il turismo.

**È approvato.**

Art. 3.

1. Per fruire delle agevolazioni di cui ai punti *sub a)* e *sub b)* del comma 2 dell'articolo 1, riservate agli autobus adibiti al trasporto di turisti, debbono essere acquistati sei

buoni gasolio del valore facciale di lire 25.000 cadauno, senza alcuna agevolazione, per un valore complessivo di lire 150.000, ovvero dieci buoni gasolio del valore facciale di lire 25.000 cadauno, ugualmente senza alcuna agevolazione, per un valore complessivo di lire 250.000.

2. Tutti i buoni gasolio sopra indicati possono essere utilizzati in tutto il territorio dello Stato.

3. Con l'acquisto di buoni gasolio per un valore complessivo di lire 150.000 sono assegnati, a titolo gratuito, buoni autostrada per lire 39.000, in tagli da lire 3.000 cadauno; con l'acquisto di buoni gasolio per un quantitativo di lire 250.000 sono assegnati, a titolo gratuito, buoni autostrada per lire 75.000 comprensivi di buoni per lire 39.000 in tagli da lire 3.000 cadauno, nonchè di un ulteriore buono per un valore totale di lire 36.000 che ai fini della sua utilizzazione dovrà essere scambiato con dodici buoni del valore facciale di lire 3.000 cadauno presso gli uffici abilitati nelle regioni Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna.

4. Tutti i buoni autostradali sopra indicati possono essere utilizzati su tutta la rete autostradale italiana.

5. L'acquisto dei buoni gasolio di cui al comma 1 del presente articolo dà titolo, altresì, al servizio di soccorso stradale gratuito illimitatamente in tutto il territorio dello Stato ad opera dei centri di soccorso dell'Automobile club d'Italia.

6. Il soccorso stradale è disposto a titolo gratuito dall'Automobile club d'Italia secondo le condizioni generali disciplinanti il servizio.

7. I buoni per l'acquisto di gasolio possono essere venduti presso gli uffici di frontiera ENIT ed ACI, con pagamento in valuta estera, nella misura di un solo quantitativo per ogni passaggio, ma senza limitazione nel corso dell'anno solare.

8. La eventuale mancata utilizzazione, totale o parziale, dei buoni gasolio di cui ai precedenti commi dà diritto al rimborso degli stessi, che deve essere chiesto entro il termine di due anni dalla data di acquisto dei buoni. Le somme non restituite devono essere versate all'erario.

9. I buoni pedaggio autostradale, di cui al presente articolo, sono assegnati a titolo gratuito e la loro eventuale mancata utilizzazione non dà diritto ad alcun tipo di rimborso.

**È approvato.**

Art. 4.

Con decreto del Ministro del turismo e dello spettacolo, di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze, saranno stabilite le norme per l'applicazione dei benefici di cui al precedente articolo 1 e quelle riguardanti l'emissione, la distribuzione ed il controllo dei buoni benzina, buoni gasolio e buoni pedaggio autostradale nonchè le loro rispettive caratteristiche.

**È approvato.**

Art. 5.

1. I gestori di impianti di distribuzione automatica di carburante sono tenuti ad accertarsi dell'esatta corrispondenza dei numeri di serie dei buoni benzina e dei buoni gasolio che vengono presentati e di quello di targa dell'automezzo da rifornire con i numeri riportati sulla carta carburante, prima di effettuare l'erogazione.

2. In caso di inosservanza dell'obbligo di cui al precedente comma si applica la sanzione amministrativa da lire 50.000 a lire 500.000 salvo che il fatto costituisca reato punibile ai sensi del codice penale.

**È approvato.**

Art. 6.

1. In connessione con l'acquisto dei buoni benzina sono assegnati buoni pedaggio autostradale per un valore complessivo rispettivamente di lire 10.000 e di lire 16.000 per chi acquista uno dei «blocchetti» di cui ai commi 2 e 3 del precedente articolo 2.

2. A ciascun acquirente del «blocchetto» di cui al comma 4 del precedente articolo 2

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

54° RESOCONTO STEN. (5 febbraio 1986)

sono assegnati buoni pedaggio autostradale nella misura di lire 36.000, di cui otto buoni pedaggio per un valore complessivo di lire 16.000, assegnati all'atto della conversione del super-buono benzina.

3. I buoni pedaggio di cui al presente articolo, utilizzabili su tutta la rete autostradale italiana, sono assegnati a titolo gratuito e la loro eventuale mancata utilizzazione non dà diritto ad alcun tipo di rimborso.

A questo articolo è stato presentato dai senatori Foschi, Mascaro, Pingitore e Greco un emendamento di natura formale, derivante dall'accoglimento degli emendamenti al testo dell'articolo 2, tendente a sostituire, al secondo comma, le parole: «al comma 4» con le altre: «ai commi 4 e 5». Lo metto ai voti.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 6 nel suo insieme, nel testo modificato.

**È approvato.**

Art. 7.

1. Tutte le autovetture con targa di registro estero, ad esclusione dei veicoli immatricolati negli Stati di San Marino e della Città del Vaticano, hanno titolo a fruire della seguente agevolazione:

soccorso stradale gratuito ed illimitato nel numero delle prestazioni su tutta la rete viaria italiana ad opera dei centri di soccorso dell'Automobile club d'Italia.

2. Detta agevolazione è estesa ai motocicli con targa di registro estero con le esclusioni di cui al comma 1.

3. Tutte le autovetture con targa di registro estero, dietro esibizione della carta carburante turistica contenuta nel blocchetto di buoni benzina e di buoni pedaggio autostradale di cui al successivo articolo 8, hanno titolo a fruire della seguente agevolazione:

servizio gratuito dell'auto in sostituzione ad opera dei centri dell'Automobile club d'I-

talia, secondo le modalità e le condizioni generali che disciplinano il servizio, riportate nell'apposita convenzione di cui al successivo comma.

4. Per la regolamentazione dei servizi derivanti dalla applicazione del presente articolo, il Ministero del turismo e dello spettacolo è autorizzato a stipulare apposita convenzione con l'Automobile club d'Italia.

**È approvato.**

Art. 8.

1. I buoni benzina di cui al precedente articolo 2 ed i buoni pedaggio di cui al precedente articolo 6 sono contenuti in blocchetti con riguardo alle diverse modalità di utilizzazione, ed agli stessi è unita una «carta carburante turistica».

2. Analogamente sono contenuti in blocchetti, cui è unita una «carta carburante turistica», i buoni gasolio e i buoni pedaggio autostradale per autobus da turismo di cui al precedente articolo 3.

3. Con il decreto di cui al precedente articolo 4 saranno emanate le disposizioni, oltre che sulle rispettive caratteristiche dei buoni, sulla applicazione delle agevolazioni relative ai pedaggi autostradali ed al soccorso stradale, nonché alla concessione dell'auto in sostituzione, al rimborso delle somme dovute a tale titolo agli enti e società autostradali ed ai relativi controlli e al rimborso degli oneri sostenuti dall'Ente nazionale italiano per il turismo, dall'Automobile club d'Italia e dalle società petrolifere per la gestione del servizio attinente a ciascuna delle misure incentivanti previste dalla legge.

4. Alle entrate relative alla gestione del servizio di cui al comma 3 non si applicano le disposizioni di cui alla legge 29 ottobre 1984, n. 720.

5. Per il rimborso alle società autostradali del controvalore dei buoni pedaggio, di cui ai precedenti articoli 3 e 6, il Ministero del turismo e dello spettacolo è autorizzato a stipulare con un istituto bancario di diritto pubblico o di interesse nazionale apposita convenzione con onere a carico del fondo di cui al successivo articolo 9.

8ª COMMISSIONE

54° RESOCONTO STEN. (5 febbraio 1986)

6. Per il rimborso dei costi dei servizi di soccorso stradale e dell'auto in sostituzione derivanti dall'applicazione degli articoli 3 e 7, il cui onere sarà determinato in misura globale e forfettizzata per anno solare e sarà posto a carico del fondo di cui al successivo articolo 9, il Ministero del turismo e dello spettacolo è autorizzato a stipulare apposita convenzione con l'Automobile club d'Italia.

7. Con la stessa convenzione saranno determinate le modalità di rimborso degli oneri derivanti dalle attività di assistenza ed informazione a favore dei turisti stranieri motorizzati.

**È approvato.**

Art. 9.

1. Per la concessione delle agevolazioni previste dai precedenti articoli 2, 3, 6 e 7 nonché per le attività di cui all'ultimo comma dell'articolo 8 è istituito presso il Ministero del turismo e dello spettacolo un fondo speciale, alimentato dall'apporto statale di cui al successivo articolo 10, amministrato con gestione fuori bilancio ai sensi dell'articolo 9 della legge 25 novembre 1971, n. 1041.

2. Al fondo saranno imputati gli oneri relativi alle agevolazioni e alle attività richiamate al comma precedente nonché quelle derivanti dalla gestione dei predetti servizi a carico dell'Ente nazionale italiano per il turismo, dell'Automobile club d'Italia, delle società petrolifere e dell'istituto bancario di diritto pubblico o di interesse nazionale di cui al comma 5 dell'articolo 8.

3. Per la gestione del fondo di cui al comma 1 del presente articolo si continua a provvedere mediante la contabilità speciale di cui all'articolo 7 della legge 22 febbraio 1982, n. 44.

**È approvato.**

Art. 10.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, pari a lire 84 miliardi

per l'anno 1986, a lire 50 miliardi per l'anno 1987 e a lire 50 miliardi per l'anno 1988, si provvede per l'anno 1986, quanto a lire 50 miliardi, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1986-1988, al capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1986 all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento «agevolazione a favore dei turisti stranieri» e, quanto a lire 34 miliardi, a carico della disponibilità esistente sulla contabilità speciale istituita presso la Tesoreria provinciale dello Stato di Roma ed intestata alla Direzione generale degli affari generali del turismo e dello sport - Ministero del turismo e dello spettacolo, di cui alla legge 22 febbraio 1982, n. 44.

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

MASCIADRI, *relatore*. Propongo a questo articolo un emendamento, sostitutivo del primo comma, che riproduce le indicazioni fornite nel parere della 5ª Commissione e che così recita:

«1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, pari a lire 50 miliardi annui per il 1986, 1987 e 1988, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1986-1988, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1986, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento "Agevolazione ai turisti stranieri motorizzati". Il fondo speciale di cui al comma 1 dell'articolo 9 è alimentato nel 1986 utilizzando le disponibilità esistenti sulla contabilità speciale istituita presso la Tesoreria provinciale dello Stato di Roma ed intestata alla Direzione generale degli affari generali del turismo e dello sport - Ministero del turismo e dello spettacolo, di cui alla legge 22 febbraio 1982, n. 44».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo del primo comma presentato dal relatore.

**È approvato.**

8ª COMMISSIONE

54° RESOCONTO STEN. (5 febbraio 1986)

Metto ai voti l'articolo 10 nel suo insieme, nel testo emendato.

**È approvato.**

Dopo l'articolo 10, il relatore propone un emendamento tendente ad aggiungere un articolo 10-*bis* del seguente tenore:

Art. 10-*bis*.

«1. Le vigenti disposizioni di cui alla legge 22 febbraio 1982, n. 44, avranno validità fino al 31 maggio 1986.

2. I turisti stranieri, in possesso di pacchetti turistici acquistati entro il 31 maggio 1986, potranno utilizzare i buoni benzina e i buoni autostradali e fruire del soccorso stradale gratuito fino al 30 giugno 1986».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Art. 11.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

**È approvato.**

L'esame e l'approvazione degli articoli sono così conclusi.

In conseguenza degli emendamenti accolti la numerazione dei commi e degli articoli andrà modificata.

Resta ora da conferire il mandato per la relazione all'Assemblea sul testo approvato.

Propongo che tale incarico sia conferito allo stesso relatore alla Commissione.

Poichè nessuno domanda di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, il mandato a riferire si intende conferito al senatore Masciadri.

**DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

«**Modifiche ed integrazioni della legge 8 agosto 1977, n. 572, e del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1980, n. 76, ai fini dell'attuazione delle direttive n. 79/694/CEE e n. 82/890/CEE (1204), approvato dalla Camera dei deputati**  
(Discussione e approvazione)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Modifiche ed integrazioni della legge 8 agosto 1977, n. 572, e del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1980, n. 76, ai fini dell'attuazione delle direttive n. 79/694/CEE e n. 82/890/CEE», già approvato dalla Camera dei deputati.

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

**CARTIA, relatore alla Commissione.** Il disegno di legge in titolo reca modifiche ed integrazioni alla normativa vigente, riguardante l'omologazione dei trattori agricoli o forestali ai fini dell'attuazione di alcune direttive comunitarie. Per trattore agricolo o forestale si intende qualsiasi veicolo a motore, a ruote o a cingoli, munito di almeno due assi, la cui funzione risiede nella potenza di trazione e che è essenzialmente concepito per tirare, spingere, azionare determinati strumenti, macchine o rimorchi destinati ad essere impiegati nelle attività agricole o forestali. La prassi per la omologazione di detti veicoli è la seguente: il costruttore presenta una scheda informativa del mezzo costruito al Ministero dei trasporti, il quale controlla che le informazioni corrispondano ai dati richiesti ed invia, quindi, la scheda di omologazione al costruttore che, a sua volta, ad ogni trattore allega un certificato di conformità.

L'attuale procedura per le omologazioni si rifà alla direttiva CEE n. 74/150, recepita in Italia con la legge 8 agosto 1977, n. 572, ma è limitata ai soli trattori agricoli a ruote, aventi la velocità compresa tra i 6 e i 25 chilometri orari. Successivamente, il Consiglio delle Comunità europee ha apportato due modifiche alla stessa direttiva: la prima, emanata con la direttiva n. 79/694 del 24 luglio 1979,

riguarda l'omologazione di tipi di dispositivi o di parti di trattori che formano una «entità tecnica» nonché i modelli delle schede informative e di omologazione; la seconda, emanata con direttiva n. 82/890 del 17 dicembre 1982, riguarda l'aumento da 25 a 30 chilometri orari del valore massimo della velocità costruttiva dei trattori agricoli per i quali viene richiesta l'omologazione comunitaria.

L'articolato del disegno di legge n. 1204, al nostro esame, provvede all'adeguamento legislativo alla nuova normativa CEE della legge n. 572 e dei decreti del Presidente della Repubblica emanati in precedenza. L'articolo 11 prevede alcune variazioni della prassi per la omologazione CEE. Pertanto, data la natura del provvedimento che, ripeto, come dal titolo stesso, è di attuazione delle direttive CEE, ne raccomando l'approvazione per una rapida conclusione del suo *iter*.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**COLOMBO** Vittorino (V.). L'articolato del disegno di legge al nostro esame è estremamente chiaro. Preannuncio pertanto il voto favorevole del Gruppo della Democrazia cristiana.

**GIUSTINELLI.** Signor Presidente, nel preannunciare il voto favorevole dei senatori comunisti non posso non rilevare il grave ritardo con il quale si dà attuazione alle direttive comunitarie.

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

**SANTONASTASO**, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Dopo aver sottolineato che il senatore Cartia ha svolto sul disegno di legge in discussione una relazione esauriente, il Governo non può far altro che sollecitarne l'approvazione.

**PRESIDENTE.** Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli.

Ne do lettura:

Art. 1.

Ai fini della presente legge, il termine entità tecnica indicato nella direttiva n. 79/694/CEE del 24 luglio 1979 assume la definizione di unità tecnica, così come riportato nella legge 10 febbraio 1982, n. 38.

**È approvato.**

Art. 2.

Per unità tecnica si intende un dispositivo o parte di trattore agricolo, che può espletare la sua funzione indipendentemente oppure in collegamento con altri elementi del trattore stesso; tali unità sono individuate in direttive particolari CEE.

Per omologazione CEE del tipo di unità tecnica, si intende il provvedimento emanato ai sensi dell'articolo 5 della legge 8 agosto 1977, n. 572, attestante che l'unità tecnica soddisfa alle prescrizioni tecniche emanate con uno o più decreti in conformità a quanto disposto dall'articolo 3 della medesima legge, così come modificato dall'articolo 11 della presente legge.

**È approvato.**

Art. 3.

Qualora l'unità tecnica espliciti la sua funzione solo se combinata con altri elementi del trattore, tale restrizione d'uso e/o di montaggio deve essere trascritta nella relativa scheda di omologazione.

La medesima procedura si applica anche nel caso che l'unità tecnica presenti una caratteristica particolare solo se combinata ad altri elementi del trattore.

In occasione dell'omologazione CEE del tipo di trattore di cui all'articolo 3 della legge 8 agosto 1977, n. 572, è verificato il rispetto di tali restrizioni e prescrizioni.

**È approvato.**

## Art. 4.

Le procedure per il rilascio dei provvedimenti di omologazione CEE del tipo di unità tecnica, la sospensione e la risoluzione di controversie concernenti l'omologazione stessa, sono regolate dalle disposizioni della legge 8 agosto 1977, n. 572.

**È approvato.**

## Art. 5.

Il titolare del provvedimento di omologazione CEE del tipo di unità tecnica deve apporre su ciascuna unità, costruita conformemente al tipo omologato, il proprio marchio di fabbrica o di commercio, la indicazione del tipo e, se previsto dalla direttiva particolare concernente l'unità tecnica, il numero di omologazione.

**È approvato.**

## Art. 6.

Il secondo comma dell'articolo 1 della legge 8 agosto 1977, n. 572, è sostituito dal seguente:

«La presente legge si applica ai trattori, definiti nel comma precedente, montati su pneumatici, muniti di due assi ed aventi una velocità massima di costruzione compresa tra 6 e 30 chilometri orari».

**È approvato.**

## Art. 7.

All'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 10 febbraio 1981, n. 212, è aggiunto il seguente comma:

«I trattori agricoli o forestali a ruote, aventi carreggiata non inferiore a 1.250 millimetri, possono essere equipaggiati con il sedile dell'accompagnatore».

**È approvato.**

## Art. 8.

Il punto 1.5 dell'allegato 1 del decreto del Presidente della Repubblica 10 febbraio 1981, n. 212, è sostituito dal seguente:

«1.5 Per tener conto dei vari errori dovuti in particolare al procedimento di misura ed all'aumento del regime del motore, in condizioni di carico parziale, è ammesso, all'atto dell'omologazione, che la velocità misurata superi del 10 per cento il valore di 30 chilometri orari».

**È approvato.**

## Art. 9.

Dopo il punto 8.4.3. dell'allegato I (modello di scheda informativa) al decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1980, n. 76, sono inseriti i seguenti:

«8.4.4.: spazio di manovra del conducente;  
8.4.5.: finestrini».

**È approvato.**

## Art. 10.

Dopo il punto 7.4.3. dell'allegato II (scheda di omologazione CEE) al decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1980, n. 76, sono inseriti i seguenti:

«7.4.4.: spazio di manovra del conducente ..... DP  
7.4.5.: finestrini ..... DP».

**È approvato.**

## Art. 11.

L'articolo 3 della legge 8 agosto 1977, n. 572, è sostituito dal seguente:

«Art. 3. — Il tipo del trattore ottiene l'omologazione CEE quando è stata preventivamente accertata la sua rispondenza alle prescrizioni tecniche, emanate con uno o più decreti del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri di volta in volta interessati,

sentito il parere del Comitato interministeriale costituito con il decreto del Presidente della Repubblica 19 aprile 1979, n. 212.

Le prescrizioni di cui al comma precedente devono adeguarsi alle disposizioni tecniche approvate dai competenti organi delle Comunità europee.

Con decreto del Presidente della Repubblica sono stabilite le modalità di coordinamento delle attribuzioni delle amministrazioni preposte alla vigilanza sulla applicazione delle direttive particolari».

**È approvato.**

Art. 12.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

**È approvato.**

L'esame degli articoli è così esaurito.

Passiamo alla votazione finale.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

**È approvato.**

«Norme straordinarie per l'accelerazione dell'esecuzione di opere pubbliche» (1004)

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Norme straordinarie per l'accelerazione dell'esecuzione di opere pubbliche».

Ricordo che la discussione del disegno di legge era stata sospesa il 25 settembre 1985.

Prego il senatore Bastianini di riepilogare l'iter del disegno di legge.

BASTIANINI, *relatore alla Commissione*. Il disegno di legge n. 1004 ha avuto un iter lungo e tormentato.

Ricordo che si tratta di un provvedimento presentato dal Governo, in particolare dal Ministro dei trasporti di concerto con gli altri Ministri interessati, finalizzato ad indi-

viduare procedure snelle di affidamento dei lavori, specie in presenza di opere complesse.

Il ritardo nell'esame del provvedimento ha fatto sì che nel frattempo venissero assunte, o in via legislativa o in via amministrativa, decisioni che in parte si sovrappongono alla normativa prevista dal provvedimento stesso. Si è proceduto infatti alla istituzione del nuovo Ente delle Ferrovie ed all'approvazione del piano triennale dell'ANAS. Ricordo inoltre la scelta operativa che l'ANAS ha compiuto con l'avvio di una procedura di concessioni, di realizzazione e progettazione, su cui intendo poi ritornare, e non ultima la vicenda relativa alla revisione prezzi, che pure era materia del disegno di legge n. 1504-bis, e che è stata oggetto di un controverso articolo del disegno di legge finanziaria recentemente reintrodotta nel corso del dibattito alla Camera.

Voglio soffermarmi in particolare sulla linea operativa che l'ANAS ha assunto per l'attuazione del programma triennale 1985-1987: da un lato, il provvedimento di finanziamento consente all'ANAS di acquisire collaborazioni professionali atte a spingere la definizione del progetto fino alla fase esecutiva e di procedere quindi ad appalti secondo le norme vigenti; dall'altra, con un carteggio che, molto cortesemente, l'ANAS mi ha sottoposto, è stato predisposto uno schema di convenzione preliminare relativamente all'affidamento in concessione di progetti di lavoro, secondo una procedura che ricorda molto quella emersa durante il dibattito in Commissione sul disegno di legge n. 1004. Questa procedura è stata sottoposta dall'ANAS, mediante gli organi del consiglio di amministrazione, al Consiglio di Stato che ha dato un parere interlocutorio, cioè non ha negato la possibilità di procedere secondo quelle direttive, ma ha richiesto una serie di chiarimenti che l'ANAS ha dato proprio in questi giorni, in attesa del parere definitivo del Consiglio di Stato.

Di questo carteggio voglio leggere una frase che mette in luce l'importanza e la necessità di giungere ad una definizione del disegno di legge n. 1004. Infatti, il Consiglio di Stato, con molta lucidità, scrive: «Permanen-

do, però, la difficoltà di sopperire con la propria organizzazione alle menzionate operazioni tecniche, specie a fronte dei maggiori impegni derivanti dal vasto programma di opere previste dal piano decennale autostradale, l'amministrazione si è indotta a ricercare un nuovo strumento operativo, da poter impiegare in aggiunta o in alternativa alle soluzioni alla stessa offerte dalla recente legge 3 ottobre 1985, n. 526, per agevolarne i compiti di progettazione delle opere e di esecuzione delle rilevazioni connesse e preliminari.

Per tale via essa è giunta ad individuare nella concessione di costruzione, con progettazione esecutiva, lo strumento giuridico più rispondente alle considerate esigenze tecniche». Dopo tale premessa il Consiglio di Stato afferma che la materia che forma oggetto del quesito, più che riflettere incertezze riconducibili all'interpretazione della normativa generale sui lavori pubblici e di quella che particolarmente concerne la sfera operativa dell'ANAS, appare contrassegnata dalla ricerca di un possibile adattamento di istituti tradizionalmente tipizzati per giungere, attraverso la combinata utilizzazione di essi, ad un'innovazione della procedura dei lavori. In altre parole, il Consiglio di Stato riconosce che l'ANAS si trova nella necessità di seguire una procedura innovativa — non prevista per legge — e quindi l'ANAS stessa è stata costretta a ricercare, nell'ambito delle norme vigenti, gli elementi che, montati insieme, consentissero legittimamente il ricorso ad una nuova forma di aggiudicazione dei lavori. Nel rilevare ciò, metto anche in evidenza l'estrema precarietà delle condizioni operative dell'impresa appaltante a fronte dei rischi che un'interpretazione complessiva della procedura adottata non si riveli sostenibile nel quadro legislativo oggi in vigore.

Sollecito i colleghi ad esaminare rapidamente e definitivamente il provvedimento ricordando anche, per concludere, le linee sulle quali abbiamo fino a qualche mese fa discusso e la proposta finale che il relatore si era sentito di presentare.

Il provvedimento si compone, come vi ricorderete, di due parti, la prima delle quali, regolata dall'articolo 1, riguarda l'estensione

della durata temporale dello strumento dell'aggiudicazione dei lavori per ampliamento del lotto iniziale, già introdotta nella legge del 3 gennaio 1978, n. 1. Rispetto al testo governativo, la Commissione ha individuato alcuni punti di maggiore cautela in ordine alle dimensioni del lotto ed inoltre ha stabilito di non poter procedere all'ampliamento del lotto se non successivamente ad una gara da svolgersi secondo una procedura ordinaria. Un altro punto concerne le caratteristiche tecniche di omogeneità con il lotto precedentemente aggiudicato. Sull'articolo 1, come relatore, ho predisposto una serie di emendamenti che hanno raccolto gran parte delle osservazioni sin qui formulate: mi riferisco in particolare ad un documento manoscritto che mi è stato trasmesso dai colleghi del Gruppo comunista. Per quanto riguarda il punto cui ho fatto riferimento, vi è, da parte del relatore, solo la richiesta di un parziale ampliamento poichè dovrebbero intendersi ammissibili al lotto anche le opere omogenee comprese in programmi e progetti generali (la proposta comunista si presentava maggiormente restrittiva in proposito). Pur continuando a ritenere valida l'opportunità prevista dall'articolo 1, non credo che su tale materia possano sorgere contrasti insuperabili all'interno della Commissione.

Maggiormente rilevanti sono i problemi relativi alla seconda parte del provvedimento, il quale si propone di introdurre, in modo organico, nel nostro ordinamento, accanto alle diverse forme oggi regolamentate di aggiudicazione dei lavori, una nuova forma che viene per abitudine chiamata di concessione, progettazione ed esecuzione, mantenendola ben distinta dalla concessione di servizi che è argomento del tutto diverso, regolamentato da altra legge. La procedura individuata è la seguente: l'amministrazione deve, una volta l'anno, individuare le opere che intende affidare mediante il ricorso a detta procedura; raccogliere le richieste di partecipazione delle ditte e dei consorzi interessati; indicare, per ciascuno dei lavori da eseguire, le ditte giudicate idonee a seguito del bando, precedentemente ricordato, sulla base di una direttiva fornita dal Ministero dei lavori pubblici mediante una commissione che vede la

partecipazione anche delle diverse categorie interessate; giungere al preaffidamento sulla base di un'offerta ai sensi delle leggi vigenti, su progetto di massima e prezzario; far svolgere la progettazione esecutiva dall'impresa individuata per giungere, infine, all'affidamento dei lavori sulla base del progetto esecutivo predisposto dalla stessa impresa individuata.

L'impianto logico presentato possiede una sua validità in quanto già sperimentato nel settore ferroviario. Se la procedura dell'ANAS dovesse avere seguito, si tratterebbe di una procedura sostanzialmente analoga a quella qui descritta da me, con la sola differenza che, nel caso dell'ANAS, il bando verrebbe emanato opera per opera e mancherebbe la fase della selezione annuale delle imprese interessate e degli inviti da effettuare caso per caso.

Resta in piedi, peraltro, una serie di problemi importanti, non secondari rispetto all'impianto qui delineato, il primo dei quali concerne i soggetti cui occorrerà estendere l'obbligo — o la facoltà — di utilizzare questa norma. Trattandosi di una procedura straordinaria, la norma in oggetto verrà riservata solo a soggetti particolari o verrà estesa alla generalità della Pubblica amministrazione? In secondo luogo, mi chiedo: questa procedura verrà riservata esclusivamente ad opere che abbiano una complessità o una dimensione rilevante oppure potrà essere adottata liberamente, salvo l'obbligo di chiarire i motivi di tale scelta? L'amministrazione avrà la facoltà di applicare tali procedure anche per opere di minor rilievo?

In terzo luogo, ci saranno limiti alla possibilità, in sede di progettazione esecutiva di massima, di elevare l'importo presunto? E nel caso in cui la progettazione esecutiva portasse ad un importo maggiore, si prevederà l'obbligo o la facoltà per l'amministrazione di non proseguire nel contratto di acquisto del progetto? E inoltre, si concederà o meno all'amministrazione la facoltà di affidare la realizzazione di una parte soltanto dell'opera nell'ambito della cifra inizialmente definita?

In quarto luogo, mi chiedo se non sia il caso di prevedere delle norme a protezione

della imprenditoria locale, magari con una clausola di preferenza a favore dei consorzi.

Ad ogni modo, dopo quanto è successo alla Camera dei deputati, il relatore ritiene non opportuno inserire nel disegno di legge nuove disposizioni relative alla revisione prezzi. Di fronte ad un *iter* difficilmente reversibile, non ritengo più opportuno prevedere norme che vadano ad ingarbugliare ancor di più la materia.

A questo punto non resta che domandarci come procedere. Sono convinto che su questo provvedimento non sia nè opportuno nè necessario giungere a scontri frontali, nel senso che si tratta di materia in relazione alla quale tutte le parti politiche sono interessate a trovare soluzioni trasparenti, efficaci e di massima garanzia. Tuttavia tali soluzioni vanno comunque trovate e pertanto dedicherei la seduta di oggi ad una raccolta di opinioni non più tanto sull'impianto generale del disegno di legge, che mi sembra già ampiamente dibattuto, quanto sui punti specifici che ho sollevato.

Se l'andamento del dibattito farà emergere elementi di disponibilità ad affrontare questi problemi, ritengo che potremo predisporre uno schema di provvedimento da presentare in Aula, ovviamente con la possibilità, da parte dei membri della Commissione, di proporre gli emendamenti che riterranno opportuni.

LOTTI Maurizio. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non so se questa mattina riusciremo ad andare oltre la definizione di un *iter* da seguire per la prosecuzione dei nostri lavori. Anzitutto concordo con una delle ultime considerazioni del relatore concernente la vicenda del disegno di legge n. 1504-bis, in relazione al quale pure ci era stato chiesto di definire, come Gruppo comunista, la nostra posizione circa l'eventuale richiesta di una sua assegnazione in sede deliberante per poterlo discutere congiuntamente al disegno di legge n. 1004.

Mi pare che la decisione adottata dalla Camera dei deputati di ripristinare l'articolo del disegno di legge finanziaria relativo a questa materia abbia di fatto sciolto il nodo, al di là delle valutazioni che ciascuno di noi,

anche in sede di Gruppi politici, potrà esprimere sulla decisione stessa.

Non v'è dubbio che le discussioni che facciamo sull'ex articolo 33 del disegno di legge finanziaria hanno tutt'oggi una loro validità. Tuttavia mi pare che si sia determinata una situazione che ci consente di vedere sbarazzato, per il momento, il campo della discussione del disegno di legge n. 1004 da questi problemi. Eventualmente si dovrà riaprire la discussione in Aula in sede di approvazione del disegno di legge finanziaria.

Abbiamo più volte sollecitato la ripresa della discussione del disegno di legge n. 1004 e ribadiamo la nostra posizione aggiungendo che bisogna in ogni caso arrivare ad una conclusione dei nostri lavori; tanto di guadagnato se vi sarà una convergenza, secondo l'auspicio del relatore, di tutte le forze politiche, però una conclusione è comunque necessaria per le motivazioni che il relatore ha richiamato e che condivido.

Il senatore Bastianini ha posto una serie di questioni invitandoci ad esprimere il nostro parere in merito con sollecitudine. Mi riferisco ad esempio all'opportunità o meno di estendere la nuova normativa, oltre che ad alcune amministrazioni dello Stato, anche ad altri enti pubblici e, in caso affermativo, a quali condizioni. A me non pare che vi siano le condizioni, questa mattina, per continuare utilmente la discussione perchè credo che lavoreremmo male; quanto ci ha detto il relatore, infatti, deve essere valutato e quindi formulo una proposta che si prefigge di accelerare i nostri lavori.

Già una sottocommissione ha lavorato attorno a questo disegno di legge e debbo dire che, diversamente da altre volte, mi pare che abbia lavorato abbastanza bene, nel senso che è arrivata ad una modifica apprezzabile dell'iniziale testo del Governo. Credo allora che si potrebbe, con una sola riunione della sottocommissione, discutere in modo molto aperto e franco ed affrontare le questioni sollevate dal senatore Bastianini, dando incarico ai senatori che ci rappresentano in quella sede di arrivare alla definizione puntuale del testo da portare, già nella prossima settimana, all'esame della Commissione.

Propongo quindi che la sottocommissione si riunisca oggi stesso o domani pomeriggio.

Credo che questo modo di procedere sia più proficuo piuttosto che affrontare ora la discussione in una situazione anche di stanchezza che ci proviene dal fatto di essere già da quattro ore al lavoro in Commissione.

Ribadisco che la mia non è una proposta volta a procrastinare i tempi ma ad accelerarli perchè se affrontiamo in sede plenaria e con una riflessione corale le questioni sollevate dal relatore Bastianini non contribuiamo a snellire i nostri lavori. Ritengo opportuno ed utile che un gruppo selezionato di colleghi, quelli che hanno seguito con più attenzione questa materia, si incontrino possibilmente nella giornata di oggi o di domani per mettere a punto le singole posizioni rispetto alle specifiche questioni sollevate dal senatore Bastianini. In questo modo la settimana prossima potremo definire l'iter del disegno di legge al nostro esame.

DEGOLA. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, intervengo brevemente per dichiarare che anche i senatori democristiani sono convinti dell'esigenza di arrivare sollecitamente alla definizione dell'iter del presente disegno di legge, che si trascina già da molto tempo e sul quale la sottocommissione a suo tempo, il relatore e la Commissione hanno lavorato assiduamente. Nonostante i provvedimenti assunti in sede legislativa ed in sede amministrativa nel frattempo, questo provvedimento si presenta utile e necessario...

LOTTI Maurizio. A maggior ragione!

DEGOLA... e tutti quanti, specialmente gli operatori del settore, si stanno rendendo conto come in definitiva, nonostante tutte le leggi approvate per cercare di accelerare le procedure per l'esecuzione dei lavori di opere pubbliche, i tempi tra il momento dello stanziamento e della programmazione di una determinata opera pubblica ed il momento in cui si procede effettivamente alla sua realizzazione si vanno sempre più allungando. Ma non soltanto questi tempi si sono sempre più allungati quanto le procedure sono diventate sempre più farraginose e defatiganti invece di semplificarsi. Pertanto, secondo il Gruppo democristiano si deve

pervenire ad una rapida conclusione dei lavori con l'obiettivo preciso di varare finalmente una legge che sia chiara, facilmente applicabile e che dia il risultato di una effettiva riduzione dei tempi morti che comportano tante conseguenze negative per la pubblica amministrazione.

Per quanto riguarda il modo di procedere ritengo che giustamente il senatore Bastianini, siccome è trascorso molto tempo dall'ultima volta in cui abbiamo preso in esame questa materia, abbia sottolineato tutte le tematiche ed i vari aspetti sui quali vi possono essere differenti opinioni. Ritengo che ciò sia stato utile almeno in riferimento agli argomenti più importanti, per memoria, perchè la maggior parte di questi temi mi sembra che abbia già trovato una determinata soluzione attraverso il lavoro a suo tempo svolto in sottocommissione, lavoro che ha portato alla presentazione di una bozza di testo da parte del relatore, che è stato considerato, almeno in altre circostanze, come una piattaforma utile sulla quale magari discutere ed apportare le dovute modifiche ma comunque non tale da far temere quegli scontri frontali ai quali si è riferito il relatore, senatore Bastianini. Pertanto, o questa interpretazione è giusta e allora sarebbe quasi completamente inutile una nuova riunione della sottocommissione nel senso...

LOTTI Maurizio. Forse è opportuno chiamarla riunione informale della Commissione.

DEGOLA. Dicevo, nel senso che si potrebbe discutere nell'ambito della Commissione il testo già esistente predisposto dal relatore, nei confronti del quale ciascuno potrebbe presentare gli emendamenti che ritiene opportuni; oppure, se questa interpretazione è sbagliata, se esistono cioè dei dissidi di fondo e dei contrasti su argomenti importanti, non credo allora che una riunione della sottocommissione li possa risolvere e dirimere. Comunque devo far presente che il lavoro della sottocommissione richiederebbe un ulteriore tempo di discussione. Pertanto sono dell'avviso che il testo presentato e predisposto dal relatore Bastianini sia una sufficiente base di discussione per poter affrontare la

materia al nostro esame in questa sede. Peraltro, non mi oppongo se, considerato il tempo trascorso, si ritiene che possa essere utile un incontro ristretto tra i Gruppi parlamentari, che dovrà comunque prendere come base del suo lavoro il testo predisposto dal senatore Bastianini e dare per acquisiti quegli argomenti che sono stati già oggetto di discussione, di audizioni e di valutazione anche per il lavoro encomiabile del relatore, il quale ha preparato questa bozza di testo. Quindi, mi dichiaro disponibile ad entrambe le soluzioni.

Anticipo che i senatori democristiani sicuramente suggeriranno qualche variazione, miglioramento e correzione a questo testo pur ritenendo — lo ripeto — che esso rappresenti fondamentalmente una base utile per poter arrivare rapidamente alla conclusione e alla definizione dell'*iter* del disegno di legge.

PAGANI Maurizio. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, devo dare innanzitutto atto al relatore dello sforzo fatto per tradurre il lavoro della sottocommissione nell'articolato che ci ha presentato. La delicatezza della materia che stiamo trattando, giacente già da molto tempo all'esame della nostra Commissione, rende opportuna una convergenza di posizioni, la più ampia possibile, tralasciando ogni divisione di carattere politico, in quanto si tratta soprattutto di definire gli strumenti operativi dello Stato che debbono valere per un tempo indefinito. Devo sottolineare peraltro che mentre in questa Commissione ci si sforza di accelerare gli *iter* burocratici, al contrario, in altre Commissioni si tenta di introdurre ulteriori difficoltà per quanto concerne le procedure, per cui, nel complesso, ci comportiamo come Penelope: con una mano cerchiamo di costruire e con l'altra demoliamo ciò che abbiamo realizzato. Comunque, questo argomento potrà essere affrontato più opportunamente in un'altra sede. Per quanto ci riguarda, dobbiamo cercare di fare il nostro dovere.

Dopo aver rilevato la necessità di trovare una larga convergenza su questa delicata materia, ritengo che sia opportuno accettare

8ª COMMISSIONE

54° RESOCONTO STEN. (5 febbraio 1986)

la proposta del senatore Lotti e quindi procedere ad un'altra riunione della sottocommissione o ad una riunione informale (in questo senso non ho assolutamente alcuna preferenza). Questa riunione potrebbe essere fissata già per la giornata di domani in modo tale da poter procedere, la prossima settimana, una volta raggiunti gli accordi, all'approvazione di questo disegno di legge da parte della Commissione in seduta plenaria, approvazione attesa da molto tempo. Ricordiamoci che abbiamo espresso parere favorevole sulla realizzazione di un piano triennale, che vi sono innumerevoli altri programmi che abbiamo approvato ma che sono ancora lontani da una soluzione in quanto vi è l'incapacità da parte dell'amministrazione non soltanto di elaborare gli atti tecnici ma anche di far fronte alle procedure sempre più onerose introdotte dallo stesso Parlamento.

Pertanto, concludendo il mio intervento, signor Presidente, dichiaro di condividere la proposta del senatore Lotti.

GUSSO. Chiedo scusa se non mi sono preparato con attenzione su questi argomenti, ma siccome ho la ventura di vivere in una città come Venezia le cui opere idrauliche sono affidate in concessione ad un consorzio di imprese attraverso una regolare concessione registrata dalla Corte dei conti — il consorzio è quello di «Venezia-nuova» — per una cifra complessiva di circa 200 miliardi, se non erro, la domanda che mi pongo è se non ci sia già una normativa in materia, e pertanto se sia necessario questo disegno di legge.

PRESIDENTE. La normativa c'è ed è specificamente prevista dalla legge speciale per Venezia.

PAGANI Maurizio. Proprio quelle vicende dimostrano l'estrema necessità di una legge organica.

GUSSO. Tengo a precisare che il consorzio «Venezia-nuova» non solo esegue il progetto ma, prima del progetto, esegue le sperimentazioni, le analisi, i prelievi e le prove su modello idraulico preliminari alla progetta-

zione vera e propria, tanto è vero che in questo momento si è nella prima fase dell'analisi, della sperimentazione e delle rilevazioni sulla laguna.

Visto che l'iter di questa concessione è stato complesso e che la Corte dei conti ha avuto alcune perplessità al riguardo (perplessità che non so esattamente in qual modo siano state superate), può darsi, così come afferma il senatore Pagani, che sia opportuno regolamentare la materia. Tuttavia pregherei il relatore di informarsi presso il Ministero dei lavori pubblici se sia possibile richiamarsi a normative già esistenti, ed eventualmente modificarle, in modo che non sia necessario sovrapporre una normativa nuova a quelle già esistenti. Devo peraltro dire che personalmente non ho ancora maturato il convincimento che queste procedure siano assolutamente trasparenti e cristalline e vorrei quindi invitare la Commissione a rimeditare l'argomento prima di arrivare ad una conclusione.

Auspico quindi che il provvedimento preveda procedure tali che nessuno abbia niente da dire, non solo la magistratura ma anche i concorrenti e l'opinione pubblica. Se quindi bisogna seguire questa strada, vorrei pregare gli onorevoli colleghi di valutare con attenzione tutti gli aspetti che possono essere poco chiari.

PRESIDENTE. Mi sembra siano emerse due proposte apparentemente divergenti, ma nella sostanza riconducibili ad una convergenza, che ritengo vada ricercata anche per quanto concerne l'utilizzazione del tempo.

Le considerazioni che ha testè svolto il senatore Gusso sono condivisibili ma trovano la loro risposta nelle riflessioni che da un anno e due mesi stiamo facendo; anche le considerazioni sulla realtà veneziana sono già state fatte nel corso dei lavori relativi alla legge speciale per Venezia — in quella circostanza è nata una polemica che ha visto protagonisti il sottoscritto ed il senatore Padula — perchè quel provvedimento prevedeva già tale normativa.

Per trovare una convergenza tra le due ipotesi e non cadere nel formalismo, potremmo stabilire che nelle giornate di oggi e

domani il relatore incontri i colleghi che hanno concorso alla definizione di alcune norme al fine di portare in Commissione un testo migliore. La sostanza in cosa la salvo? La salvo ricollegandomi alla preoccupazione precedentemente espressa dal senatore Lotti che ha richiesto un'ultima riflessione da parte del relatore insieme ai colleghi che maggiormente hanno lavorato attorno a questo disegno di legge, per poi tornare in Commissione con un testo meglio definito, in modo da non intralciare ulteriormente l'iter di questo disegno di legge.

Devo infatti segnalare alla Commissione che imponenti risorse finanziarie del Paese sono immobilizzate: ci sforziamo di fare delle leggi e di approvare dei piani che poi non trovano attuazione; parlando di responsabili-

tà credo che dobbiamo anche assumerci quella di trovare comunque una soluzione — certamente perfettibile — rispetto alle esigenze che sono alla base di questo disegno di legge.

Mi pare di aver sintetizzato le esigenze della Commissione e pertanto propongo di procedere nel modo che ho appena esposto.

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

*I lavori terminano alle ore 13.15.*

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. ETTORE LAURENZANO