

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

22° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 16 DICEMBRE 1997

Presidenza del presidente **PETRUCCIOLI**

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2935) Interventi nel settore dei trasporti ferroviari e marittimi

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE Pag. 2, 5

VEDOVATO (*Sin. Dem.-l'Ulivo*), relatore alla Commissione 2

I lavori hanno inizio alle ore 15,20.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2935) *Interventi nel settore dei trasporti ferroviari e marittimi*

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Interventi nel settore dei trasporti ferroviari e marittimi».

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

VEDOVATO, *relatore alla Commissione*. Il provvedimento di cui avviamo oggi l'esame si configura come un insieme di norme che pur non avendo un carattere di organicità rivestono tuttavia un considerevole rilievo.

Il disegno di legge, infatti, non si propone di affrontare e regolare un tema specifico relativo ad uno dei molteplici aspetti che compongono l'insieme delle problematiche del sistema dei trasporti nel nostro paese e, tuttavia, la sua approvazione può effettivamente e concretamente contribuire ad affrontare alcuni aspetti di queste stesse problematiche rimuovendo ostacoli procedurali, prevedendo agevolazioni fiscali, fornendo strumenti organizzativi nuovi, portando a soluzione vicende che da tempo aspettano una conclusione.

In alcuni casi si tratta dello stralcio di norme già comprese in altri disegni di legge, che sono state qui inserite per snellirne l'esame e per accelerarne l'approvazione.

L'articolo 1 del provvedimento contiene norme che riguardano due questioni: la prima norma estende al fondo pensioni per i ferrovieri, di cui alla legge n. 418 del 1909, le disposizioni già applicate per la liquidazione del fondo pensioni per i portuali (approvate con il decreto-legge n. 6 del 1990, convertito nella legge n. 58 dello stesso anno).

La seconda norma prevede di allineare i livelli delle aliquote contributive del personale autoferrotranviario a quello dell'industria che presentano una differenza di circa otto punti percentuali, di cui sei a carico dei datori di lavoro e due a carico dei lavoratori, come risulta dalla relazione tecnica di accompagnamento. Deve essere immediatamente osservato che la prima questione sta ormai trovando soluzione all'interno del provvedimento collegato alla legge finanziaria; quindi, dovrebbe essere in questa sede sostanzialmente stralciata. Per quanto riguarda la seconda questione si può senz'altro procedere al suo esame, provvedendo ad una riformulazione della norma, considerato che non si può più fare riferimento al commissario liquidatore: occorre, in pratica, trovare una formulazione che consenta di mettere

a disposizione dell'INPS i fondi, senza passare per il commissario liquidatore.

L'articolo 2 comprende norme finalizzate a dare soluzione a due annose questioni che riguardano rispettivamente le Colombiadi del 1992 e il porto di Ancona.

Nel primo caso si tratta di definire i rapporti economici relativi all'indennizzo dovuto dall'Ente «Colombo 1992» all'organizzazione portuale di Genova per aver messo a disposizione un ampio complesso demaniale destinato alle manifestazioni del 1992, determinando la cessata operatività portuale e il trasferimento di attività e attrezzature con evidenti oneri conseguenti.

La questione è ancora in sospeso non essendo stata definita nemmeno dalla gestione commissariale dell'Ente Colombo che, nel frattempo, ha anch'essa cessato la propria attività il 31 dicembre 1995.

L'indennizzo è previsto in 20 miliardi a favore dell'Autorità portuale ed è posto a carico della gestione liquidatoria del Fondo gestione istituti contrattuali dei lavoratori portuali a cui, sulla base del decreto-legge n. 525 del 1996, è affidato l'obbligo di provvedere alla definizione delle operazioni contabili che riguardano le partite in sospeso a credito dell'organizzazione portuale di Genova, ora Autorità portuale. A tale riguardo, occorre chiarire se la gestione liquidatoria possa considerarsi ancora esistente, dal momento che l'attività del commissario liquidatore avrebbe dovuto concludersi al 31 dicembre 1996, in base alla disposizione contenuta nell'articolo 29 comma 1, della legge n. 84 del 1994. Tale questione deve essere affrontata attraverso una adeguata riformulazione della norma.

Nel secondo caso si tratta di individuare nell'Autorità portuale di Ancona il soggetto competente ad effettuare gli interventi infrastrutturali di cui alla legge n. 543 del 1983 e di evitare la perenzione dei residui, prevista al 31 dicembre 1997, consentendone l'utilizzo anche nel 1998 per completare le iniziative già avviate.

L'articolo 3 consiste nella previsione di un finanziamento di 4,7 miliardi annui a partire dal 1999 destinato all'accensione di mutui per circa 51 miliardi per finanziare il completamento dei programmi per la realizzazione di sistemi di trasporto rapidi di massa già avviati con la legge n. 211 del 1992.

L'articolo 4 riguarda una questione ben nota alla commissione e precisamente quella dell'istituzione presso il Ministero dei trasporti di una struttura di vigilanza tecnico-amministrativa sulla Società Ferrovie dello Stato spa.

Si tratta non solo di dare attuazione concreta ad una direttiva europea (96/106/CEE del 7 dicembre 1992) e ad una precedente norma contenuta nella legge n. 537 del 1993, ma soprattutto di mettere in grado il Ministero di svolgere le funzioni di controllo sull'adempimento dei rapporti in essere per effetto sia dell'atto di concessione che dei rapporti contrattuali, si per quanto riguarda il contratto di programma che per il contratto di servizio, avvalendosi di supporti operativi qualificati e indipendenti.

Non può, infatti, sfuggire che in un rapporto come quello tra lo Stato e la Società delle Ferrovie dello Stato spa, che prevede una pluralità di obblighi e adempimenti assai complessi e non contenuti tecnici rilevanti, una piena e limpida distinzione dei ruoli è una garanzia di trasparenza e di correttezza. La confusione dei ruoli tra concedente e concessionario, tra acquirente e fornitore, in particolare quando si protrae nel tempo, non può certo contribuire al miglioramento degli aspetti qualitativi e di sicurezza dei servizi.

Mi auguro che l'esame di questo provvedimento si concluda finalmente con l'approvazione di questa norma che ha già trovato sfortunata collocazione in altre occasioni di produzione legislativa non andate a buon fine. (Il decreto-legge di completamento della manovra di finanza pubblica 1997, il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 1 del 1997 concernente misure urgenti per l'autotrasporto, il disegno di legge di proroga termini).

Va inoltre osservato che anche il regolamento concernente l'ordinamento del Ministero dei trasporti, sul quale la Commissione è chiamata ad esprimere il parere, prevede tra i cinque servizi con compiti strumentali, in cui si articola la struttura del Ministero, il servizio di vigilanza sulle Ferrovie dello Stato spa.

È opportuno verificare se la previsione legislativa di cui al comma 2 non possa considerarsi pleonastica rispetto alla possibilità di conferimento di incarichi ad esperti già prevista dal regolamento di delegificazione approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 338 del 1994, che il comma 2 suddetto si limita a richiamare.

L'articolo 5 comprende alcune norme di carattere fiscale il cui inserimento nel decreto legislativo di riforma del trasporto pubblico locale era stato richiesto e vivamente sollecitato sia dalla Conferenza unificata Stato - regioni - enti locali, sia dalla Commissione bicamerale consultiva per la riforma amministrativa di cui alla legge, n. 59 del 1997. Il decreto legislativo è stato recentemente pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 10 dicembre scorso, e porta il n. 422. (È quindi opportuno che il testo del provvedimento in esame venga corretto con l'esatta indicazione degli estremi di questo decreto anzichè con il generico richiamo al decreto legislativo sul trasporto locale).

Si tratta delle norme che prevedono l'esclusione dell'applicazione dell'IVA sui corrispettivi e sulle compensazioni previste dai contratti di servizio stipulati per i servizi di trasporto pubblico di interesse regionale e locale, dell'applicazione della tassa di registro in misura fissa sugli stessi contratti di servizio, della esenzione da ogni carico fiscale sui trasferimenti alle regioni di beni e di impianti delle ex gestioni commissariali governative.

Il mancato inserimento in quella sede era stato motivato da una valutazione prudenziale circa l'eventualità che si potesse configurare un'ipotesi di eccesso di esercizio della delega conferita al Governo. In effetti, la legge di delega, e precisamente all'articolo 4 della legge n. 59, non prevede espressamente la possibilità di emanazione di norme di carattere fiscale.

Deve quindi considerarsi positivo che il Governo abbia tempestivamente recuperato in questa sede le indicazioni formulate, perchè non sfugge certamente che la loro mancata approvazione non potrebbe che tradursi in appesantimento degli oneri per l'esercizio del servizio di trasporto pubblico locale a carico delle regioni, delle province e dei comuni, con le inevitabili ripercussioni in termini di riduzione del livello dei servizi o di incremento delle tariffe.

L'articolo 6 proroga la concessione in atto al comune di Genova per l'esercizio della linea ferroviaria Principe-Granarolo, che viene a scadenza il 27 dicembre prossimo, per evitare interruzioni di servizio e in attesa che possano trovare concreta attuazione gli adempimenti previsti dal decreto legislativo n. 422 per il definitivo trasferimento nell'ambito del più generale processo di attribuzione decentrata delle funzioni del trasporto locale. La proroga ha comunque una scadenza massima prevista per il 31 dicembre 1999.

L'articolo 7 autorizza i Ministri dei trasporti e del tesoro, di concerto fra loro, ad incrementare l'importo del gettone di presenza attribuito ai componenti delle commissioni di esame per il conseguimento delle patenti nautiche.

Basterà osservare che l'ammontare lordo attuale è stato determinato nel 1971 nella somma di lire tremila, un importo talmente irrisorio da provocare il blocco dell'attività degli autotrasportatori.

L'articolo 8 proroga al 26 aprile 1999 la validità del Comitato centrale e dei comitati provinciali dell'albo nazionale degli autotrasportatori.

L'articolo 9 prevede un'ulteriore proroga per tutto il 1998, dopo quella prevista nella scorsa legge finanziaria per il 1997, per consentire ulteriormente l'applicazione della procedura semplificata prevista dall'articolo 7 della legge n. 385 del 1990 per l'approvazione dei progetti e degli impianti aeroportuali di importo superiore al miliardo.

Si tratta di una particolare fattispecie di conferenza dei servizi che può essere promossa dal Presidente del Consiglio dei ministri, eventualmente delegando il Ministro dei trasporti.

Da ultimo si osserva che le disposizioni contenute agli articoli 5 e 8 riguardano rispettivamente, come si è potuto constatare, la materia del trasporto locale e dell'autotrasporto a cui non si fa cenno nel titolo del disegno di legge che richiama unicamente i trasporti ferroviari e marittimi. Pertanto, occorre adeguare il titolo del disegno di legge al suo effettivo e complessivo contenuto.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Vedovato per la sua esaustiva relazione e rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,35.

