

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 64° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 GIUGNO 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 approvazione  
con modificazioni)

PRESIDENTE, .....	Pag. 2, 5, 10 e <i>passim</i>
COLOMBO Vittorino (V.) (DC) .....	2, 4, 7 e <i>passim</i>
DEGOLA (DC) .....	13
LOTTI Maurizio (PCI) .....	3, 6, 12 e <i>passim</i>
MITROTTI (MSI-DN) .....	7, 8, 13 e <i>passim</i>
PACINI (DC), relatore alla Commissione .....	2, 5, 8 e <i>passim</i>
RUFFINO (DC) .....	6, 7
SIGNORILE, ministro dei trasporti ..	3, 4, 5 e <i>passim</i>

*I lavori hanno inizio alle ore 9,50.*

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

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

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

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

Riprendiamo la discussione, sospesa nella seduta del 7 maggio scorso.

Prego il relatore, senatore Pacini, di riepilogare brevemente l'iter del provvedimento.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, non ho molto da aggiungere a quanto già è stato detto, in particolare nell'ultima riunione

Ho rimesso ai colleghi della Commissione l'ultima relazione fornitaci dalla Direzione generale della motorizzazione civile: a mio parere questo documento è sufficiente a sciogliere il nodo relativo al contributo per le linee ordinarie internazionali. Ricordo che questo era stato l'elemento di maggior difficoltà, in quanto non era chiaro se in passato le linee internazionali ordinarie avessero o meno percepito il contributo.

Dalla relazione pervenuta appare con una certa chiarezza che addirittura dal 1968 le linee internazionali ordinarie ricevono il contributo, così com'è previsto dal testo del disegno di legge in discussione.

Inoltre, in sede di valutazione di questo documento - perchè non si può parlare di una vera e propria discussione dello stesso - alcuni colleghi chiesero ulteriori precisazioni al Sottosegretario allora presente e se era possibile avere le circolari emanate dal Ministero in riferimento ai contributi. Non avendo ricevuto niente in proposito, mi auguro che il Ministro questa mattina possa sciogliere questo nodo, in modo che si possa procedere all'esame dell'articolato e quindi all'approvazione del disegno di legge nel suo complesso.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, vorrei solo precisare la mia posizione a questo proposito: non è che in sede di Commissione avessimo un atteggiamento di pregiudiziale favore o sfavore nei confronti delle linee internazionali; ma, essendo la Commissione orientata verso un rinvio della normativa a regime ad un secondo momento, in collegamento con la riforma della legge 10 aprile 1981, n. 151, appariva opportuno che si adottassero per il presente provvedimenti in linea con quanto fatto nel passato. Quindi, se le linee ordinarie internazionali nel passato erano state comprese non si vede perchè non dovessero essere comprese anche in questo provvedimento. D'altronde, se fossero state escluse in passato non avremmo assolutamente chiesto di introdurle adesso.

LOTTI Maurizio. Le due circolari di cui la Commissione è entrata in possesso, una dell'11 luglio 1968 e l'altra del 4 giugno 1971, non sono sufficienti a chiarire tutti i dubbi che ho in merito al problema. In particolare, noto nelle circolari diverse dizioni.

La circolare del 1968 stabilisce che sono ammesse al contributo anche le autolinee internazionali, che tuttavia andrebbero considerate soltanto per quella parte ricadente nel territorio nazionale, limitatamente a quelle che hanno carattere turistico.

La circolare del 1971 usa un'altra formula, stabilendo che il contributo è concedibile anche alle autolinee internazionali ordinarie limitatamente al tratto italiano, a meno che non viaggino a porte chiuse sul tratto di territorio estero, nel quale caso anche quest'ultimo andrebbe considerato come territorio italiano.

Al di là delle diverse dizioni, si tratta di stabilire, secondo la circolare del 1968, se questi servizi abbiano o meno carattere turistico.

A questo punto occorre chiarire se, al di là delle circolari consegnateci, vi è stato negli anni in cui questo era possibile (dal 1968 al 1972) erogazione di contributi alle autolinee che svolgevano tale servizio e, in caso affermativo, se i contributi sono stati erogati limitatamente alla percorrenza sul territorio nazionale o anche, quando viaggiavano a porte chiuse, sul territorio straniero.

In che misura il Ministro è in grado di dare adeguate garanzie alla Commissione che tutte le autolinee di carattere internazionale indicate nel documento trasmesso alla Commissione due mesi or sono - questa era una delle condizioni della circolare del 1968 - non hanno carattere turistico?

C'è poi un altro punto da chiarire: autolinee come la Palermo-Valenza o la Palermo-Barcellona sono di tipo turistico o svolgono una funzione sociale? Qual è la socialità di questi servizi ovvero quante persone usufruiscono di questi servizi?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Credo che a questo punto si debba fare una scelta, perchè le domande poste dal senatore Lotti richiedono un lavoro suppletivo da parte degli uffici della Motorizzazione, il cui buon esito non sono neanche in grado di garantire per una ragione pratica, e cioè perchè in questo periodo, come vi è noto dall'appunto della Motorizzazione già trasmesso alla Commissione, siamo in grado di indicare il numero delle linee, una stima dei chilometri e con una qualche attendibilità anche il numero delle persone, ma naturalmente, essendo la previsione eseguita tutta quanta su stime, può essere oggetto di una ulteriore controverifica da parte di membri della Commissione che richiedano dati più completi e puntuali, estesi magari anche alle classi di età e ad altre valutazioni anagrafiche relative ai viaggiatori che hanno usufruito di tali servizi.

Mi chiedo quindi se non dobbiamo procedere con un pizzico di «decisionalità» in più, anche se la parola può destare qualche perplessità. Cerco di spiegarvi. Non vi è dubbio che le linee internazionali siano state comprese nella circolare del 1968 fra quegli autoservizi ordinari di competenza statale che potevano aspettarsi un contributo da parte dello Stato. C'era da chiarire soltanto il discorso per la parte ricadente nel territorio italiano, per cui bisognava e ancora adesso bisogna fare una valutazione sul modo in cui viaggiano gli autobus, e così via. Se la finalità del provvedimento è in un certo senso, come abbiamo detto prima, di sanatoria

di una situazione precedente, per cui debbono ricevere il contributo coloro che non vi è alcun dubbio abbiano diritto a riceverlo, noi non possiamo (sapendo che con questo la Commissione opera una scelta, e il Governo dal suo punto di vista ha manifestato la propria opinione) non procedere all'assegnazione dei contributi alle autolinee nazionali - che poi costituiscono la parte più importante, perchè nella tabella che la Motorizzazione ha predisposto e che è a vostra conoscenza il rapporto è di 20 a 1 -, rinviando la soluzione del problema delle autolinee internazionali a quella normativa a regime, che tutti quanti abbiamo deciso di predisporre quando abbiamo discusso tra di noi se il provvedimento in esame dovesse avere solo caratteristiche di sanatoria o dovesse introdurre anche elementi innovativi. Ricordo che la Commissione ha deciso di seguire la prima strada, ma tutti noi sappiamo che abbiamo bisogno di una normativa a regime.

Quindi - e chiedo al senatore Pacini di esprimere la sua valutazione in proposito - a mio avviso, senza assumere una decisione positiva o negativa e tenendo conto che le domande poste dal senatore Lotti devono trovare una risposta che però merita un'istruttoria approfondita, bisogna ricondurre il problema dei servizi internazionali nell'ambito di una normativa a regime, sapendo che di essa abbiamo bisogno e che potrebbe consentirci di affrontare e risolvere la questione senza creare precedenti discutibili.

La ragione fondamentale che giustifica il contributo dello Stato è la socialità. Allora non neghiamo alle autolinee internazionali il diritto di accedere al contributo, ma - secondo la richiesta di una parte della Commissione - svolgiamo un'ulteriore verifica quantitativa e qualitativa sulla socialità di questi servizi nel tratto ammissibile per il contributo. Non apriamo cioè un contenzioso, ma riconduciamo il provvedimento nell'ambito della scelta che abbiamo compiuto di una sanatoria, e quello che non è possibile ricondurre in tale ambito, perchè vi sono dei dubbi manifestati da una parte della Commissione, rinviandolo ad una prossima normativa a regime, di cui tutti, mi pare, all'inizio della discussione di questo provvedimento abbiamo riconosciuto la necessità. È un'ipotesi di lavoro che intendo sottoporre all'attenzione della Commissione.

COLOMBO Vittorino (V.). Vorrei capire bene, signor Ministro: si tratta di escludere totalmente le autolinee internazionali, oppure di verificare determinati requisiti (se non sbaglio anche nel testo del collega Pacini in sostanza è prevista una discrezionalità del Ministero, sentita la Commissione) nell'ambito delle possibilità offerte al Ministro di fissare delle norme-guida?

A me sembra preferibile questa seconda strada; per quello che riguarda il nostro Gruppo non abbiamo alcuna posizione di difesa particolare delle linee internazionali, però mi pare che giuridicamente una loro esclusione totale e aprioristica dal contributo, sarebbe difficilmente giustificabile, mentre invece sono opportune delle norme cautelative.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. La legge può decidere per tutti quei casi per i quali non vi è dubbio, e cioè per le autolinee nazionali. Il senatore Lotti ha rivolto una serie di quesiti, alcuni dei quali trovano una risposta adeguata, mentre altri comportano una ricerca di archivio vera e propria, in quanto si tratta addirittura di ricostruire degli elementi che oggi sono il risultato non di una operazione certa ma - ripeto - di calcoli basati su stime.

Non viene rimesso in discussione il buon diritto al contributo da parte delle autolinee che hanno esercitato servizi in tratte anche internazionali nelle condizioni previste dalle precedenti circolari. Si può collocare tale aspetto in quell'ambito di discrezionalità motivata - chiamiamola così - che potrebbe consentire di rispondere alle domande del senatore Lotti (bisognerebbe comunque ritornare in Commissione), oppure - le due cose non sono contraddittorie - si può ricondurre nell'ambito di una normativa a regime - che comunque dobbiamo varare - la definitiva disciplina della materia. Questo mi pare sia un modo legittimo e trasparente di procedere, che tiene conto sia delle obiezioni del senatore Lotti, sia dell'esigenza di mettere fine ad una questione che si trascina ormai da molto tempo.

PRESIDENTE. Il provvedimento in discussione, che, quando lo abbiamo messo all'ordine del giorno, lasciava prevedere una rapida approvazione, ha richiesto invece una pausa di riflessione per approfondire le condizioni passate di svolgimento dei servizi, la quantificazione e le caratteristiche dei servizi stessi, e ciò ha introdotto qualche elemento di confusione rispetto a quello che inizialmente ci sembrava chiaro, proprio perchè non ci eravamo addentrati nell'esame del problema.

In effetti, la normativa in esame interessa un arco di tempo piuttosto ampio e lontano; appaiono, pertanto, giustificati, a mio avviso, taluni elementi di incertezza, determinati soprattutto dalla mancanza di dati precisi. Per parte mia, ritengo sia alquanto difficile procedere ad una quantificazione delle autolinee internazionali operando, al tempo stesso, una esatta distinzione tra autolinee internazionali ordinarie ed autolinee a carattere turistico. Concordo, quindi, con le affermazioni rese poc'anzi dal Ministro, il quale ha particolarmente insistito, tra l'altro, sull'esigenza di limitarsi, per il momento, ad un esame delle disposizioni concernenti le autolinee nazionali, rinviando la soluzione del problema dei servizi internazionali ad una successiva normativa a regime, nell'intento di accelerare l'*iter* del provvedimento e nell'ottica di un disegno di legge di sanatoria.

Sarebbe tuttavia opportuno, a mio giudizio, includere nel testo in esame anche una serie di interventi in un settore le cui caratteristiche sociali appaiono piuttosto marcate: quello, cioè, delle autolinee internazionali a carattere frontaliero.

Concordo comunque, come ripeto, con la proposta avanzata poco fa dal Ministro, poichè sono convinto che così facendo si eviterebbe di appesantire ulteriormente i lavori parlamentari, ciò che arrecherebbe senz'altro danni non certo irrilevanti alle stesse imprese interessate, le quali peraltro - come credo - sopporterebbero di buon grado quei lievi disagi che il provvedimento che la Commissione si accinge ad approvare potrebbe eventualmente comportare.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Concordo con la sua proposta, signor Presidente.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Le proposte avanzate sia dal Ministro che dallo stesso Presidente mi trovano pienamente consenziente.

Come si ricorderà, del resto, il Senato approvò, nel 1980, un disegno di legge nel quale si prevedeva, tra l'altro, l'erogazione di contributi alle autolinee internazionali, il cui *iter* non fu, purtroppo, portato a termine.

Infatti, presso l'altro ramo del Parlamento ne venne sospeso l'esame proprio al fine di procedere all'acquisizione di nuovi elementi e sopraggiunse, nel frattempo, lo scioglimento anticipato delle Camere.

A mio avviso, le soluzioni prospettate sia dal Ministro che dallo stesso presidente Spano appaiono, dunque, perfettamente condivisibili; ciò non toglie, tuttavia, la possibilità di acquisire dati maggiormente precisi ed esaurienti anche in un secondo tempo.

Avviandomi a concludere, tengo a ricordare al senatore Lotti che alcuni elementi sono già stati forniti alla Commissione nel corso di un incontro di carattere informale con un rappresentante della Motorizzazione civile, il quale ha tra l'altro dichiarato - come, del resto, ha fatto poc'anzi lo stesso Ministro - che dare precise risposte a determinati quesiti richiederebbe mesi, se non addirittura anni, di ricerche d'archivio.

Ritengo, pertanto, opportuno procedere secondo le indicazioni date sia dal Ministro che dallo stesso Presidente.

LOTTI Maurizio. Concordo con le considerazioni esposte dal Presidente, il quale ha tra l'altro riassunto, nel suo intervento, le esatte conclusioni - anche politiche - cui si è pervenuti nel corso del dibattito.

Per quanto riguarda i problemi connessi alle autolinee internazionali, ritengo che in sede di normativa a regime si dovrà procedere ad un'attenta riflessione al riguardo, al fine di evitare il perdurare dell'attuale stato di confusione e di incertezza. Infatti, nè nella legge n. 375 del 1968, nè tanto meno nella legge n. 94 del 1971 si fa esplicito riferimento al tipo di autoservizi cui devono essere erogati i contributi: vengono, invece, elencati taluni requisiti, tra i quali quello che assume maggiore rilevanza è rappresentato dalla socialità della prestazione, che sola può giustificare la concessione di contributi da parte dello Stato. D'altro canto, tuttavia, nella circolare del Ministro dei trasporti n. 32 del 1971 si stabilisce che il contributo statale è da considerarsi estensibile alle autolinee internazionali. Mi sembra, quindi, che il fondamento giuridico della concessione di contributi statali alle autolinee internazionali appaia piuttosto fragile.

Pertanto, poichè le proposte avanzate dal Ministro e dal Presidente possono riassumersi, in sostanza, nel limitare l'esame del disegno di legge alle sole autolinee nazionali e a quelle aventi carattere frontaliero, rinviando la soluzione del problema dei servizi internazionali ad una prossima normativa a regime attraverso la quale si elimini - come mi auguro che accada - qualsiasi dubbio interpretativo, il Gruppo comunista non può che manifestare il proprio consenso al riguardo.

RUFFINO. Prendo atto, signor Presidente, dell'orientamento emerso nel corso del dibattito. Ciò non mi esime, tuttavia, dal manifestare alcune perplessità per l'esclusione dall'esame del disegno di legge della parte relativa alle autolinee internazionali, poichè così facendo non si corrisponde affatto - a mio avviso - alle legittime aspettative di talune aziende di trasporto.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. La concessione del contributo statale è legata al requisito della socialità della prestazione; così è, ad esempio, per gli oneri che il Ministero dei trasporti si assume per le Ferrovie dello Stato. Tali oneri, tuttavia, non sono previsti per i trasporti internazionali.

RUFFINO. Il turismo non è forse un fenomeno di carattere sociale?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. No, senatore Ruffino, il turismo è un fenomeno di carattere economico. Infatti, il turista paga.

MITROTTI. Se turismo vuol dire anche cultura, ciò significa che il suo carattere è da considerarsi sociale. Del resto, il turista non viaggia soltanto per ammirare il paesaggio, ma anche per conoscere e per imparare.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Qualora qualcuno ritenga opportuno concedere contributi anche alle attività turistiche, potrà sempre presentare un apposito disegno di legge. Se non sussisteranno problemi di copertura finanziaria degli oneri derivanti da un eventuale provvedimento in tal senso, il mio parere sarà senz'altro favorevole.

RUFFINO. Come ripeto, prendo atto del consenso sin qui manifestato nei confronti delle proposte avanzate dal Ministro e dal Presidente della Commissione, tendenti a limitare l'oggetto della discussione odierna agli interventi in favore delle autolinee nazionali e di quelle aventi carattere frontaliero, rinviando l'esame delle questioni connesse ai servizi internazionali ad una successiva normativa a regime. Non bisogna, tuttavia, dimenticare che già nel 1980 - come è stato ricordato dallo stesso relatore - il Senato aveva approvato un disegno di legge concernente la medesima materia, nel quale erano peraltro comprese anche le autolinee internazionali, il cui *iter* non fu portato a termine a causa dello scioglimento anticipato delle Camere e che creò legittime aspettative tra gli operatori del settore.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Ritengo opportuno, a questo punto, fare una precisazione per evitare che si creino ulteriori confusioni. I contributi sono erogati in base al requisito della socialità di determinati servizi svolti sul territorio nazionale, anche se per alcuni di essi vi è una tratta in territorio estero. Pertanto, è del tutto improprio parlare di autolinee internazionali.

Invece, i rilievi sollevati circa la rispondenza, per quanto riguarda le autolinee aventi carattere frontaliero, al requisito della socialità della prestazione sono perfettamente condivisibili, in quanto ci si trova in presenza - in quel caso specifico - di un tipo di traffico eminentemente sociale.

RUFFINO. Intendevo dire che prendiamo atto del cambiamento di parere da parte del Governo collegato al diverso orientamento della Commissione.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. È intenzione del Governo fare in modo che questo provvedimento giunga quanto prima alla definitiva approvazione.

COLOMBO Vittorino (V.) Ho già affermato che non siamo particolarmente propensi ai contributi alle linee internazionali. Pertanto accediamo ad un provvedimento che riguardi le linee nazionali e le linee internazionali frontaliero. A nostro giudizio, però, non c'è alcun fondamento giuridico nella distinzione, come ha del resto sottolineato l'onorevole Ministro. Se

accettiamo la distinzione lo facciamo soltanto per talune considerazioni di fatto, che riguardano le aziende che esercitano linee nazionali - sono la grande maggioranza - in attesa dei contributi; solo per questo motivo accettiamo l'accantonamento delle linee internazionali.

Facciamo altresì presente che una norma che riguardasse la sanatoria del passato per le linee internazionali non troverebbe una giusta collocazione nell'ambito di una nuova normativa, che dovrebbe riguardare invece le norme a regime per i contributi alle linee statali nazionali e internazionali.

Eravamo dell'avviso che il provvedimento di sanatoria dovesse essere ancorato alle norme esistenti per il passato, libero il Parlamento di adottare tutte le nuove norme per il futuro ma non con una legislazione a carattere retroattivo che certamente andrebbe contro il buonsenso. Nonostante questo, per evitare che si ritardi troppo l'approvazione del provvedimento, accettiamo che esso sia limitato alle linee nazionali, con l'augurio e l'auspicio che non ci siano ulteriori ritardi nel suo varo.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Avevo già detto di essere d'accordo sulla impostazione data dal Presidente e dal Ministro in ordine alle soluzioni da adottare in questo testo.

Devo ricordare però che nella discussione siamo partiti cercando di chiarire il discorso delle linee internazionali e i chiarimenti sono arrivati: abbiamo visto che le linee internazionali ordinarie per il tratto nazionale ricevono il contributo da prima del 1972.

Ho voluto ricordare questo proprio perchè venne sottolineata l'opportunità di non dare contributi a chi non doveva averli e di non negarli a chi invece aveva il diritto di averli.

È stata inoltre valutata - non ricordo se in sede di Commissione o in sede informale - la possibilità di concedere il contributo dal 1979 anche alle linee internazionali, modificando così anche la tabella che avevamo previsto, in considerazione del fatto che in quel periodo vi era stata una lievitazione dei costi che avrebbe giustificato la concessione di questo contributo alle linee internazionali.

Signor Presidente, il mio voleva essere un commento per memoria, ma al di là di questo credo sia utile iniziare il dibattito sull'articolato, onde evitare il rischio di ritardare troppo l'approvazione del disegno di legge.

MITROTTI. Signor Presidente, è chiaro che non si può accogliere con favore una politica di contributi che non ha motivazioni certificabili e che non poggia su dati attraverso i quali sia possibile acquisire un ritorno di utilità per questo tipo di intervento dello Stato.

A tali perplessità si aggiungono anche quelle scaturite da un certo tipo di gestione da parte degli organi regionali. La floritura, entro gli ambiti regionali, di fatti di malcostume direttamente riconducibili all'esercizio di questa attività - fatti di malcostume che in tanti casi hanno visto fiorire aziende di trasporto gommato pubblico in funzione di leggine emanate *ad hoc* - pone nelle condizioni di essere estremamente prevenuti nel condividere una politica di sostegno con contributi per l'attività stessa.

Vero è che il problema dei trasporti in ambito regionale è riferito all'esigenza primaria di rendere comunicanti con mezzi adeguati una serie nutrita di piccoli comuni e pone, per altro verso, la necessità di guardare anche ad un sostegno di natura pubblica.



Non c'è bisogno di allontanarsi molto da Roma: basta guardare a paesini come Bracciano, Trevignano e Anguillara, che risultano isolati per larga parte della giornata. Il mezzo ferroviario risulta peraltro inagibile: chi ha avuto la ventura di andare a vedere la stazione ferroviaria di Anguillara si sarà accorto che il tempo è passato su strutture murarie e servizi senza che questi abbiano mai conosciuto un qualche intervento pubblico, anche di semplice manutenzione ordinaria.

Quindi quello del servizio pubblico di trasporto è un problema esistenziale per quelle popolazioni che vivono in ambiti comunali circoscritti.

Mette conto però rilevare che il considerare un problema del genere senza ancorarlo ad una chiara definizione di una politica di trasporto che dimostri nei fatti le intenzioni dichiarate in tante occasioni non può trovare consenso (e in ciò distinguo la mia posizione da quella di quanti hanno affermato di condividere il disegno di legge) perchè il provvedimento così enucleato traduce solo l'intento di collocarsi nella scia di quella forma contributiva dello Stato chiaramente e unicamente finalizzata a non interrompere il flusso dei contributi che consente il mantenimento delle attività.

Questa politica, se ha potuto limitare le turbative al settore, di certo non potrà reggere per molto tempo; non potrà reggere nella misura in cui un servizio non chiaramente articolato e coordinato tra le varie aree rischia di assorbire fondi statali attraverso una duplicazione di percorrenze che oggi esiste e sulla quale il Parlamento non è stato messo in grado di effettuare le opportune valutazioni.

Mette altresì conto rilevare come il discorso dell'apertura delle frontiere, il discorso europeistico, vessillo di battaglia in tante occasioni parlamentari da parte di determinati orientamenti politici, oggi viene riposto nell'armadio delle cose inutili senza eccessive motivazioni, ma con la semplice e palese constatazione che tale eliminazione è solo frutto di una scelta economicistica di contenimento della spesa.

Sono questi i rilievi che mi pongono nelle condizioni di non poter sottoscrivere in modo affermativo la proposta governativa. Sono queste le considerazioni che dovrebbero porre tutti noi nelle condizioni di riprendere il tema del trasporto pubblico in chiave diversa, non semplicemente contributiva, perchè mi sembra che sia arrivato il momento di guardare a tale problema in connessione con un problema di viabilità che oggi è diventato sproporzionato.

Chi percorre con una certa frequenza determinati itinerari può notare come il traffico ordinario venga man mano sempre più compresso da una appropriazione della viabilità effettuata da mezzi pesanti di trasporto pubblico e ancor più da mezzi pesanti di trasporto merci. Il problema del mezzo pubblico di trasporto deve essere «adagiato» su un progetto e su una soluzione di itinerari di percorrenza che lascino adeguato spazio vitale ad altre forme di utilizzazione del sistema viario; e, quando lo Stato interviene per il mantenimento o per l'incentivazione di questi servizi, ha l'obbligo morale di guardarli in parallelo alla soluzione dei problemi collaterali che si accrescono a seguito di siffatti interventi e che addirittura trovano lo Stato assente.

Sono questi i riferimenti che ho voluto cogliere per indicare la posizione del mio Gruppo.

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

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.

Il relatore ha proposto un testo sostitutivo degli articoli.

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

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Do ora 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 dare 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.

A questo articolo è stato presentato dal relatore, senatore Pacini, un emendamento tendente a sostituirne l'intero testo con il seguente:

#### Art. 1.

1. Ai soggetti che esercitano autoservizi di linea nazionali di competenza statale ed autoservizi internazionali aventi carattere frontaliero, concessi ai sensi della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, o autorizzati ai sensi del Regolamento CEE n.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.

2. Per gli autoservizi ordinari già di competenza statale, trasferiti alle Regioni a statuto ordinario o speciale, il contributo è concesso per il periodo dal 1° aprile 1972 fino alle rispettive date di decorrenza della competenza regionale.

3. Dal contributo sono esclusi gli autoservizi di gran turismo concessi ai sensi dell'articolo 12 della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni.

4. Entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti, sentito il parere della Commissione di cui all'articolo 4, provvede con propri decreti all'individuazione degli autoservizi internazionali a carattere frontaliero aventi titolo al contributo finanziario limitatamente al periodo per il quale è stato esercitato il servizio frontaliero.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, l'emendamento interamente sostitutivo dell'articolo 1, da me presentato, tiene conto degli orientamenti emersi nel corso del dibattito circa l'opportunità di concedere taluni contributi a soggetti che esercitino autoservizi di linea nazionale di competenza statale ed autoservizi internazionali aventi carattere frontaliero, escludendo peraltro dai contributi medesimi gli autoservizi di gran turismo. Vi si prevede, inoltre, l'individuazione, da parte del Ministro dei trasporti e sentito il parere di un'apposita Commissione, degli autoservizi a carattere frontaliero aventi titolo a ricevere i contributi oggetto del provvedimento in esame.

Invito, quindi, la Commissione ad esprimersi in senso favorevole alla proposta di modifica dell'articolo 1 da me presentata.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento interamente sostitutivo dell'articolo 1 presentato dal relatore, senatore Pacini, di cui ho dato dianzi lettura.

**È approvato.**

## Art. 2.

1. Il contributo di cui all'articolo 1 è corrisposto fino al limite massimo per autobus/chilometro di:

- a) lire 75 nel periodo 1° aprile-31 dicembre 1972;
- b) lire 105 nell'anno 1973;
- c) lire 110 nell'anno 1974;
- d) lire 140 nell'anno 1975;
- e) lire 175 nell'anno 1976;
- f) lire 205 nell'anno 1977;
- g) lire 215 nell'anno 1978;
- h) lire 235 nell'anno 1979;
- i) lire 400 nell'anno 1980,
- l) lire 460 nell'anno 1981;
- m) lire 535 nell'anno 1982;
- n) lire 605 nell'anno 1983,
- o) lire 665 nell'anno 1984;
- p) lire 715 nell'anno 1985;

2. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sono stabiliti i criteri e le modalità di concessione dei contributi di cui al presente articolo.

3. Per le finalità del presente articolo è autorizzata la spesa di lire 100 miliardi per l'anno 1985.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, sarebbe opportuno, a mio avviso, specificare i limiti del contributo annuo per autobus/chilometro anche per il 1986. Propongo, pertanto, al relatore di aggiungere, al primo comma dell'articolo 2, alla fine della tabella recante il contributo annuo da corrispondersi per autobus/chilometro, la cifra di lire 765 per il 1986. Infatti, nel testo proposto dal senatore Pacini si prevede, all'articolo 3, una normativa transitoria per gli anni 1986 e 1987 che non trova - a mio parere - rispondenza nelle disposizioni contenute nell'articolo 2, nè potrebbe trovarne in una successiva normativa a regime.

Confermo quindi la proposta di aggiungere nella tabella il contributo di lire 765 per il 1986, con la conseguente abolizione dell'articolo 3.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Accolgo la proposta del senatore Colombo di specificare i limiti del contributo per autobus/chilometro anche per il 1986.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, intendo inoltre presentare due emendamenti.

Il primo tende a sostituire il secondo comma dell'articolo 2 con i seguenti due commi:

«I criteri e le modalità di erogazione del contributo saranno stabiliti, previo parere della Commissione di cui all'articolo 4, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, tenendo conto delle risultanze dei conti di esercizio del complesso delle autolinee esercitate, in misura proporzionale alle passività ritenute ammissibili, escludendo la parte relativa alle linee concorrenti ai servizi di trasporto ad impianti fissi e tenendo conto altresì degli altri interventi finanziari a qualsiasi titolo concessi dallo Stato, dalle Regioni o da altri enti pubblici.

Le relative erogazioni saranno disposte con decreto del Ministro dei trasporti e ne sarà data comunicazione alle Regioni interessate».

Si tratta, in sostanza, di recuperare il testo dell'articolo 3 del disegno di legge approvato dal Senato nella scorsa legislatura.

Il secondo emendamento tende ad aggiungere, dopo il secondo comma, il seguente:

«Le perdite o i disavanzi eventualmente non coperti dal contributo di cui al presente articolo restano a carico dei proprietari delle aziende esercenti gli autoservizi di linea».

Tale emendamento, che riproduce in parte il secondo comma dell'articolo 4 del testo proposto dal relatore, muove dalla considerazione che i proprietari delle aziende municipalizzate sono i comuni o le province, il che d'altra parte è in armonia con le norme vigenti.

LOTTI Maurizio. Convegno sul primo emendamento proposto dal senatore Colombo, in quanto intendevo presentare un emendamento di analogo contenuto. Rinuncio pertanto a formalizzare il mio emendamento.

PRESIDENTE. Vorrei precisare che questi contributi sono calcolati secondo il tasso programmato di inflazione. Quindi, per correttezza, propongo un emendamento tendente a sostituire al primo comma dell'articolo 2, nel testo proposto dal relatore, le parole «lire 765 nell'anno 1986» con le altre «lire 760 nell'anno 1986», in quanto il tasso programmato di inflazione è del 6 per cento.

È evidente che, se verrà accolta la mia proposta, dovrà essere modificato anche il terzo comma del testo proposto dal relatore, nel senso che dovranno essere aggiunte in fine le parole: «e di lire 25 miliardi per l'anno 1986», in modo che venga assicurata la copertura.

DEGOLA. Signor Presidente, per quanto riguarda il secondo emendamento presentato dal senatore Colombo a me sembra che l'indicazione della parola «soggetti» sia più appropriata rispetto a quella, più limitativa, di «proprietari», che potrebbe forse ingenerare qualche difformità di interpretazione. Infatti se si tratta di società, chi sono i proprietari? Gli azionisti, ma allora le perdite restano a carico degli azionisti? Il termine «soggetti» mi sembra che comprenda in modo più appropriato quello che si intende dire, e cioè che i disavanzi restano a carico di coloro che esercitano gli autoservizi di linea.

COLOMBO Vittorino (V.) La sua osservazione, senatore Degola, può essere fondatissima dal punto di vista del diritto societario; la mia invece parte dal punto di vista delle norme sulle aziende municipalizzate, secondo le quali la proprietà è dell'ente locale. Qui si parla di soggetti esercenti il servizio di linea. Ora, il soggetto esercente è l'azienda municipalizzata, che però non è proprietaria e per legge, per l'eventuale ulteriore deficit, fa capo all'ente locale.

MITROTTI. Signor Presidente ho il dubbio che la proposta del collega Colombo porti fuori dal bilancio un onere che è invece obbligatorio mantenere nel bilancio delle aziende. La questione del ripiano esula dagli obblighi di gestione. Se vi sono dei costi, essi devono comunque passare per il bilancio dell'azienda, salvo poi - ripeto - ad essere regolato il ripiano.

LOTTI Maurizio. In ogni caso l'onere sociale ricade sui comuni consorziati.

COLOMBO Vittorino (V.). Però in questo modo deve passare attraverso il bilancio dell'azienda.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. A mio avviso non può avvenire diversamente: le aziende esercitano un servizio.

COLOMBO Vittorino (V.). Ho solo sollevato una questione che mi pareva importante.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. A mio avviso però rischiamo di creare involontariamente un precedente pericoloso, prevedendo un tipo di voci che non fanno parte del bilancio dell'azienda e finiscono direttamente nel bilancio del comune.

MITROTTI. Ma come si fa a predeterminarle? Esse possono essere indicate solo nel momento in cui si verifica un deficit, finchè ciò non avviene queste voci devono essere comprese nel bilancio.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, in accoglimento delle osservazioni dei colleghi e dell'onorevole Ministro modifico l'emendamento da me presentato nel senso che le citate perdite o disavanzi restano a carico dei soggetti esercenti gli autoservizi di linea.

Dichiaro inoltre di essere favorevole alla proposta di modifica che lei, signor Presidente, ha presentato, tendente a ridurre il contributo per il 1986 da 765 a 760 lire - in linea con il tasso programmato di inflazione -, con l'indicazione della relativa autorizzazione di spesa. Pertanto ritiro il mio emendamento in ordine a tale questione.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, sono favorevole agli emendamenti da lei presentati in riferimento alla specificazione dei limiti del contributo per autobus-chilometro anche per il 1986, con la relativa autorizzazione di spesa.

Sono inoltre favorevole agli emendamenti presentati dal senatore Colombo, di cui è già stato illustrato il contenuto.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Metto ai voti l'emendamento, da me presentato, tendente ad aggiungere al primo comma, in fine, le parole: «q) lire 760 nell'anno 1986».

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento, presentato dal senatore Colombo, tendente a sostituire il secondo comma del testo proposto dal relatore con i seguenti:

«I criteri e le modalità di erogazione del contributo saranno stabiliti, previo parere della Commissione di cui all'articolo 4, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, tenendo conto delle risultanze dei conti di esercizio del complesso delle autolinee esercitate, in misura proporzionale alle passività ritenute ammissibili, escludendo la parte relativa alle linee concorrenti ai servizi di trasporto ad impianti fissi e tenendo conto altresì degli altri interventi finanziari a qualsiasi titolo concessi dallo Stato, dalle Regioni o da altri enti pubblici.

Le relative erogazioni saranno disposte con decreto del Ministro dei trasporti e ne sarà data comunicazione alle Regioni interessate.»

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento, presentato dal senatore Colombo, tendente ad aggiungere, dopo il secondo comma del testo proposto dal relatore, il seguente:

«Le perdite o i disavanzi eventualmente non coperti dal contributo di cui al presente articolo restano a carico dei soggetti esercenti gli autoservizi di linea.»

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento, da me presentato, tendente ad aggiungere, al terzo comma del testo proposto dal relatore, in fine, le parole: «e di lire 25 miliardi per l'anno 1986».

**È approvato.**

Metto ora ai voti nel suo insieme l'articolo 2 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

Art. 2.

1. Il contributo di cui all'articolo 1 è corrisposto fino al limite massimo per autobus/chilometro di:

- a) lire 75 nel periodo 1° aprile-31 dicembre 1972;
- b) lire 105 nell'anno 1973;
- c) lire 110 nell'anno 1974;
- d) lire 140 nell'anno 1975;
- e) lire 175 nell'anno 1976;
- f) lire 205 nell'anno 1977;
- g) lire 215 nell'anno 1978;
- h) lire 235 nell'anno 1979;
- i) lire 400 nell'anno 1980;
- l) lire 460 nell'anno 1981;
- m) lire 535 nell'anno 1982;
- n) lire 605 nell'anno 1983;
- o) lire 665 nell'anno 1984;
- p) lire 715 nell'anno 1985;
- q) lire 760 nell'anno 1986.

2. I criteri e le modalità di erogazione del contributo saranno stabiliti, previo parere della Commissione di cui all'articolo 4, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, tenendo conto delle risultanze dei conti di esercizio del complesso delle autolinee esercitate, in misura proporzionale alle passività ritenute ammissibili, escludendo la parte relativa alle linee concorrenti ai servizi di trasporto ad impianti fissi e tenendo conto altresì degli altri interventi finanziari a qualsiasi titolo concessi dallo Stato, dalle Regioni o da altri enti pubblici.

3. Le relative erogazioni saranno disposte con decreto del Ministro dei trasporti e ne sarà data comunicazione alle Regioni interessate.

4. Le perdite o i disavanzi eventualmente non coperti dal contributo di cui al presente articolo restano a carico dei soggetti esercenti gli autoservizi di linea.

5. Per le finalità del presente articolo è autorizzata la spesa di lire 100 miliardi per l'anno 1985 e di lire 25 miliardi per l'anno 1986.

**È approvato.**

Il testo elaborato dal comitato ristretto propone a questo punto il seguente articolo:

1. In attesa della emanazione di nuove norme sostitutive di quelle stabilite con la legge 10 aprile 1981, n. 151, ai soggetti di cui all'articolo 1, il

Ministero dei trasporti concede, per gli anni 1986 e 1987, un contributo determinato secondo i criteri e la misura del successivo articolo.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, propongo la soppressione dell'articolo in considerazione degli orientamenti emersi in Commissione.

PRESIDENTE. Poichè non sono stati presentati altri emendamenti, e nessuno chiede di parlare, passiamo quindi alla votazione.

Metto ai voti il mantenimento dell'articolo.

**Non è approvato.**

Il testo elaborato dal comitato ristretto propone a questo punto il seguente articolo:

1. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, di concerto con il Ministro del tesoro stabilisce:

a) la misura nella quale i ricavi del traffico devono coprire il costo effettivo del servizio. Le tariffe debbono, comunque, assicurare un incremento del rapporto ricavi-costi;

b) il costo economico standardizzato del servizio con riferimento a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione ispirata al raggiungimento dell'equilibrio economico di bilancio e tenuto conto, attraverso analisi comparate, della qualità del servizio offerto e delle condizioni ambientali e territoriali in cui esso viene svolto, nonchè dell'utilizzazione del personale e dei veicoli;

c) il limite massimo dell'ammontare dei contributi, da concedere ai soggetti che esercitano gli autoservizi di cui all'articolo 1, sulla base di parametri stabiliti nelle precedenti lettere a) e b) del presente articolo, per coprire la differenza tra costi e ricavi;

d) i criteri e le modalità di erogazione dei contributi.

2. Le eventuali perdite o disavanzi non coperti dai contributi di cui al presente articolo restano a carico dei soggetti esercenti gli autoservizi di linea.

3. I contributi di cui all'articolo 1 ed all'articolo 3 sono concessi con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il parere della Commissione di cui al successivo articolo 7 tenendo conto dei contributi eventualmente concessi ai soggetti interessati, a qualsiasi altro titolo, per l'effettuazione degli autoservizi stessi.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, propongo la soppressione dell'articolo e la trasformazione del suo primo comma nel seguente ordine del giorno:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato, in sede di discussione del disegno di legge n. 1179,

impegna il Governo:

nella predisposizione del decreto con il quale si erogano i contributi, a stabilire:



a) la misura nella quale i ricavi del traffico devono coprire il costo effettivo del servizio. Le tariffe debbono, comunque, assicurare un incremento del rapporto ricavi-costi;

b) il costo economico standardizzato del servizio con riferimento a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione ispirata al raggiungimento dell'equilibrio economico di bilancio e tenuto conto, attraverso analisi comparate, della qualità del servizio offerto e delle condizioni ambientali e territoriali in cui esso viene svolto, nonché dell'utilizzazione del personale e dei veicoli;

c) il limite massimo dell'ammontare dei contributi da concedere ai soggetti che esercitano i servizi di cui all'articolo 1, sulla base di parametri stabiliti nelle precedenti lettere a) e b), per coprire la differenza tra costi e ricavi,

d) i criteri e le modalità di erogazione dei contributi».

(0/1179/1/8)

PACINI

PRESIDENTE. Passiamo quindi alla votazione dell'emendamento, presentato dal relatore, tendente a sopprimere l'articolo.

Poichè non sono stati presentati altri emendamenti, e nessuno chiede di parlare, metto ai voti il mantenimento dell'articolo.

**Non è approvato.**

Passiamo pertanto all'esame dell'ordine del giorno presentato dal relatore.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, il Governo accoglie l'ordine del giorno in esame.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno presentato dal relatore, ed accolto dal Governo, di cui è stata poc'anzi data lettura.

**È approvato.**

Riprendiamo l'esame degli articoli del disegno di legge.

Il testo elaborato dal comitato ristretto propone a questo punto il seguente articolo:

1. Per le finalità di cui all'articolo 3 è autorizzata la spesa di lire 25 miliardi per gli anni 1986 e 1987.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, propongo la soppressione dell'articolo, in considerazione degli orientamenti emersi in Commissione.

PRESIDENTE. Poichè non sono stati presentati altri emendamenti, e nessuno chiede di parlare, passiamo quindi alla votazione.

Metto ai voti il mantenimento dell'articolo.

**Non è approvato.**

## Art. 3.

1. Sui contributi erogati ai sensi della presente legge non si applicano le disposizioni degli articoli 28, secondo comma, e 29, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n.600, e successive modificazioni.

A questo articolo i senatori Pacini e Mascaro hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere, in fine, il seguente comma:

«2. Alla contribuzione una tantum erogata ai sensi dell'articolo 4 della presente legge si applica la disposizione dell'articolo 55, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597».

PACINI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente questo emendamento, in cui ovviamente il riferimento all'articolo 4 deve ora intendersi relativo agli articoli testè approvati del provvedimento in discussione, è stato proposto dalle organizzazioni di categoria per ridurre l'onere fiscale.

PRESIDENTE. Però a me sembra, senatore Pacini, che bisognerebbe distinguere il periodo pregresso da quello relativo all'anno in corso.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Forse sarebbe meglio togliere le parole «una tantum».

PRESIDENTE. Il senso è il seguente. Le imprese ricevono oggi una contribuzione che è relativa agli oneri affrontati nel corso di due esercizi; se la portano su un solo esercizio, naturalmente dal punto di vista fiscale si determina un peso enorme per le imprese. Credo pertanto che sia importante distinguere il periodo pregresso (relativo all'anno 1985) da quello in corso (relativo all'esercizio 1986).

PACINI, *relatore alla Commissione*. Lei ha perfettamente ragione, signor Presidente.

A questo punto, tenuto conto dei rilievi critici sin qui sollevati, ritiro l'emendamento da me presentato insieme con il senatore Mascaro all'articolo 3 e propongo la seguente nuova formulazione dell'articolo stesso:

## Art. 3.

«1. Sui contributi erogati ai sensi della presente legge non si applicano le disposizioni degli articoli 28, secondo comma, e 29, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600, e successive modificazioni, e si applica la disposizione dell'articolo 55, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento testè presentato dal relatore, tendente a sostituire l'intero testo dell'articolo 3.

**È approvato.**

## Art. 4.

1. Per l'applicazione delle disposizioni della presente legge, è istituita una Commissione, nominata con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro.

2. La Commissione è composta da:

a) il direttore generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che la presiede;

b) due dirigenti del Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, designati dal Ministro dei trasporti;

c) un dirigente del Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato, designato dal Ministro del tesoro;

d) un dirigente del Ministero del bilancio e della programmazione economica, designato dal Ministro del bilancio e della programmazione economica;

e) un rappresentante dell'associazione nazionale più rappresentativa della categoria degli esercenti di autoservizi in concessione, designato dalla associazione stessa.

3. Per ciascun membro effettivo della Commissione viene nominato un membro supplente, che può partecipare alle riunioni anche in presenza dello stesso membro effettivo, senza diritto di voto.

4. Le funzioni di segreteria sono esplicate da un dipendente del Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

5. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, saranno determinate le indennità spettanti al presidente ed ai membri della Commissione.

6. L'onere per il funzionamento della Commissione fa carico allo stanziamento iscritto al capitolo 1554 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1985 ed ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

A questo articolo è stato presentato dai senatori Lotti Maurizio, Bisso, Libertini, Giustinelli, Angelin, Greco, Rasimelli e Visconti un emendamento tendente ad aggiungere, al comma 2, dopo la lettera e), la seguente. «f) un rappresentante delle Regioni»

LOTTI Maurizio. La proposta di modifica in esame tende ad inserire nella Commissione di cui all'articolo 4 anche un rappresentante delle Regioni, in quanto si ritiene opportuno che le Regioni stesse siano portate a conoscenza di quanto viene di volta in volta deliberato. Ciò consentirebbe, a nostro avviso, di evitare il perpetuarsi di una situazione che, in diversi casi, ha comportato una sorta di rinuncia - da parte delle Regioni medesime - ad assumere come proprie le concessioni.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Non concordo con le sue argomentazioni, senatore Lotti. Peraltro, il provvedimento in discussione concerne la concessione di contributi alle autolinee di competenza statale, mentre i

trasporti locali, come è noto, sono disciplinati dalla legge n. 151 del 1981. Pertanto, esprimo parere contrario sull'emendamento in esame.

COLOMBO Vittorino (V.). Vorrei far presente al senatore Lotti che in base al terzo comma dell'articolo 2, precedentemente approvato, deve essere data comunicazione alle Regioni dei contributi concessi alle autolinee di competenza statale. Mi sembra, quindi, superato il problema che lo stesso senatore Lotti ha sollevato.

LOTTI Maurizio. Prendo atto delle sue osservazioni, senatore Colombo. Ritiro, pertanto, l'emendamento da me presentato all'articolo 4.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, al secondo comma dell'articolo 4, lettera e), si prevede che della Commissione in questione faccia parte anche un rappresentante dell'associazione nazionale maggiormente rappresentativa della categoria degli esercenti di autoservizi in concessione. Sarebbe invece preferibile, a mio avviso, allargare l'ambito della rappresentanza delle più importanti associazioni di categoria in seno a tale Commissione.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Ciò corrisponderebbe, però, più agli interessi delle associazioni che a quelli del paese.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Ritengo che il problema potrebbe essere facilmente risolto modificando il terzo comma dell'articolo 4, nel senso di prevedere che il membro supplente in seno alla Commissione rappresenti un'associazione diversa da quella dalla quale proviene il membro effettivo.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Si potrebbe prevedere al terzo comma che alla Commissione partecipa un rappresentante scelto fra una rosa di rappresentanti di associazioni nazionali.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Oppure un rappresentante per ciascuna delle associazioni nazionali, ma a titolo consultivo.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Sono d'accordo. La partecipazione a titolo consultivo mi sembra un modo intelligente per risolvere il problema.

COLOMBO Vittorino (V.). Sì, anche secondo me va bene così.

LOTTI Maurizio. Si può dire: «Alla Commissione partecipa, a titolo consultivo, un rappresentante per ciascuna delle associazioni nazionali...».

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Però le associazioni devono essere quelle più rappresentative. Tra le diverse associazioni lo Stato deve avere un argine di discrezionalità nello scegliere tra le più rappresentative, secondo le diverse caratteristiche.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Allora, al secondo comma, fino alla lettera d) si prevede una composizione della Commissione esclusivamente

ministeriale. La lettera e), invece, viene trasformata in un terzo comma, nel testo ora concordato.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Pacini, tendente a sopprimere la lettera e) e ad aggiungere il seguente comma. «3° Alla Commissione partecipa, a titolo consultivo, un rappresentante per ciascuna delle associazioni nazionali più rappresentative degli esercenti di autoservizi in concessione, designato dalla rispettiva associazione».

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 4 nel suo insieme, con l'emendamento testè accolto

**È approvato.**

#### Art. 5.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge pari a lire 100 miliardi per l'anno 1985 e a lire 25 miliardi per l'anno 1986 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-87, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1985, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento «Interventi urgenti per autoservizi pubblici di linea di competenza statale».

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

**È approvato.**

L'esame degli articoli è così esaurito.

Passiamo alla votazione finale.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, con le modifiche introdotte e avvertendo che la numerazione degli articoli dovrà essere conseguentemente modificata.

**È approvato.**

*I lavori terminano alle ore 11,30.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOCT. ETTORE LAURENZANO