

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

61° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 APRILE 1986

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

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

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 1, 3, 4 e <i>passim</i>
COLOMBO Vittorino (V.) (DC)	2, 3, 4 e <i>passim</i>
DEGOLA (DC)	12
LOTTI Maurizio (PCI)	2, 4, 5 e <i>passim</i>
MELILLO (PLI), sottosegretario di Stato per i trasporti	10, 11, 12 e <i>passim</i>
PACINI (DC), relatore alla Commissione	1, 3, 5 e <i>passim</i>
RUFFINO (DC)	3, 7, 8 e <i>passim</i>
SIGNORILE (PSI), ministro dei trasporti	3, 5

I lavori hanno inizio alle ore 10.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

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

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il
seguito della discussione del disegno di leg-

ge: «Interventi urgenti per gli autoservizi
pubblici di competenza statale».

Riprendiamo la discussione, rinviata il 25
settembre 1985.

Prego il senatore Pacini di riassumere i
termini della dibattito.

PACINI, relatore alla Commissione. Dopo la
relazione da me svolta nella seduta del 10
luglio 1985, seguì un dibattito piuttosto lun-
go, protrattosi nel corso di altre due o tre
sedute, circa l'opportunità di procedere all'e-
same del testo così come era stato presentato
ovvero, secondo le obiezioni sollevate in par-
ticolare dal Gruppo comunista, di esaminare
almeno alcune parti del disegno di legge
stesso congiuntamente ad altro disegno di
legge concernente la revisione della legge 10
aprile 1981, n. 151. Inoltre furono avanzate
alcune richieste di chiarimenti al Ministro
per quanto si riferisce alla situazione dei
trasporti pubblici su gomma interregionali e
internazionali e alla eventuale concorrenzia-
lità con le linee ferroviarie che potrebbe in
qualche modo danneggiare le Ferrovie dello
Stato. Il 25 settembre 1985 il presidente
Spano faceva presente che, a seguito di con-

tatti informali tra i Gruppi e d'intesa con il Governo, era emersa l'opportunità di stralciare gli articoli del disegno di legge riguardanti la situazione pregressa delle autolinee di competenza statale e di predisporre una normativa transitoria in vista della riforma della legge n. 151. Oggi, pertanto, sottopongo all'attenzione della Commissione un nuovo testo del provvedimento, da me predisposto, che recepisce le indicazioni su cui si era manifestata convergenza e che ha ricevuto il parere favorevole della 1^a Commissione, alla quale è stato trasmesso.

Il nuovo testo rappresenta, nè più, nè meno, il recupero degli articoli relativi agli anni pregressi, pertanto proporrei di passare all'esame di detti articoli, preannunciando fin d'ora che presenterò un emendamento all'articolo 6, tendente ad inserire un riferimento all'articolo 55 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597, circa il trattamento fiscale dei contributi. A questo punto, a mio avviso, possiamo passare alla fase di definizione dell'*iter* del provvedimento, anche perchè il Ministero ha fatto pervenire ai commissari una memoria concernente la situazione delle linee di competenza statale, attraverso la quale si può avere un'idea complessiva della situazione del settore.

LOTTI Maurizio. Essendo stata delimitata la portata del disegno di legge nei limiti precisati dal relatore, senatore Pacini, ritengo che il nuovo testo possa costituire un'utile base di discussione per sanare una situazione pregressa che ha senz'altro determinato una crisi finanziaria delle aziende interessate, le quali, in effetti, assolvono a finalità in gran parte di carattere pubblico e sociale. Poichè, purtroppo, forse per un disguido, sono venuto in possesso del nuovo testo soltanto oggi, man mano che proseguiamo nell'esame dei singoli articoli mi riservo di presentare osservazioni e proposte. Esaurita questa prima fase di manifestazione delle proprie posizioni da parte dei vari Gruppi, credo che si debba ora entrare nel merito delle proposte avanzate dal relatore Pacini; in tale sede ci proponiamo di presentare emendamenti e dare suggerimenti alla Commissione.

Ritengo che sarebbe corretto, proprio per le cose che dicevo all'inizio del mio intervento, rinviare alla ridefinizione dei contenuti della legge n. 151 del 1981 l'individuazione della tipologia di riscossione dei contributi per il 1986 e per gli anni seguenti, proprio per garantire omogeneità di trattamento. Ritengo quindi che la finalità di questo disegno di legge possa esaurirsi con la sanatoria per il periodo che va dal 1972 al 1985. Mi pare che per quanto riguarda il 1986 ci manchi tutta una serie di elementi utili per individuare quale contributo per chilometro dovrebbe essere assegnato alle singole autolinee. Dato che a nostro avviso la materia è connessa con quella che la Camera sta discutendo a proposito delle autolinee di competenza regionale, credo che questa parte sarebbe opportuno definirla in modo organico in sede di riforma della legge n. 151. Sarei grato al Ministro se potesse dirci la sua opinione in merito.

COLOMBO Vittorino (V.). Vorrei dire subito che sostanzialmente condivido il testo proposto dal relatore che riprende l'orientamento di massima, già emerso in Commissione, di limitarsi ad un provvedimento di sanatoria per il passato, rinviando a dopo l'approvazione del disegno di legge, attualmente in discussione alla Camera dei deputati, di modifica della legge n. 151, la definizione di un provvedimento coordinato e specifico per le autolinee di competenza statale.

Devo far presente al senatore Lotti che non è vero che questo ritardo non abbia prodotto serie conseguenze; forse egli non è molto informato perchè la regione Lombardia non è tra quelle particolarmente toccate. Desidero segnalare che a seguito dei provvedimenti intervenuti sono rimaste di competenza statale le autolinee interregionali e internazionali. Per autolinee interregionali si intendono quelle che toccano tre regioni a statuto ordinario, ma ne bastano due se una delle due è a statuto speciale. Il Veneto è la regione in Italia maggiormente interessata, essendo affiancata da due regioni a statuto speciale, il Friuli-Venezia Giulia e il Trentino-Alto Adige; anche per il semplice sconfinamento di qualche chilometro in queste regioni vi

8^a COMMISSIONE

61° RESOCONTO STEN. (16 aprile 1986)

sono linee interessate al provvedimento. L'amministrazione provinciale di Verona deve ricorrere a fidejussioni regionali essendo in attesa, in base a questo provvedimento, di circa 7 miliardi, stando alle cifre esposte dal relatore per i vari anni. Mi risulta che situazioni di tal genere che pongono le amministrazioni interessate addirittura nell'impossibilità di pagare gli stipendi al personale si verificano e vi sono state nel passato; non si tratta solo di aziende di autolinee private, ma vi sono anche numerose autolinee di proprietà di enti pubblici. Credo pertanto che sia urgente provvedere ed è per questo motivo che abbiamo acceduto all'ipotesi di una sanatoria per il passato che riguardi però anche gli anni 1986 e 1987. Per meglio specificare, siamo favorevoli alla sanatoria fino al 1985 e ad un provvedimento transitorio per gli anni 1986 e 1987. Infatti è prevedibile che non sarà possibile far diventare legge nel 1986 il provvedimento di riforma della legge n. 151 del 1981, attualmente in discussione alla Camera dei deputati. Comunque, nel caso si ritenesse opportuno approvare un provvedimento di sanatoria solo fino al 1985, sarei favorevole in questo caso ad un provvedimento di assoluta automaticità fino al 1985, affidato per l'esecuzione agli organi ministeriali, augurandomi che così si riesca a procedere nel modo più rapido possibile.

Per quanto riguarda poi gli aspetti specifici, mi riservo anch'io di intervenire in sede di esame dell'articolato.

RUFFINO. Vorrei rivolgere alcune richieste di chiarimento al Ministro scusandomi se gli argomenti sono già stati affrontati in altre riunioni della Commissione e le mie domande potranno apparire del tutto inopportune ai colleghi che hanno seguito questa vicenda da tempo, ma solo oggi io mi accosto a questi problemi.

Mi fa sorgere qualche perplessità il fatto che si debba andare così indietro nel tempo nel liquidare questi presunti crediti delle società. Nel codice civile i crediti si prescrivono in dieci anni mentre qui stabiliamo addirittura una sanatoria dal 1972 al 1985, cioè di tredici anni. Confesso che questo fatto

non mi può non lasciare dubbioso. Analoghe riserve, per la verità, erano state sollevate anche nel parere della Commissione affari costituzionali che poi, inspiegabilmente e inopinatamente, non si sono ripetute nel successivo parere.

COLOMBO Vittorino (V.). Questo è successo perchè la 1^a Commissione non era sufficientemente informata: si tratta di crediti che non sono mai andati in prescrizione e che attendono, quindi, di essere liquidati. Del resto, godendo le autolinee regionali di questi contributi, perchè non dovrebbero averli anche le autolinee in oggetto?

RUFFINO. Mi sembra molto strano che lo Stato debba accollarsi questi ulteriori oneri.

Vorrei inoltre chiedere al Ministro se questi servizi di linea nazionali ed internazionali si conciliano con la razionalizzazione del piano delle Ferrovie e con il programma che il Ministero dei trasporti ha in atto. Quali prospettive ci sono sotto questo profilo?

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

PACINI, *relatore alla Commissione*. Da parte mia non ho niente da aggiungere, mentre ci sono alcune richieste di chiarimento che sono state rivolte al Ministro.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Riguardo alla prima osservazione del senatore Ruffino circa la prescrivibilità dei crediti debbo osservare che la semplice richiesta degli interessati interrompe il computo del tempo per la prescrizione per farlo cominciare da capo. Inoltre la 1^a Commissione, dopo un iniziale parere contrario, ha cambiato opinione esprimendo parere favorevole.

Riguardo alla compatibilità tra trasporto su strada e quello su ferrovia essa è ovvia, e personalmente ho sempre negato che dovesse essere mantenuta una visione autarchica e antagonista. Il trasporto su strada è utile elemento non solo di integrazione ma è in molti casi sostitutivo rispetto a tratti ferroviari che sono antieconomici; questo rientra nella

riorganizzazione dei servizi delle Ferrovie e costituisce un atto di razionalizzazione del sistema di trasporto.

Accetto inoltre l'ipotesi del relatore ed il ragionamento del senatore Lotti. Ho la sensazione che non sarebbe stato male anticipare nel provvedimento in discussione alcune linee di riforma della legge n. 151, per questa parte, individuando un diverso modo attraverso cui mantenere i contributi. Dico subito però che se questo provoca rallentamenti nell'*iter* del presente disegno di legge, è bene rinviare tutto alla riforma della legge n. 151, la cui discussione non è affatto cominciata alla Camera anche se è nei miei auspici che cominci rapidamente.

Aderisco all'ipotesi avanzata dal senatore Vittorino Colombo di operare per il 1986-1987 in termini transitori. La mia opinione è che la riforma della legge n. 151 sarà approvata nel 1986 ed entrerà in vigore nel 1987, nella migliore delle ipotesi; occorre quindi coprire il biennio 1986-1987.

Se siete d'accordo, va dunque bene operare questa ripartizione: sanatoria fino al 1985; normativa transitoria per il 1986-1987; spostamento dell'assetto definitivo nell'ambito della riforma della legge n. 151, che è la sede in cui deve avvenire la definizione complessiva della materia. Nel disegno di legge c'era l'intenzione di anticipare in qualche modo la riforma in questo settore: non ne faccio però una questione fondamentale.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, prima di passare all'esame degli articoli, e proprio per un buon andamento dei lavori della nostra Commissione, ritengo opportuno risolvere innanzitutto il problema del termine *ad quem*.

PRESIDENTE. Senatore Colombo, il Ministro ed il relatore, senatore Pacini, hanno sottolineato l'opportunità di stabilire delle misure transitorie per gli anni 1986 e 1987. A tale proposito è meglio sentire la posizione che intende assumere il Gruppo comunista.

LOTTI Maurizio. Signor Presidente, il Gruppo comunista non condivide questa impostazione. Non ho intenzione di ripetere in

questo mio intervento quanto ho già detto circa la necessità di coordinare il testo del disegno di legge al nostro esame alla riforma della legge 10 aprile 1981, n. 151, che dovrà ridefinire i criteri generali per la concessione e l'erogazione dei contributi. Tutta la parte dell'autotrasporto pubblico, che riguarda le linee di competenza statale, ci è stata in qualche modo chiarita dalla relazione presentata dal Ministero, però non totalmente. Infatti, se tale relazione fa innanzitutto la cronistoria degli interventi finanziari e poi specifica quante sono le aziende interessate a tali contributi (336, suddivise tra i vari tipi di trasporti), non fornisce alcun dato sul numero dei passeggeri trasportati dalle varie autolinee e quindi sull'effettiva incidenza che questo tipo di trasporto ha sul piano sociale. Per questo motivo, ritengo opportuno tener presente la nostra considerazione. Inoltre, anche la definizione di nuove norme per i contributi futuri non può prescindere da questa valutazione oltre che da una riconsiderazione dei criteri e dei principi in base ai quali sono ammissibili le concessioni statali, sempre tenendo presente ciò che è stato già realizzato nel comparto dei trasporti (sia per le linee di competenza regionale, sia per i trasporti esercitati da mezzi alternativi alle gomme, come, ad esempio, quelli su impianti fissi).

In base a tutti questi motivi, il Parlamento dovrebbe avere la cautela di non pregiudicare in alcun modo gli anni 1986-1987, anche per evitare il rischio che misure transitorie possano conservare la loro validità in seguito a eventuali proroghe. Ritengo necessario chiudere questa vicenda fino al 1985 ed affrontare in base ad una nuova valutazione la materia che riguarda i contributi per la gestione dal 1986 in poi ed i contributi per gli investimenti.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, al fine di raggiungere un accordo generale nell'ambito della Commissione, vorrei pregare il Gruppo comunista di esaminare la possibilità di una soluzione intermedia e precisamente quella in base alla quale il provvedimento potrebbe estendere i suoi effetti fino al 1986 e non fino al 1987.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. In questo modo si dovrebbe «tagliare» l'articolo 4.

COLOMBO Vittorino (V.). Esatto, e volevo anche dire senza fissare alcun criterio. Però in questo caso devo chiedere all'onorevole Ministro se è in grado di aiutarci stabilendo l'entità del contributo per il 1986, il quale ovviamente non verrà modificato perchè i criteri che saranno fissati in futuro opereranno dal primo gennaio del 1987. In questo modo non pregiudicheremo assolutamente le valutazioni ed i criteri che verranno definiti in seguito.

LOTTI Maurizio. Signor Presidente, in relazione alla proposta avanzata dal senatore Vittorino Colombo, desidero invitare gli onorevoli senatori a stare attenti perchè la materia al nostro esame è molto delicata. Pertanto, pur accogliendo il suggerimento che ci è stato rivolto sul piano politico, devo anticipare che quando passeremo all'esame degli articoli, come Gruppo politico, suggeriremo dei criteri in base ai quali il contributo non dovrà essere automatico ma dovrà essere erogato sulla scorta di alcune garanzie e precisamente che i servizi siano stati effettivamente erogati, che abbiano avuto una giusta valenza sul piano sociale, che non siano concorrenti rispetto ad altri contributi eventualmente ricevuti da parte di altri enti pubblici. Nel disegno di legge al nostro esame si possono già riscontrare alcune cautele; comunque, ciò che è importante sottolineare in questo momento è che questa materia deve essere recuperata da ora in poi dal Ministero e che si deve procedere ad una nuova individuazione delle autolinee di concessione statale in base a criteri nuovi che si raccordino con le competenze esercitate dalle Regioni, con altri tipi di servizio pubblico che vengono effettuati e con un'effettiva esigenza sociale del servizio stesso.

Per quanto riguarda il merito della proposta del senatore Vittorino Colombo ritengo che su di essa si possa riflettere anche se non mi convince un particolare aspetto. Infatti, temo che in questo modo verrebbe instaurato un automatismo che invece in relazione alle autolinee di concessione regionale non è

previsto dalla legge finanziaria del 1986 se non in modo parziale. Con questa proposta si vuole garantire il contributo del 1985 incrementato del tasso di inflazione programmato da parte del Governo e del Parlamento e quindi il problema sarebbe già risolto; però noi sappiamo che la legge finanziaria del 1986, in ordine agli autoservizi di competenza regionale, non ha seguito lo stesso criterio. Pertanto, verrebbe realizzata una situazione di privilegio per questo tipo di autolinee rispetto ad altri tipi.

COLOMBO Vittorino (V.). Si tratta del sei per cento.

LOTTI Maurizio. Sì, ma di un sei per cento in un contesto diverso e molto più articolato.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Senatore Lotti, mi rendo perfettamente conto dell'esattezza delle sue osservazioni, sono esatte però, in considerazione di quanto ha dichiarato l'onorevole Ministro a proposito della modifica della legge n. 151 che molto probabilmente non verrà approvata in tempo utile per potervi includere le previsioni del disegno di legge al nostro esame, credo che convenga sanare il pregresso. In seguito, in sede di riforma della legge n. 151, potremmo cercare di avviare, se sarà possibile, un processo completamente diverso. Mi sembra che ciò sia nell'interesse complessivo dello Stato ma anche delle stesse aziende che aspettano dal 1973 una normativa precisa. Dopo tutto credo che sarebbe abbastanza equo riuscire a trovare una soluzione anche per il 1986, secondo le indicazioni che potrebbe darci il Ministro.

LOTTI Maurizio. Penso che potremmo, intanto, aggiornare questo aspetto del problema ed iniziare l'esame dell'articolato. Può darsi che nel corso di questo esame si possa trovare la soluzione adatta.

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

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.

Il relatore senatore Pacini, ha proposto un nuovo testo del provvedimento.

Propongo che l'esame e la votazione degli articoli abbia luogo sulla base di tale testo.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Do lettura degli articoli nel testo proposto dal relatore:

Art. 1.

1. Ai soggetti che esercitano autoservizi di linea di competenza statale, nazionali e/o internazionali, concessi ai sensi della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, o autorizzati ai sensi del Regolamento CEE 517/72 del 28 febbraio 1972, e della legge 8 aprile 1977, n. 144, nonchè in base ad accordi bilaterali, il Ministro dei trasporti concede un contributo complessivo in relazione alle percorrenze chilometriche effettuate negli anni di riferimento indicati nell'articolo 2; per gli altri autoservizi ordinari, già di competenza statale, trasferiti alle regioni a statuto ordinario o a statuto speciale, la decorrenza è stabilita dal 1° aprile 1972 fino alle rispettive date di decorrenza della competenza regionale.

2. Il contributo per le autolinee internazionali è limitato ai percorsi svolgentisi in territorio nazionale, a meno che si tratti di autoservizi a carattere frontaliero nel quale caso la contribuzione va estesa all'intero percorso.

3. Sono esclusi gli autoservizi di gran turismo concessi ai sensi dell'articolo 12 della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, nonchè gli autoservizi internazionali individuati di gran turismo ai sensi del successivo comma.

4. Entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti provvede, con propri decreti, sentito il parere della Commissione di cui al successivo articolo 7, all'individuazione degli autoservizi internazionali a carattere frontaliero, aventi titolo al contributo finanziario, e degli autoservizi internazionali di gran turismo, che ne sono esclusi. Ove vengano a modificarsi tali requisiti, con le stesse modalità il Ministro dei trasporti provvede all'individuazione o esclusione degli autoservizi interessati.

COLOMBO Vittorino (V.). Vorrei proporre una modifica di carattere formale al primo comma. Dopo le parole: «nell'articolo 2», mettere punto invece di punto e virgola e sostituire le ultime righe, fino alla fine del comma, con le seguenti: «Per gli autoservizi ordinari già di competenza statale, trasferiti alle Regioni a statuto ordinario o a statuto speciale, il contributo è concesso dal 1° aprile 1972 fino alle rispettive date di decorrenza della competenza regionale».

PACINI, *relatore alla Commissione*. Potrei anche essere d'accordo.

LOTTI Maurizio. La seconda parte del secondo comma mi procura qualche perplessità. Vorrei proporre un emendamento soppressivo delle parole dopo la virgola; ma prima vorrei sentire il parere dei colleghi, se vi è motivo per considerare corretta l'estensione del contributo all'intero percorso. Se le informazioni che ho assunto sono esatte, nel 1980, quando alla Camera si discusse la questione si trovò una sostanziale intesa tra le forze politiche, in base alla quale il contributo per i servizi frontalieri era previsto per il percorso svolto sul territorio nazionale e non esteso all'intera tratta.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Occorre un chiarimento da parte del Governo. Del resto, se per portare i lavoratori frontalieri sul posto di lavoro occorre fare alcuni chilometri sul territorio straniero come si potrebbe rifiutare all'azienda il contributo per l'intero percorso? Rischiamo di affrontare un discorso troppo difficile perchè prevedere il contributo solo fino al confine metterebbe in difficoltà gli stessi lavoratori; allora bisognerebbe trovare un accordo con il paese straniero, cosa che, però, mi sembra piuttosto complicata. Chiediamo il consiglio e il parere del Governo, ma forse io preferirei che il testo fosse lasciato così com'è.

LOTTI Maurizio. Forse da parte dei paesi frontalieri sono già previsti contributi concorrenti.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Non ci risulta.

RUFFINO. Quali linee si intendono frontaliere? Per esempio, la linea Alassio-Nizza è frontaliera?

PACINI, *relatore alla Commissione*. Io interpreto come frontaliera solo le linee per il trasporto dei lavoratori.

COLOMBO Vittorino (V.). Mi pare che il quarto comma dello stesso articolo 1 risponda a tutti questi interrogativi.

RUFFINO. Che bisogno c'è che il Ministro individui le linee internazionali di gran turismo?

COLOMBO Vittorino (V.). Per distinguere le linee frontaliere che svolgono una certa funzione per i lavoratori italiani da quelle di gran turismo, le quali in quanto tali non hanno titolo a contributo.

RUFFINO. Ad un esame superficiale non mi sembra che risultino, nelle regioni di frontiera, linee frontaliere tra un comune italiano e un comune straniero.

LOTTI Maurizio. Rilevo la necessità di definire con precisione gli autoservizi frontaliere nonchè gli autoservizi stagionali aventi finalità turistica, e penso in questo caso alle linee della Romagna che toccano San Marino. Non capisco infatti perchè le linee che toccano San Marino, chiaramente di natura turistica, debbano ottenere dei contributi pubblici.

RUFFINO. Se si escludono dal contributo gli autoservizi di gran turismo concessi ai sensi dell'articolo 12 della legge 28 settembre 1939, n. 1822, dal momento che vengono individuati in modo preciso, è superfluo demandare ad un decreto del Ministro la determinazione delle linee di gran turismo escluse dal contributo.

COLOMBO Vittorino (V.). Senatore Ruffino, al decreto del Ministro è demandata l'individuazione dei criteri per distinguere le linee frontaliere dalle linee di gran turismo, cioè quelle aventi titolo e quelle non aventi

titolo ai contributi. I criteri sui quali impostare la definizione di questa materia sono tre: le linee di gran turismo sono comunque escluse dai contributi anche nel territorio nazionale; vi sono poi le linee internazionali, che hanno una funzione di collegamento ordinario, e in questo caso il contributo è ammesso solo per la percorrenza sul territorio nazionale; vi sono infine le linee frontaliere che avrebbero titolo a contributo anche per la percorrenza in territorio estero.

LOTTI Maurizio. Vorrei chiedere come si fa con certezza a distinguere una linea internazionale ordinaria da una linea internazionale di gran turismo. Di fronte all'incertezza interpretativa sarebbe cosa saggia limitare i contributi a quelle linee di carattere frontaliero che abbiano le effettive caratteristiche del trasporto svolto su percorrenze brevi con carattere di quotidianità e che non siano eventualmene già beneficiarie di contributi da parte degli Stati stranieri. Nel disegno di legge approvato dal Senato nel 1980 si era individuata un'unica fattispecie meritevole di contributi da parte dello Stato, cioè le linee ordinarie sul territorio nazionale; ora invece si vogliono estendere i contributi anche alle linee internazionali ordinarie, definizione generica che apre il varco a elementi di discrezionalità, come ha notato il senatore Ruffino.

PACINI, *relatore alla Commissione*. È chiaro che il Ministro, quando stabilisce quali sono le autolinee di gran turismo, fa riferimento alla legge n. 1822 del 1939. Tutto sommato, dato che si tratta di una vecchia legge, è opportuno che tali autolinee vengano «rivisitate» per vedere se sono o meno di gran turismo. Ecco perchè mi sembra opportuno lasciare questa facoltà al Ministro.

RUFFINO. Il problema degli autoservizi a carattere frontaliero sembra che riguardi soprattutto San Marino. Ci sono cinque pagine sui servizi con San Marino.

COLOMBO Vittorino (V.). Nel testo approvato dal Senato il 15 maggio 1980 c'è una buona soluzione perchè non si parla di servi-

8ª COMMISSIONE

61° RESOCONTO STEN. (16 aprile 1986)

zi frontalieri ma si ammettono le linee di servizio locale anche in territorio estero. Propongo dunque di adottare questa dizione.

RUFFINO. In questo modo si contribuisce giustamente a sovvenzionare i servizi che riguardano il pendolarismo tra zone di confine.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Dunque autoservizi frontalieri che svolgono un servizio locale.

RUFFINO. Vorrei che il Ministro ci dicesse che le linee frontaliere non riguardano solamente San Marino.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Si tratta di sapere se il progetto di legge del 1980 prevede anche il servizio locale. Può darsi benissimo che queste autolinee di San Marino facciano servizio frontaliero e anche locale.

LOTTI Maurizio. Il disegno di legge del 1980 faceva un'operazione diversa (che prima suggerivo) e considerava i servizi frontalieri di carattere internazionale. Quando si parlava di servizi internazionali lo si faceva con esclusivo riferimento a quelli frontalieri con caratteristiche di trasporto locale, di cui parlava il senatore Vittorino Colombo, e non si recuperava nessuno degli altri servizi ordinari.

Ripeto che non ho chiara la distinzione tra servizi internazionali ordinari e di gran turismo. Nel 1980 si stabilì che i servizi internazionali ammessi a contributo erano solo quelli a carattere frontaliero e perciò con caratteristiche di trasporto locale.

Quel che chiedo è se abbiamo elementi tali che ci consentano di discriminare in modo certo un'autolinea internazionale a carattere ordinario, che sarebbe ammessa a contributo per la tratta su territorio nazionale, e un'autolinea internazionale a carattere di gran turismo. Esiste questa distinzione?

COLOMBO Vittorino (V.). Certo! Quelle di gran turismo sono ammesse a contributo ai sensi dell'articolo 12 della legge n. 1822 del

1939 perchè hanno concessioni di tipo diverso.

LOTTI Maurizio. L'articolo 12 di questa legge è molto generico.

COLOMBO Vittorino (V.). Allora, se diciamo «frontaliero e a carattere locale», non c'è più alcun pericolo.

LOTTI Maurizio. C'è poi un'altra questione. Siccome stiamo individuando i soggetti che hanno titolo, quando si parla di autoservizi a carattere stagionale a finalità turistica, molti hanno questa caratteristica (penso a tutto l'elenco che riguarda San Marino); questi sono ammessi a contributo? Secondo me devono essere esclusi perchè sono servizi che vengono effettuati dalle società nella misura in cui sono attivi. Se non hanno clienti che vogliono andare da Cesenatico a San Marino, non effettuano il servizio perchè non c'è domanda e valenza sociale.

COLOMBO Vittorino (V.). Accetto l'obiezione, però la rovescio. Ho esempi di autoservizi che si svolgono per il 98 per cento nel territorio di una regione e che sono stagionali per l'altro 2 per cento, fuoriuscendo dal territorio della regione per recarsi in altra regione a statuto speciale e facendoli così totalmente escludere dal contributo. Ad esempio, dal Veneto al Trentino ci sono due linee che, partendo da Verona, svolgono un normale servizio, tutto l'anno, su un tracciato di trenta chilometri fino a Bosco Chiesa Nuova ed Erbezzo, mentre d'estate, senza neanche arrivare ad un comune ma semplicemente in una borgata turistica, sconfinano per tre o quattro chilometri nel Trentino. Queste autolinee sono escluse dal contributo non solo per il breve prolungamento estivo ma per tutta la linea e per tutto l'anno.

LOTTI Maurizio. Sarebbe interessante capire perchè si ritiene utile, dal punto di vista aziendale, sconfinare per tre o quattro chilometri.

COLOMBO Vittorino (V.). Perchè in estate vi sono molti veronesi che si recano in quelle

8ª COMMISSIONE

61° RESOCONTO STEN. (16 aprile 1986)

località e non in inverno. Comunque questa non è l'unica motivazione, ve ne sono molte altre.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Ciò succede anche da altre parti?

COLOMBO Vittorino (V.). Sì, ma non con queste caratteristiche.

La situazione di cui ho parlato la conosco molto bene. Comunque di ciò intendo interessare l'onorevole Sottosegretario perchè è assurdo che in una situazione di questo genere quella linea sia considerata di carattere interregionale e di competenza statale. Al massimo dovrebbe essere considerato di competenza statale il prolungamento stagionale.

LOTTI Maurizio. Allora si potrebbe adottare il criterio della prevalenza.

COLOMBO Vittorino (V.). No, non si può.

LOTTI Maurizio. Lo so, però il legislatore potrebbe decidere di adottare questo criterio.

COLOMBO Vittorino (V.). Ciò è ammesso per due regioni che possono concordare di adottare il criterio della prevalenza.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Onorevoli senatori, mi sembra che questi problemi rientrino nell'ambito della riforma della legge 10 aprile 1981, n.151. Pertanto, cerchiamo di individuare esattamente i soggetti aventi titolo al contributo.

LOTTI Maurizio. Sono d'accordo con l'onorevole relatore che è opportuno individuare esattamente tali soggetti. Tuttavia, nel momento in cui ci accingiamo a sanare un periodo così lungo, dobbiamo procedere con tutte le necessarie cautele, peraltro non rinunciando a quegli elementi di rigore introdotti in leggi precedenti che si riferiscono a tale materia.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Senatore Lotti, le linee sono state già riconosciute in base a questi criteri e pertanto proprio in

base a tale riconoscimento hanno titolo al contributo.

COLOMBO Vittorino (V.). Onorevoli senatori, proporrei di introdurre al secondo comma dell'articolo 1 la connotazione di «locale» oltre che «a carattere frontaliero», sottolineando il fatto che tali autoservizi esplicano un servizio locale. Inoltre, propongo di sopprimere, al terzo comma sempre dell'articolo 1, le seguenti parole: «, nonchè gli autoservizi internazionali individuati di gran turismo ai sensi del successivo comma».

LOTTI Maurizio. Signor Presidente, questa annotazione prevista dal terzo comma dell'articolo 1 può essere utile non tanto per aggiungere (il che non è possibile) quanto eventualmente per eliminare quelle eventuali autolinee che apparentemente si presentano come autolinee ordinarie mentre in effetti rientrano tra quelle di grande turismo. Pertanto ritengo che sia giusto che venga data la possibilità al Ministero, ed eventualmente alla Commissione che si intende istituire con il presente disegno di legge, di stabilire se quella linea per la quale la società chiede il contributo è o non è una linea ordinaria. Il contributo non va concesso a scatola chiusa.

RUFFINO. Signor Presidente, propongo di ripristinare il secondo comma del testo governativo, che recita: «Sono esclusi gli autoservizi di gran turismo concessi ai sensi dell'articolo 12 della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, nonchè gli autoservizi internazionali classificati di gran turismo».

LOTTI Maurizio. Senatore Ruffino, con l'emendamento che, in relazione a quanto detto nei miei precedenti interventi, ho presentato all'articolo 4 propongo di inserire lo stesso testo ed inoltre che il contributo debba essere concesso non a scatola chiusa, cioè in seguito a presentazione della domanda da parte della ditta interessata, ma attraverso il vaglio del Ministero dei trasporti, del Ministero del tesoro e della Commissione. Le regioni molto spesso — come si chiarisce nella relazione — rinunciando ad una con-

cessione, che potrebbe essere loro data in base ad eventuali accordi con altre regioni, determinano la natura di carattere statale della concessione stessa. Pertanto, per soddisfare questa esigenza di controllo, le regioni sono molto importanti perchè sono a conoscenza di quali sono le autolinee, di chi le gestisce, di quali servizi svolgono, di qual è l'utenza, eccetera. La presenza delle regioni nella citata Commissione rappresenta un aspetto positivo proprio affinché quella norma a cui si è riferito il senatore Ruffino, che presenta ancora elementi di generalità, venga applicata con il necessario rigore.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, non posso che aderire ad una simile proposta che tende a dare certezza alla norma. Tuttavia devo far presente al senatore Lotti che nel nuovo testo che è stato predisposto non è stato inserito quell' emendamento di cui ha parlato perchè nell'ambito della Commissione vi sono anche i rappresentanti del Ministero del tesoro. Pertanto tale Commissione, da questo punto di vista, dà una certa garanzia.

LOTTI Maurizio. Signor Presidente, ho notato che nel testo predisposto dall'onorevole relatore sono stati aggiunti i rappresentanti dell'associazione nazionale più rappresentativa della categoria degli esercenti di autoservizi e ritengo che ciò sia un fatto positivo come la presenza dei due rappresentanti delle regioni, in quanto queste ultime rappresentano un elemento di snodo tra concessione regionale e concessione statale.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Onorevoli senatori, tutte le preoccupazioni che sono state avanzate in questa sede possono essere fugate dall'esistenza di una specifica Commissione, la quale, rappresentando tutti i Ministeri, è un elemento di garanzia.

LOTTI Maurizio. Onorevole relatore, forse è opportuno rafforzare questa garanzia inserendo nell'ambito della Commissione i rappresentanti della regione che dovrebbero possedere quegli elementi conoscitivi sufficienti per garantire la correttezza della legge.

COLOMBO Vittorino (V.). Bisogna tener presente che le regioni molto spesso rinunciano a talune concessioni per trasferirle a carico dello Stato, ed anche volentieri perchè in questo modo il contributo, almeno teoricamente, non è più a loro carico.

LOTTI Maurizio. Senatore Colombo, in questo caso si deve partire dal presupposto che la relazione del Ministero non indica qual è l'entità dell'utenza, aspetto che secondo il mio punto di vista è fondamentale per determinare la socialità o meno dei servizi.

COLOMBO Vittorino (V.). Questo è un discorso *de iure condendo*, per cui sono d'accordo in prospettiva.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Onorevoli senatori, dobbiamo stabilire quali sono i soggetti che hanno titolo alla concessione; per cui, essendo state espresse da più parti osservazioni e perplessità, ritengo opportuno ascoltare l'onorevole Sottosegretario a tale proposito. Il sottosegretario Melillo potrebbe fornirci degli utili suggerimenti in ordine all'articolo 1 per stabilire i criteri con cui individuare con chiarezza i soggetti ai quali deve essere concesso il contributo in base all'esperienza maturata dagli uffici competenti del Ministero.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, ritengo che la proposta del senatore Lotti, in ordine ai servizi internazionali che fanno riferimento al trasporto frontaliero e locale su brevi tratti, possa essere presa in considerazione.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Onorevole Sottosegretario, in linea di massima, sono d'accordo con lei perchè inserendo nel testo la dizione «locale su breve tratto» rientriamo nella normativa della legge del 1980. Tuttavia può darsi che lo spirito con il quale è stata stabilita tale normativa presupponga una situazione di fatto che non conosciamo esattamente perchè la documentazione che ci è stata fornita non ce lo consente.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Si tratta di linee di pochi chilometri

prevalentemente al servizio di comunità di lavoratori e studenti.

PACINI, *relatore alla Commissione*. A volte si ha l'impressione di aver individuato una norma esatta per una certa situazione, poi accade che il Ministero o le categorie interessate individuino situazioni diverse. Se, però, il Sottosegretario ha la conferma di questa sua indicazione, possiamo parlare di linee che esercitano un servizio di carattere sociale.

PRESIDENTE. Direi: linee a carattere frontaliero che esplicano un servizio sociale.

COLOMBO Vittorino (V.). Insisto: locali e frontalieri.

LOTTI Maurizio. Restringerei ancora di più il campo nei confronti del turismo. Bisognerebbe individuare i servizi ordinari e quelli di gran turismo.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Stiamo parlando di servizi frontalieri locali che sono giornalieri. I servizi di gran turismo non sono giornalieri e non sono locali ma si svolgono su lunghi tratti. Per i primi ammettiamo il contributo.

LOTTI Maurizio. E i servizi di turismo ordinario?

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non credo che siano individuabili linee internazionali a carattere ordinario.

COLOMBO Vittorino (V.). Concretamente si possono individuare. Per esempio quella di Trieste-Grado-Salisburgo è una linea internazionale ordinaria, non è di gran turismo. Può essere stagionale perchè porta i turisti austriaci sulle spiagge venete, quindi ha un carattere turistico nel senso che serve ai servizi turistici, ma non è di gran turismo quale invece potrebbe essere una linea salutaria che consente di fare il *tour* della Germania o il giro panoramico di qualche lago.

LOTTI Maurizio. Io credo che sarebbe utile, proprio in un momento di sanatoria, recuperare alcuni elementi di rigore, rifacendosi alla valenza sociale del trasporto, come unica giustificazione per l'ammissione al contributo.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Gli autoservizi di gran turismo concessi ai sensi dell'articolo 12 della legge 28 settembre 1939, n. 1822, si svolgono solo sul territorio nazionale. Per gli autoservizi internazionali, come mi viene confermato dagli uffici, non è prevista distinzione tra ordinari e di gran turismo e comunque non hanno mai ricevuto contributi da parte dello Stato. La distinzione tra servizio ordinario e di gran turismo è un fatto innovativo che verrebbe introdotto nella legge per la prima volta. Va bene invece l'indicazione di servizi a carattere locale e frontaliero i quali solo sono ammessi al contributo.

LOTTI Maurizio. Tutto questo deve essere precisato nel testo.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Il Capo III della legge 28 settembre 1939, n. 1822, all'articolo 12 dice che i servizi automobilistici di gran turismo hanno lo scopo di valorizzare le caratteristiche artistiche, panoramiche, storiche o altre particolari attrattive dei luoghi ad essi collegati, e all'articolo 13 stabilisce che il Ministro per le comunicazioni può annualmente corrispondere speciali premi agli autoservizi di gran turismo che si siano svolti nella maniera più appropriata alle esigenze dello speciale traffico servito. Questo è quanto si stabilisce per gli autoservizi nazionali. Per quanto riguarda gli autoservizi internazionali, non vi è distinzione alcuna fra servizi ordinari e servizi di gran turismo. Il provvedimento al nostro esame è, da questo punto di vista, realmente innovativo, in quanto si propone di introdurre una distinzione in ordine ai servizi internazionali.

COLOMBO Vittorino (V.). Un punto importante da sottolineare è che non si può secon-

do me oggi ammettere a contributo servizi che in passato non erano ammessi a contributo sulla base della legislazione vigente. Se infatti fino al 1972 delle aziende di autotrasporti erano escluse dai contributi, non possono certo essere ammesse a contributo oggi con un provvedimento di sanatoria. Ma se prima erano ammesse a contributo, con il provvedimento di sanatoria non possono neanche essere escluse. Possono, caso mai, essere escluse dal contributo sulla base di una nuova legge. Per questi motivi chiederai al Sottosegretario che si chiarisse l'interpretazione dell'intera materia. Vogliamo evitare che il Governo nella sua discrezionalità possa dare contributi, in sanatoria, ad aziende che non ne hanno mai beneficiato e negarli ad altre che ne avevano titolo.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. In passato le linee internazionali non beneficiavano di contributi statali perchè non esistevano. Un grosso sviluppo delle linee di trasporto internazionali si è avuto con la costruzione delle grandi autostrade europee.

PRESIDENTE. Avranno cominciato ad esistere in quegli anni.

RUFFINO. Vorremmo sapere dal Governo se in passato hanno avuto un contributo.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Quelle autolinee non avevano rilevanza e a nessuna veniva dato un contributo. La giustificazione di questa situazione di mancanza di contributo è che tali autolinee non erano significative mentre lo sono diventate dopo il 1972.

Bisognerebbe vedere cosa avviene in materia negli altri paesi d'Europa per orientarsi. Le notizie che ho non sono molto incoraggianti.

LOTTI Maurizio. Proprio voi che mi parlate continuamente di mercato volete che gli altri siano così maldestri da gestire un'auto-linea internazionale se ci rimettono?

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i tra-*

sporti. Questi autoservizi sono gestiti in *pool* e quindi la parte italiana si occupa dei servizi sul nostro territorio mentre la parte straniera si occupa di quelli sul suo territorio.

DEGOLA. Non so se sia necessario, per acquisire questi elementi, procedere ad una sospensione ma, dato che mi pare di aver capito che in passato queste autolinee internazionali non avevano contributo e dato che il Governo ora ci ha proposto un testo nel quale (sia pure per il tratto nazionale) le linee internazionali ordinarie sono ammesse a contributo, chiedo di conoscere le motivazioni per cui il Governo propone questa soluzione. Se sono valide non avrò niente in contrario, ma ho bisogno di conoscere il perchè c'è questa modificazione rispetto a quanto è stato fatto in passato.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Quel che dice il senatore Degola pone un altro problema. Siccome queste autolinee non avevano diritto per legge a contributo, possiamo oggi dare un contributo per il passato?

COLOMBO Vittorino (V.). Dobbiamo stare attenti, nel rifarci al disegno di legge governativo, di non fare confusione perchè l'articolo 1 comincia con le parole «Dall'anno successivo all'entrata in vigore della presente legge», cioè è tutto nell'ottica del futuro dove si possono affrontare tutti i problemi che si vogliono mentre noi stiamo parlando nell'ottica della sanatoria.

LOTTI Maurizio. Certo non possiamo dare quattrini a chi non ne aveva diritto. C'è però un'incongruenza tra l'articolo 1 e l'articolo 4 che dice al primo comma:

«1. Per la definizione dei rapporti relativi ai periodi anteriori alla decorrenza di cui all'articolo 1 della presente legge, il Ministro dei trasporti concede un contributo complessivo in relazione alle percorrenze chilometriche effettuate negli anni di riferimento indicati nel comma successivo ai soggetti che hanno esercitato:

a) gli autoservizi di cui al precedente articolo 1, per il periodo dal 1° aprile 1972 al 31 dicembre 1985;

b) gli altri autoservizi ordinari già di competenza statale trasferiti alle regioni a statuto ordinario o a statuto speciale, dal 1° aprile 1972 fino alle rispettive date di decorrenza della competenza regionale».

In questo articolo non si dice dunque assolutamente nulla per i servizi internazionali.

PRESIDENTE. Dunque fino al 1985 non si dà contributo alle autolinee internazionali.

COLOMBO Vittorino (V.). Nell'articolo 1 si guarda al futuro, ma nell'articolo 4 si parla della definizione dei periodi anteriori e, al punto a), di autoservizi di cui al precedente articolo 1.

LOTTI Maurizio. Ecco la contraddizione di cui parlavo.

PRESIDENTE. Se ci si limita solo al passato come si può estendere la parte innovativa dell'articolo 1 al passato, senatore Colombo?

COLOMBO Vittorino (V.). Questo mi induce a sottolineare nuovamente la necessità di essere assolutamente informati circa la situa-

zione fino al 31 marzo 1972 in ordine alle autolinee internazionali perchè, sia pure poche, ma certamente esistevano.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Senza contributo alcuno.

PRESIDENTE. Poichè penso che rischiamo di commettere un errore in un senso o nell'altro, anche se la nostra intenzione era quella di chiudere in breve tempo, preferisco farvi la proposta di aggiornare i nostri lavori.

Il Governo e il relatore dovranno informarsi e documentarsi circa questo aspetto in modo che quando riprenderemo l'argomento avremo degli elementi certi.

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

I lavori terminano alle ore 12.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

Dott. ETTORE LAURENZANO