

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

103° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 24 SETTEMBRE 1991

Presidenza del Presidente **BERNARDI**

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Disposizioni concernenti tariffe e diritti in materia di trasporto aereo» (2910), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 7, 9, 12 e <i>passim</i>
MARIOTTI (Fed.Eur.Ec), relatore alla Commissione	7, 14
NIEDDU (DC)	9
PETRONIO, sottosegretario di Stato per i trasporti	15
POLLICE (Fed.Verdi)	13
SENESI (Com-PDS)	10
ULIANICH (Sin. Ind.)	12

«Ristrutturazione dell'autotrasporto di cose per conto terzi» (2959), testo risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Tassi ed altri; Tassi ed altri; Ronzani ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 2, 5, 6
REZZONICO (DC), relatore alla Commissione	2, 5
SENESI (Com-PDS)	5

I lavori hanno inizio alle ore 15,25.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Ristrutturazione dell'autotrasporto di cose per conto di terzi» (2959), testo risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Tassi ed altri; Tassi ed altri; Ronzani ed altri, approvato dalla Camera dei deputati
(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Ristrutturazione dell'autotrasporto di cose per conto di terzi», testo risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Tassi, Baghino, Trantino, Fini e Franchi; Tassi, Baghino e Matteoli; Ronzani, Ridi, Angelini Giordano, Borghini, Cannelonga, Chella, Ciafardini, Ciocci Lorenzo, Mangiapane, Menziotti e Petrocelli, già approvato dalla Camera dei deputati.

Onorevoli colleghi, dall'approvazione di questo provvedimento dipende lo sblocco delle autorizzazioni all'esercizio dell'autotrasporto merci, decretato da oltre 10 anni, cioè fin dai tempi della recessione economica. Anche le organizzazioni sindacali concordano con il Ministro dei trasporti nel concedere questo nulla osta. Infatti tale situazione ha comportato la fuoriuscita dal territorio nazionale di molte imprese esercenti l'autotrasporto, che si sono iscritte nei registri esteri; ciò ha determinato notevoli effetti distorsivi nel settore. Non intendo con queste mie parole influenzare la libera valutazione dei colleghi, ma voglio solo ricordare una realtà che deve essere tenuta presente nell'esame di questo disegno di legge.

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

REZZONICO, relatore alla Commissione. Signor Presidente, onorevoli colleghi, con questo disegno di legge, sottoposto all'esame del Senato e già approvato dalla Camera dei deputati, si intende riordinare il sistema dell'autotrasporto di cose per conto di terzi che nel corso di questi anni ha visto una progressiva frammentazione del tessuto commerciale e del servizio. Oggi perciò nel nostro paese si scontano delle diseconomie dal punto di vista strutturale proprio per la presenza di una miriade di piccoli imprenditori, mentre negli altri paesi della CEE si adotta un sistema diverso: in quei paesi esistono grandi concentrazioni per la realizzazione del trasporto merci che creano economie di scala utili a ridurre i costi.

Per realizzare questo obiettivo il provvedimento si prefigge di creare una serie di provvidenze che consentano piena autonomia ai responsabili delle attività commerciali in questo settore ed una progressiva adesione a forme societarie di dimensione più significativa,

a forme cooperative tra singoli e soggetti, in modo che si possa addivenire, nell'arco dei 5 anni previsti dalla legge, alla realizzazione di un sistema strutturalmente diverso.

In particolare, l'articolo 1 elenca le finalità del provvedimento: aumentare la dimensione delle imprese, favorendo la fusione delle stesse; favorire l'associazione delle imprese in consorzi o cooperative; favorire lo sviluppo delle attività accessorie e complementari mediante la realizzazione di depositi e l'esercizio di attività di logistica; favorire l'informatizzazione del settore per aumentarne la produttività; favorire l'aggiornamento e la formazione professionale; favorire l'ammodernamento del parco veicoli; promuovere l'esercizio dei trasporti combinati. Infine il provvedimento ha il significativo obiettivo di incentivare la cessazione dell'attività per le imprese che dispongono di un unico veicolo.

L'articolo 2 prevede l'integrazione del fondo nazionale per l'autotrasporto di cose per conto di terzi. Si tratta di un'integrazione poichè si fa riferimento ad un fondo istituito da una legge precedente. Con tale articolo le somme previste dalla legge n. 404 del 1985 sono integrate con lire 27 miliardi per il 1991, lire 30 miliardi per il 1992 e con lire 80 miliardi per il 1993.

L'articolo 3 del provvedimento prevede un meccanismo per incentivare la fusione di imprese esistenti, stabilendo che le società che effettuano fusioni o conferimenti sono soggette all'imposta di registro e a quelle ipotecarie e catastali nella misura fissa di lire 1 milione. Il comma 2 dello stesso articolo prevede che le imprese costituite per effetto delle fusioni o dei conferimenti di cui al comma 1, in relazione all'acquisto o all'acquisizione in locazione finanziaria con facoltà di compera di veicoli nuovi di fabbrica di massa complessiva superiore a 11.500 chilogrammi per i quali si è accordata autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi, possono essere autorizzate a contrarre mutui, con onere di ammortamento per capitale ed interessi a totale carico dello Stato nei limiti di lire 20 milioni per ciascuno dei primi tre autoveicoli e di lire 10 milioni per ciascuno dei successivi. Con la contrazione di questi mutui è possibile avere una maggiore disponibilità di capitale finanziario per quanto riguarda l'acquisto e l'acquisizione in locazione finanziaria dei veicoli stessi, favorendo l'ammodernamento del parco rotabile. Naturalmente tali benefici saranno revocati e l'impresa dovrà restituirli maggiorati degli interessi qualora nel triennio successivo all'erogazione vengano meno i presupposti per la relativa concessione.

L'articolo 4 del provvedimento prevede incentivi per la costituzione di nuovi consorzi o cooperative, mantenendo il limite dei veicoli di massa complessiva superiore a 11.500 chilogrammi. Le imprese che, successivamente all'entrata in vigore della legge, si associano in cooperative o in consorzi o aderiscono a cooperative o consorzi già esistenti possono essere autorizzate a contrarre i mutui di cui al comma 2 dell'articolo 3 nei limiti di lire 30 milioni per ciascun autoveicolo o complesso di veicoli. Naturalmente il numero degli autoveicoli non può essere superiore a tre per ciascuna impresa, altrimenti si creerebbe una distorsione del sistema: sarebbe infatti concesso alle cooperative un beneficio superiore rispetto a quello goduto dalle imprese costituite per

effetto delle fusioni o dei conferimenti. La concessione di tale beneficio è subordinata a determinate condizioni: anzitutto la cooperativa o il consorzio devono possedere una struttura organizzativa, imprenditoriale e patrimoniale autonoma, distinta da quella delle singole imprese socie o consorziate. Inoltre i contratti di trasporto devono essere conclusi esclusivamente dalla cooperativa o dal consorzio nella qualità di vettore. L'assunzione degli obblighi di trasporto deve inoltre avvenire unicamente attraverso un apposito ufficio del consorzio o della cooperativa. Infine, come è ovvio, le imprese beneficiarie non devono essere già state associate in cooperative o in consorzi nei 18 mesi antecedenti alla data di entrata in vigore della presente legge.

Il comma 3 dello stesso articolo 4 prevede che tale beneficio può essere concesso a ciascuna impresa per una sola volta e che esso viene revocato nel caso in cui vengano meno i presupposti che ne hanno determinato la concessione.

L'articolo 5 prevede che il Ministro dei trasporti determina la misura dei gettoni di presenza spettanti ai componenti ed ai segretari delle commissioni d'esame per il rilascio delle concessioni.

L'articolo 6 prevede agevolazioni per le imprese già strutturate. Le imprese che, alla data di entrata in vigore della presente legge, siano iscritte da almeno 3 anni nell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e siano titolari di almeno tre autorizzazioni al trasporto di cose per conto di terzi per autoveicoli o per complessi di veicoli di massa complessiva superiore a 11.500 chilogrammi, nonchè le cooperative ed i consorzi iscritti nel medesimo albo, possono essere autorizzati a contrarre mutui, con onere di ammortamento per capitale e interesse a totale carico dello Stato, nel limite globale di lire 1 miliardo per ciascuna impresa, ovvero per ciascuna cooperativa e consorzio. Mentre i finanziamenti precedentemente ricordati erano finalizzati al rinnovo del parco rotabile, questi sono finalizzati ad investimenti in attrezzature per la meccanizzazione dello stoccaggio e delle movimentazioni delle merci; ad investimenti in strumenti e sistemi informatici e telematici; ad investimenti in complessi omologati per il cosiddetto trasporto combinato; ad investimenti in immobili negli interporti, ovvero immobili per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci ove non siano presenti interporti.

Si consente, cioè, a queste imprese di avere a disposizione mezzi finanziari per dare maggiore efficienza alla loro strutturazione, quindi attraverso una migliore organizzazione, oltre che alla acquisizione di immobili e all'utilizzo, laddove esistono, degli interporti di primo e secondo livello, per quanto riguarda l'esercizio delle loro attività.

L'articolo 7 prevede che il Ministero del tesoro stabilisca i criteri per la erogazione dei mutui; l'articolo 8 prevede che, laddove singole imprese attivino direttamente corsi di formazione professionale, anche consorziandosi, oppure tramite associazioni di categoria, sia prevista per un biennio la fiscalizzazione totale degli oneri sociali al fine di favorire l'aggiornamento professionale.

L'articolo 9 prevede che agli imprenditori che cessino l'attività, che siano titolari da almeno cinque anni dell'autorizzazione prevista, sia concessa, sempre nel limite di 11.500 chilogrammi di massa, la liquidazione di un importo massimo di 60 milioni, ridotto di 12 milioni

per ogni anno di età oltre il sessantesimo se uomini e oltre il cinquantesimo se donne. Questa operazione è possibile per coloro che sono già ai limiti dell'età pensionabile; c'è quindi una erogazione monetaria che incentiva la uscita dal mercato.

La liquidazione è subordinata alla cessazione definitiva dell'attività ed alla cancellazione dall'albo delle imprese artigiane e degli autotrasportatori di cose per conto di terzi. All'interno del medesimo articolo 9 sono individuate le diverse caratteristiche dei soggetti e le limitazioni alle loro successive attività.

All'articolo 10 è prevista, in alternativa per coloro che non hanno raggiunto il limite di età pensionabile che desiderino cessare la loro attività, la assunzione, alle dipendenze di imprese esercenti l'autotrasporto di cose per conto di terzi, di imprenditori che svolgano la loro attività in maniera autonoma. Questi soggetti cessano l'attività in proprio assumendo la figura giuridica di lavoratore dipendente da imprese; può essere concessa per due anni la fiscalizzazione totale degli oneri sociali per i soggetti interessati.

Il Ministro dei trasporti determina il contingente di domande per tale beneficio in relazione ai propri fondi disponibili. Tutte le autorizzazioni al trasporto che sono in capo al singolo, passano alle imprese che procedono alla assunzione.

L'articolo 11 prevede le procedure con cui il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce i criteri per la concessione e l'erogazione dei benefici previsti; ripartisce i fondi disponibili fra le diverse finalità della presente legge; delibera sulle domande per la concessione dei benefici. Si determina, al comma 2, la composizione del comitato tecnico.

L'articolo 12 stabilisce la copertura finanziaria e si prevede che il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Vorrei sottolineare che con l'approvazione di questo provvedimento si viene incontro alle esigenze manifestate da parte degli operatori del settore.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Rezzonico per l'ampia ed approfondita relazione e dichiaro aperta la discussione generale.

SENESI. Signor Presidente, questo provvedimento che ci viene dalla Camera dei deputati, è atteso da tempo. Rappresenta un atto dovuto, date le condizioni in cui versa il settore dell'autotrasporto; ritengo che tali condizioni gravose debbano essere affrontate in modo autorevole e il Senato dovrebbe trovare le modalità più idonee per rendere vigenti i piani logistici a livello nazionale.

Questo provvedimento favorirà la fuoriuscita di determinate categorie di autotrasportatori; potrà, come mi auguro, razionalizzare il settore attraverso forme associate, quali cooperative e consorzi. Non affronta tuttavia il nodo di fondo della logica con cui si è sviluppato il comparto: è evidente la necessità di proiezioni a lungo termine per il trasporto delle merci su strada ed anche la opportunità di accompagnare la produzione con una rete capillare di distribuzione.

Il settore merci rappresenta una delle principali cause da cui si origina la forte tensione di traffico nelle grandi aree urbane ma il decentramento dei sistemi di controllo (dogane, terminali e servizi annessi) non viene affrontato.

Con il disegno di legge oggi al nostro esame noi risolveremo soltanto la parte relativa al contingentamento della categoria; ma sull'autotrasporto il Parlamento ha il dovere di fornire indirizzi e vincoli, in questo caso alle Regioni ed alle grandi aree urbane. Viceversa, si indicano solo modesti vincoli alle Regioni.

Stiamo discutendo una legge di finanziamento e di regolamentazione delle concessioni, come già prima è stato ricordato; non affrontiamo tuttavia i punti nodali. Corriamo il rischio, se saremo assenti su questo fronte, di trovarci al Mercato unico europeo in una situazione di profondo attrito rispetto agli operatori degli altri paesi.

Dobbiamo dotarci, a livello regionale, di modelli e tecnologie adeguati al sistema della piccola e della grande distribuzione delle merci.

So che la presentazione di emendamenti potrebbe ritardare la approvazione del testo, nonchè la erogazione dei finanziamenti, e pertanto ci asterremo dal farlo. Pertanto, come Gruppo, ci limitiamo a sollecitare il Ministero ad elaborare provvedimenti per un maggiore decentramento territoriale nel sistema di trasporto delle merci.

Ancora oggi il trasporto merci rientra nella competenza centralizzata: il decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 aveva, fin dalla nascita delle Regioni, avocato questa competenza a livello nazionale e ciò forse rientrava nella logica di quel periodo. Ritengo però che oggi sia necessario ripensare ad un decentramento territoriale almeno per quanto concerne alcune decisioni. Infatti il coordinamento con altri settori è fondamentale se vogliamo mantenere l'Italia all'interno del mercato della distribuzione europea delle merci su strada.

Sappiamo che ancora per un notevole arco di tempo le merci saranno trasportate su strada; ciò emerge anche dallo studio delle proiezioni e dei programmi formulati nell'ambito dei settori ferroviario ed aeroportuale. Credo che noi dobbiamo dare un ulteriore contributo a questa grande attività economica. Ricordo che vi è una rete capillare di distribuzione e che non possiamo rischiare di penalizzare la produzione.

Sarebbe perciò opportuno che in questa occasione la Commissione predisponesse un atto di indirizzo tendente a sollecitare provvedimenti regionali e locali per organizzare più adeguatamente la logistica sul piano territoriale, pianificando la distribuzione ed i centri di smistamento.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Condivido le preoccupazioni sollevate dalla senatrice Senesi e mi dichiaro favorevole alla formulazione di un documento di indirizzo su tali contenuti.

PRESIDENTE. Anch'io concordo con le osservazioni della senatrice Senesi. Negli articoli del disegno di legge in cui si fa riferimento all'incentivazione il tema del decentramento territoriale nella distribu-

zione delle merci avrebbe potuto essere sviluppato. Un riferimento indiretto si riscontra nell'articolo 6 che parla di meccanizzazione dello stoccaggio e di movimentazione delle merci; sarebbe stato invece più opportuno un riferimento diretto alla questione.

Concordo perciò sull'opportunità di formulare un documento di indirizzo che interpreti le nostre preoccupazioni. In tal modo il Ministro potrebbe (sperando che il CIPET possa nel frattempo entrare in funzione) distribuire sul suolo nazionale gli interporti, i vari livelli dei centri merci, eccetera, organizzando tutto il comparto dell'autotrasporto merci ed ottenendo una fluidità ed un'economicità maggiore del sistema.

Onorevoli colleghi, non essendo ancora pervenuto il prescritto parere della 5^a Commissione, propongo di rinviare la discussione del disegno di legge.

Poichè non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

«Disposizione concernenti tariffe e diritti in materia di trasporto aereo» (2910),
approvato dalla Camera dei deputati
(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Disposizioni concernenti tariffe e diritti in materia di trasporto aereo», già approvato dalla Camera dei deputati.

Invito il relatore, senatore Mariotti, a riferire alla Commissione sul disegno di legge.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione*. Il provvedimento in esame è nato in stretta connessione agli eventi bellici conseguenti la crisi nel Golfo Persico. È motivato dalle ripercussioni gravemente negative nel settore dei trasporti, in particolar modo in quello del trasporto aereo, che hanno preceduto ed accompagnato gli eventi.

Il provvedimento è stato presentato il 13 marzo 1991 e, come è emerso dalle audizioni svoltesi lo scorso anno con la compagnia di bandiera e con le società operanti nel settore dalla 8^a Commissione, talune perplessità possono essere considerate superate, anche se alcuni effetti negativi perdurano.

Il 29 maggio scorso, durante l'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, il relatore Savio espresse le sue perplessità in ordine a due punti. Innanzitutto, il disegno di legge era stato formulato il 31 marzo 1991, in pieno svolgimento della guerra nel Golfo Persico, quando si facevano previsioni molto pessimistiche. È ancora valido il calo segnalato in quel periodo? Il calo è purtroppo confermato nei termini che venivano stimati allora.

Secondariamente, il relatore sottolineava che la liberalizzazione delle tariffe presentava aspetti positivi ma richiedeva ulteriori supporti di ordine legislativo in sede di Comunità europea.

I chiarimenti ricevuti nel corso di questi mesi hanno fatto cadere alcune perplessità; l'iter successivo ha portato all'approvazione del provvedimento nel testo che oggi viene sottoposto all'attenzione dell'8^a Commissione del Senato.

Vorrei procedere all'illustrazione dei singoli articoli.

L'articolo 1 tratta delle modifiche delle tariffe relative ai servizi di trasporto aereo di linea per passeggeri e merci effettuati all'interno del territorio nazionale. Questo è un aspetto importante perchè ovviamente non prende in considerazione la tematica internazionale. Sono esclusi i trasporti postali nonchè le tariffe relative ai servizi di assistenza a terra agli aeromobili, ai passeggeri, ai bagagli e alle merci.

Le tariffe relative al territorio nazionale, secondo il disegno di legge, sono stabilite direttamente dai soggetti titolari della gestione dei servizi che ne danno comunicazione al Ministro dei trasporti. In seguito vedremo quale sia la differenza rispetto all'attuale normativa.

Il comma 2 del medesimo articolo 1 afferma che «l'applicazione delle tariffe stabilite ai sensi del comma 1 è soggetta all'approvazione del Ministro dei trasporti». Il Ministro deve tener conto di alcuni dati, tra cui l'esigenza del recupero di produttività, per l'approvazione delle tariffe.

I commi 3 e 4 dello stesso articolo 1 fanno riferimento a disposizioni legislative precedenti che hanno subito modifiche.

Al comma 3 si stabilisce la abrogazione del quarto comma dell'articolo 9 della legge n. 324 del 5 maggio 1976, come sostituito dall'articolo 8 della legge n. 25 del 15 febbraio 1985. Viene eliminato il parere preventivo e vincolante del Comitato interministeriale prezzi il quale, secondo l'articolo 17 della legge n. 46, deve essere espresso in senso vincolante e preventivo. Infatti, i voli nazionali sono stati inseriti nell'elenco per la formulazione degli indici.

L'articolo 2 specifica che «il diritto per l'imbarco dei passeggeri in voli interni è stabilito con decreto del Ministro dei trasporti; in sede di prima applicazione è fissato in lire 5.000 per ogni passeggero». Questa parte riguarda la possibilità di maggiori entrate per il diritto di imbarco.

A chiarimento di quanto ho esposto riguardo alle tariffe è opportuno precisare che sotto il profilo economico si verifica l'impossibilità per le imprese di trasporto aereo di adeguare le relative tariffe con le variazioni di alcune voci che sono considerate di notevole impegno, come il prezzo del carburante o il tasso di inflazione. Inoltre, intervengono nella dinamica dei costi e degli esercizi elementi di costo non prevedibili, causati da circostanze straordinarie, quale, ad esempio, quella citata relativa al conflitto del Golfo. Fortunatamente, simili fatti non si verificano di continuo anche se abbiamo diversi focolai intorno a noi. Tuttavia questo settore è molto condizionato dagli eventi che accadono in campo internazionale.

Sarebbe opportuno un esame comparato con gli altri paesi della Comunità. Ad esempio, in Francia la variazione proposta dalla compagnia di bandiera, viene approvata da parte del Ministero competente con la formula del silenzio-assenso. Sia in Germania che in Gran Bretagna l'intervento dell'autorità pubblica è limitato alla prevenzione del *dumping* e dell'abuso di posizioni dominanti.

Il disegno di legge, nella sua stesura e nei suoi significati, è molto semplice e concreto. Tende a garantire una possibilità di intervento da parte dei gestori con un controllo da parte del Ministero, il quale può approvare o meno le nuove tariffe.

Onorevoli colleghi, l'ampia documentazione raccolta, l'approfondimento effettuato su questo importante comparto del settore dei trasporti, i prossimi appuntamenti internazionali, la normativa in atto

negli altri paesi della Comunità europea, sono tutti elementi che mi inducono a raccomandare l'approvazione del provvedimento pervenuto dalla Camera dei deputati.

Credo di interpretare anche il parere dei colleghi nel ritenere utile l'*iter* che è stato seguito, che ci ha consentito di raccogliere dati utili per ulteriori interventi del Governo e del Parlamento sul trasporto aereo. Tali dati a mio parere possono essere utilizzati non solo in relazione a questo particolare disegno di legge, ma anche su altri settori: ad esempio, il precedente provvedimento relativo all'autotrasporto potrebbe fare riferimento a questi dati.

Indubbiamente non si tratta soltanto di una modificazione strutturale poiché esistono gravi problemi di gestione, di organizzazione e di sicurezza che devono essere affrontati nei due rami del Parlamento. Tuttavia riteniamo che in particolare anche alla compagnia di bandiera debba essere consentito lo svolgimento di un compito che è difficile e complicato; a tal fine è necessario procedere ad una programmazione adeguata.

Non credo che con l'approvazione di questo provvedimento possa venir meno il controllo del Governo sulla determinazione delle tariffe. Certo l'Esecutivo è conscio dei suoi compiti, ma proprio nell'approvazione di questo disegno di legge bisogna ribadire che il controllo spetta al Governo stesso e che pertanto - proprio in base al disposto del disegno di legge - il Ministro potrà non approvare l'aumento delle tariffe, intervenendo direttamente nella materia e garantendo all'utenza un miglior servizio. Invito quindi la Commissione ad approvare il provvedimento al nostro esame.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

NIEDDU. Considero estremamente utile ed interessante il fatto che abbiamo ascoltato le considerazioni del Ministro e dei rappresentanti dell'IRI e dell'Alitalia. Ritengo utile questo non solo in relazione al disegno di legge sottoposto alla nostra attenzione, ma anche con riferimento ai vasti e complessi problemi che coinvolgono il settore del trasporto aereo. Le audizioni svolte sono quindi state estremamente utili e ci consentono di esprimere il nostro *placet* sul disegno di legge poiché ci mettono in condizione di valutarlo in una luce diversa rispetto alle preoccupazioni precedentemente manifestate in questa Commissione. Tali audizioni inoltre ci consentono di avvicinarci anche ad altri problemi che interessano il settore del trasporto aereo, in particolare a quello della sicurezza.

Mi sembra che l'intervento puntuale del relatore abbia collocato questo disegno di legge nei giusti termini: nella relazione con cui fu presentato al Parlamento si poneva l'accento sulla necessità di rendere meno farraginoso il sistema della revisione delle tariffe e si affermava che la guerra del Golfo aveva reso ancora più evidenti i difetti della procedura vigente.

Come ha ricordato lo stesso amministratore delegato dell'Alitalia, talvolta passano due o tre anni dal momento della richiesta a quello dell'approvazione della nuova tariffa; certamente tempi così lunghi rendono praticamente inadeguato l'aumento.

Il sistema precedente si è quindi rilevato uno strumento inadatto a fornire risposte rapide e puntuali alle esigenze della revisione tariffaria. In realtà con il provvedimento non si procede ad una liberalizzazione delle tariffe: anzitutto dobbiamo tener conto che ci muoviamo nel quadro della competizione europea e che il 1992 è alle porte. Il controllo è sempre attribuito al Ministro che, nell'arco temporale previsto, deve accogliere o meno la richiesta di aumento delle tariffe attraverso l'adozione della procedura del silenzio-assenso.

Il solo vero elemento di novità di questo disegno di legge è racchiuso nell'articolo 2, laddove si prevede che i passeggeri dei voli interni pagheranno una tassa di imbarco, quantificata inizialmente in lire 5.000. Pur rappresentando un fatto nuovo per il nostro paese, questa tassa già esiste in quasi tutti i paesi del mondo e certamente in tutti i paesi europei. Si tratta perciò di compiere il primo passo per allinearci agli altri componenti la Comunità europea.

Tutte queste considerazioni ci convincono a dichiarare che è opportuno approvare il disegno di legge al nostro esame.

SENESI. Per quanto riguarda questo disegno di legge vi è stata la fortunata circostanza delle audizioni svolte dalla nostra Commissione con i soggetti interessati e delle comunicazioni del Ministro dei trasporti. Anzi, il Ministro ci ha fornito un quadro delle attività del Ministero che definisce sostanzialmente il piano delle concessioni date sia alla compagnia di bandiera, sia agli altri soggetti presenti nel territorio nazionale. Il Ministro ha inoltre ribadito che i bacini di traffico previsti dal piano generale dei trasporti si identificavano da una parte con il Nord Italia e le Regioni europee limitrofe e dall'altra con il Centro ed il Sud Italia attraverso i due grandi aeroporti della Malpensa e di Fiumicino; questa struttura doveva essere il fulcro operativo di una politica della mobilità aerea nel nostro paese.

Il disegno di legge al nostro esame è perciò solo un piccolo e modesto intervento sulla politica aerea ed aeroportuale nazionale. Alla Camera dei deputati abbiamo già avuto modo di esprimere il nostro parere positivo sul provvedimento. In questa sede perciò non presenteremo emendamenti analoghi a quelli proposti nell'altro ramo del Parlamento al fine di evitare l'ulteriore ritardo nella sua approvazione.

Io però vorrei in questa sede sollecitare i componenti della Commissione, in particolare il Presidente, affinché, a norma dell'attuale Regolamento, si dia seguito alle audizioni che abbiamo svolto, le quali hanno sollecitato al Parlamento alcune linee di intervento.

Occorre predisporre una risoluzione che impegni il Governo ad intervenire a sostegno degli investimenti della compagnia di bandiera e delle società aeroportuali, necessari per adeguare il sistema italiano del trasporto aereo all'appuntamento del 1993. Il Ministro ha dichiarato che esistono scarse disponibilità finanziarie a tal fine; il presidente dell'IRI Nobili ha sollecitato il Governo ed il Parlamento a compiere gli adempimenti previsti con il finanziamento della compagnia di bandiera, almeno per la parte relativa all'acquisto di aeromobili; durante l'audizione con la Assoaeroporti sono emerse sollecitazioni per interventi concreti.

Abbiamo svolto una lunga indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo nel nostro paese e abbiamo approvato il provvedimento relativo. Le tariffe rappresentano uno strumento di intervento statale nel comparto aereo, mentre la politica degli investimenti e la produttività di mezzi ed uomini fanno parte della politica gestionale di una impresa autonoma nello svolgimento dei suoi servizi. Possiamo tuttavia affrontare il tema degli investimenti, in quanto esiste una legge secondo la quale lo Stato italiano, attraverso le sue società, dovrà rispondere in materia di investimenti per almeno il 30 per cento. La risoluzione, a mio modesto parere, potrebbe garantire l'attuazione del preciso impegno che lo Stato ha in tal senso nei confronti della compagnia di bandiera.

Non possiamo affrontare solo la questione relativa alle tariffe, sulla quale, credo, non ci sono problemi; infatti, riteniamo che il lavoro della commissione Sangalli favorirà le procedure e recupererà risorse per la compagnia interessata. Favorirà anche la politica dell'autofinanziamento delle società aeroportuali. Tuttavia, resta aperto il problema, che non è di poco conto: lo sollecitiamo in questa fase proprio perchè la risoluzione abbia un significato pregnante nei confronti del Governo e la politica degli investimenti sia affrontata in concreto.

Sappiamo che nel 1993 le compagnie e le società aeroportuali entreranno, volenti o nolenti, nel libero mercato. È vietato dalle direttive CEE di fare finanziamenti a sostegno di questo settore. Dobbiamo cogliere questa circostanza che abbiamo alle porte - l'approvazione della legge finanziaria - per affrontare almeno il completamento delle opere negli aeroporti di Fiumicino e Malpensa, che rappresentano i due famosi fulcri individuati dal Ministero.

Dobbiamo predisporre e sollecitare il Governo a predisporre nella legge finanziaria gli appostamenti necessari, naturalmente ripartendo anche i finanziamenti che sono stanziati sulla base del piano degli aeroporti (i famosi 1.700 miliardi di cui il Ministro ha dichiarato disponibili solo 300).

Abbiamo il dovere morale di sollecitare l'attuazione di questi finanziamenti poichè la modifica della procedura per la determinazione delle tariffe aeree e aeroportuali può consentire solo modesti margini di miglioramento all'autofinanziamento aziendale.

Abbiamo il dovere di garantire i tempi che sono stati indicati dal presidente Nobili, dall'amministratore delegato Bisignani, dai rappresentanti delle società aeroportuali. Queste sollecitazioni non possono rimanere senza risposta.

Per questi motivi sollecito la Commissione a predisporre una risoluzione. Avremmo potuto presentare un ordine del giorno ma la risoluzione riveste un significato politico ben preciso.

Su questi temi non dobbiamo dividerci: abbiamo sempre affrontato in termini di grande collaborazione tale argomento e possiamo addivenire ad una soluzione unitaria.

Sollecito l'approvazione della risoluzione e la sua trasmissione all'Aula prima dell'inizio della discussione della legge finanziaria; è interesse di tutti che essa sia trasmessa in tempo debito al Governo per adempimenti che sono fortemente sollecitati.

Vorrei richiamare l'attenzione su un'altra questione. Stiamo approvando l'introduzione della tassa d'imbarco che per adesso è

limitata a 5.000 lire ma che in futuro potrà essere adeguata sulla base degli investimenti che le società aeroportuali predisporranno. Tuttavia, dall'audizione con l'Assoaeroporti, è emerso che si potrebbero migliorare alcuni servizi per l'utenza (alberghi, campeggi, ed altro) se venisse affrontato l'aspetto relativo all'aumento della durata delle concessioni.

È opportuno, a mio parere, intervenire sulla durata delle concessioni delle società aeroportuali, onde favorirne l'attività anche in settori complementari. La mia parte politica intende sollecitare al Governo questo piano di adeguamento della durata delle concessioni in modo da procedere a finanziamenti adeguati alle esigenze che l'utenza oggi dimostra. Anche alla luce di quanto accade negli altri paesi, dobbiamo rendere le infrastrutture a terra più accoglienti e funzionali.

Il disegno di legge forse consentirà l'avvio di una nuova forma di attività imprenditoriale, quanto meno più snella. Dobbiamo però affrontare anche le politiche degli investimenti e sarà nostro dovere svolgere una funzione di stimolo al Governo e alle compagnie aeree in vista del mercato interno. Dobbiamo sollecitare il Governo a compiere gli atti necessari per i piani approvati e per le leggi che sono in attuazione.

PRESIDENTE. Occorrerà verificare se vi sono affari assegnati per i quali è possibile attivare la procedura della risoluzione.

ULIANICH. Signor Presidente, per quanto concerne il disegno di legge al nostro esame dopo le audizioni dei responsabili dell'IRI e dell'Alitalia e la relazione del dottor Bisignani, amministratore delegato dell'Alitalia, mi sembra che siano stati chiariti molti dei punti sui quali avevo manifestato perplessità.

Tuttavia nel mio intervento devo tener conto del fatto che nel nostro paese esiste una diversità di regimi fiscali, di contributi, di fissazione dei prezzi del servizio che ci penalizza fortemente. Il dottor Bisignani ha precisato che gli oneri sociali sono in assoluto i più alti d'Europa poichè sono quantificabili nel 34 per cento. La tassazione al 19 per cento è la più alta della Comunità europea; al secondo posto si attesta la Germania con addirittura 5 punti di scarto in meno. Anche le tariffe italiane per i servizi aeroportuali sono le più alte in assoluto. È chiaro che dobbiamo tener conto di tutto ciò nel momento in cui fissiamo le nuove tariffe dei biglietti aerei.

Debbo tuttavia ricordare anche quanto ha affermato il dottor Bisignani nel corso dell'audizione svoltasi il 18 settembre scorso: egli ha precisato che le tariffe sono caratterizzate da diversi aspetti quali il livello, la procedura di determinazione e la struttura. Egli ritiene possibile che, per quanto riguarda il livello, si possa prevedere un fabbisogno contenuto nell'ambito del tasso di inflazione con uno scarto connesso ai recuperi di produttività. In base a quanto ha affermato il dottor Nobili, mi auguro che in ogni caso l'aumento delle tariffe così configurate, tenuto conto dell'approvazione del Ministro dei trasporti di cui al comma 2 dell'articolo 1, possa essere contenuto nell'ambito del tasso di inflazione. Mi auguro inoltre che non si superi questo tasso anche perchè i servizi aerei interni non sono utilizzati solo da cittadini

italiani, ma anche da cittadini degli altri paesi della CEE e da extracomunitari.

Non possiamo permettere che gli utenti si trovino di fronte a sbalzi nelle tariffe aeree. Questo elemento potrebbe contribuire al dirottamento del turismo internazionale verso altri paesi, problema ripetutamente affrontato negli ultimi tempi. Se infatti al costo già alto degli alberghi e dei servizi aggiungiamo anche quello dei trasporti rischiamo di raggiungere un tetto di aumento tale da scoraggiare il turismo anzichè incentivarlo.

A mio parere è opportuno che la revisione delle tariffe del trasporto aereo interno non sia scorporata da una visione di insieme di tutti i settori. Non possiamo creare uno sbilanciamento in un determinato comparto dei trasporti a favore o a sfavore di altri.

Fatte queste precisazioni, rilevo che l'impianto complessivo del provvedimento risponde a criteri di necessità. Preannuncio perciò il voto favorevole della mia parte politica sul disegno di legge.

POLLICE. Signor Presidente, mi dispiace che un provvedimento concernente la problematica dei trasporti aerei sia del tutto scollegato dalla politica generale del settore. Esso infatti si occupa solo delle tariffe, ma personalmente mi ha stimolato ad esaminare la materia nel suo complesso. A ciò hanno contribuito anche le audizioni svolte e gli elementi conoscitivi pervenuti alla Commissione.

Attraverso queste vie abbiamo appreso che le questioni sono numerose e complesse. Non sono però riuscito a comprendere per quale motivo le tariffe nazionali italiane siano assai più elevate di quelle di molti altri paesi non solo della CEE, ma anche extracomunitari. Tale differenza è palese se si esaminano le tariffe interne statunitensi. È vero che negli Stati Uniti vige un regime di concorrenza selvaggia che induce una drastica riduzione delle tariffe, ma ciò non giustifica il fatto che il tratto aereo Milano-Roma (linea di forza dell'Alitalia) costi circa il doppio rispetto all'analogo tratto New York-Washington. Si potrebbe obiettare che la nostra compagnia di bandiera agisce in regime di monopolio e che il trasporto aereo non può essere considerato un trasporto di massa. Bisogna però ricordare che tale ultima affermazione attualmente può essere contestata: il trasporto aereo entra sempre più nel meccanismo e nel costo generale del lavoro. Ormai tutte le ditte, le aziende e le strutture produttive utilizzano il trasporto aereo poichè il risparmio di tempo si identifica con un risparmio di denaro.

Però, nonostante questo, la tariffa resta molto alta, sarà per i costi generali, sarà per la gestione generale degli aeroporti, sarà per i ritardi legislativi e per altri elementi, tuttavia resta molto alta.

Questo provvedimento chiarisce in parte la situazione e snellisce i tempi e le procedure farraginose esistenti in passato ma una nube resta su tutta la vicenda.

Non so come la compagnia di bandiera affronterà la vicenda dei trasporti interni nel momento in cui ci sarà la liberalizzazione; alcune compagnie già si sono posizionate ed altre si posizioneranno. Abbiamo appreso, ad esempio, che la Lufthansa ha più scali in Italia che in Germania e questo è emblematico per il futuro della nostra compagnia di bandiera.

Non riesco a spiegarmi la questione (articolo 2 del provvedimento) della tassa di imbarco. Rappresenta un'ulteriore forma di drenaggio di risorse necessarie per investimenti ma in realtà in questo benedetto paese la tassa aeroportuale la paghiamo in costi puri e vivi nei servizi che vengono forniti all'utente. Non riesco a comprendere per quale motivo i costi dei servizi negli aeroporti siano mediamente e decisamente più alti di tutti gli altri paesi del mondo. Ad esempio, consideriamo quanto costa un caffè o un panino all'aeroporto di Fiumicino. È invalso il concetto che l'utente del trasporto aereo è «speciale», da spennare. A questo, si aggiunge la tassa aeroportuale, secondo me assolutamente iniqua, tale da invitarmi quasi a votare contro il disegno di legge. Abbiamo aperto un confronto con tutte le strutture che concorrono al trasporto aereo e vorrei che la questione venisse affrontata in modo serio ed omogeneo in tutto il paese. Infatti, i concessionari dei servizi all'interno degli aeroporti lasciano molto a desiderare e gli utenti dovrebbero essere maggiormente tutelati.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, ritengo di concordare con i senatori che sono intervenuti nel dibattito i quali hanno sottolineato alcuni punti importanti. Alcune questioni ricordate dal senatore Pollice sono meritevoli di attenzione; il collega Ulianich ha messo in evidenza alcune tematiche che non affronteremo oggi ma che sono reali, tanto che durante le audizioni abbiamo puntualmente avanzato richieste di chiarimenti e suggerito possibili vie da seguire per migliorare l'insieme dei servizi.

Sono disponibile ad accogliere il senso della proposta della senatrice Senesi anche se ritengo utile verificare quale sia il più idoneo strumento regolamentare. Nella relazione al provvedimento ho evidenziato come non si superino gli ostacoli per un effettivo miglioramento dei servizi; è certo un provvedimento parziale, oggi necessario, ma non esaustivo delle esigenze vastissime del settore del trasporto aereo.

Il ministro Bernini si è soffermato nelle sue comunicazioni anche sui problemi degli aeroporti minori, sul rapporto costi-benefici, su un impiego corretto delle risorse ed anche sui costi non lievi che implica questo servizio il quale ha implicazioni molto vaste.

Il provvedimento è stato sollecitato da esigenze oggettive e mi sembra che stiamo rispondendo positivamente ad esse. Ritengo che sia opportuno rispondere ad alcune richieste che anche oggi sono emerse nel corso della discussione. Non abbiamo trascurato, nel corso dell'attuale legislatura, un impegno in tal senso ma ci siamo anche fatti carico di accelerare i tempi per arrivare al più presto all'approvazione del provvedimento.

Ritengo che la costituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) potrà fornire una risposta a molti degli interrogativi sull'argomento. Siamo ancora in una fase non congrua rispetto alle grandi esigenze del nostro paese e dobbiamo assumerci l'impegno di approfondire la questione e di trovare le soluzioni che potranno garantire un innalzamento del livello dei servizi.

PETRONIO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ringrazio la Commissione per l'attenzione dimostrata non solo su questo provvedimento, ma sui più ampi problemi del settore del trasporto aereo. Credo che le comunicazioni fornite dal Ministro siano fondamentali per la conoscenza e l'approfondimento della materia.

Certamente il provvedimento in esame non è esaustivo, ma non si identifica neppure con un provvedimento tampone. È una prima occasione che il Governo ha inteso sfruttare per intraprendere un primo passo della nuova politica del settore. La questione è complessa e non riguarda soltanto il Governo, come hanno dimostrato i senatori intervenuti nel momento in cui hanno sottolineato le varie problematiche del trasporto aereo e degli aeroporti. Sono stati richiamati anche i problemi relativi alla compagnia di bandiera ed alla concessione dei servizi. Ciò impone a tutti noi di prendere coscienza dell'importanza del momento che sta vivendo questo settore, se veramente vogliamo presentarci in condizioni migliori di fronte al mercato unico. Perciò anch'io sollecito la Commissione ad approvare al più presto il provvedimento.

PRESIDENTE. Debbo ricordare che prossimamente sarà nominato il nuovo coordinatore del Segretariato del CIPET: infatti il dottor Incalza è stato trasferito alla TAV come amministratore delegato ed al suo posto vi è attualmente il dottor Sciarrone. Questo mi induce a prospettare l'opportunità di un'audizione del nuovo coordinatore per verificare il suo pensiero sul piano generale dei trasporti.

Ricordo inoltre che fra breve sarà presentato al Parlamento il disegno di legge di riforma del Ministero dei trasporti. Troppo spesso in passato è stato detto che i ritardi nell'erogazione delle somme erano attribuibili alla struttura del Ministero. Una sua diversa conformazione ed in particolare una maggiore autorevolezza della Direzione generale dell'aviazione civile avrebbe forse impedito il ripetuto accumulo di residui passivi che solo oggi sarà sbloccato.

Bisogna prendere in esame questi due elementi per valutare la situazione attuale.

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

Art. 1.

1. Le tariffe relative ai servizi di trasporto aereo di linea per passeggeri e merci effettuati all'interno del territorio nazionale, con esclusione dei trasporti postali, nonché le tariffe relative ai servizi di assistenza a terra agli aeromobili, ai passeggeri, ai bagagli ed alle merci, sono stabilite direttamente dai soggetti titolari della gestione dei servizi, che ne danno comunicazione al Ministro dei trasporti.

2. L'applicazione delle tariffe stabilite ai sensi del comma 1 è soggetta all'approvazione del Ministro dei trasporti. Trascorsi quarantacinque giorni dalla comunicazione senza che il Ministro dei trasporti abbia espresso un motivato rifiuto, dette tariffe si intendono comunque approvate. Ai fini dell'approvazione delle tariffe relative ai servizi di trasporto aereo di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti tiene conto

della esigenza di recupero di produttività nei confronti della media dei vettori comunitari, nonché dell'andamento dei costi del carburante.

3. È abrogato il quarto comma dell'articolo 9 della legge 5 maggio 1976, n. 324, come sostituito dall'articolo 8 della legge 15 febbraio 1985, n. 25.

4. Le disposizioni di cui all'articolo 17 della legge 28 febbraio 1986, n. 41, non si applicano alle tariffe disciplinate dal presente articolo.

È approvato.

Art. 2.

1. Dopo il primo comma dell'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, come modificato dall'articolo 2 della legge 15 febbraio 1985, n. 25, è aggiunto il seguente:

«Il diritto per l'imbarco dei passeggeri in voli interni è stabilito con decreto del Ministro dei trasporti; in sede di prima applicazione, tale diritto è fissato in lire 5.000 per ogni passeggero».

2. Al diritto di cui al presente articolo si applicano le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 15 novembre 1982, n. 1085, e successive modificazioni.

È approvato.

Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 17.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOT.TESSA MARISA NUDDA