

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

43.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 FEBBRAIO 1974

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE CERAVOLO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (2559) .	661
PRESIDENTE	661, 662, 663, 664, 666, 667
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	662, 663 664, 666, 667
GALASSO	661, 666
GUGLIELMINO	664, 665, 666, 667
KORACH	662, 664
MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore</i>	661, 662, 663 664, 665, 666
PANI	662, 666
VENTURINI	662

Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2559).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 22 novembre 1973.

L'onorevole relatore ha facoltà di riferire sui risultati della riunione di ieri del gruppo informale di lavoro appositamente nominato per l'esame del provvedimento.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Mi riservo di illustrare gli emendamenti presentati in quella sede, in occasione della discussione degli articoli cui si riferiscono.

GALASSO. A nome del gruppo del MSI-destra nazionale, riaffermo la mia opposizione ad ogni proposta di modificazione del testo del disegno di legge ed insisto perché la Com-

La seduta comincia alle 10,45.

MAROCCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1974

missione approvi gli articoli nell'attuale formulazione, in quanto ritengo che gli emendamenti, oltre ad essere del tutto platonici, raggiungano solo l'obiettivo di ritardare la approvazione del provvedimento, che così come è formulato soddisfa pienamente le esigenze per cui è stato presentato.

PANI. A nome del gruppo comunista dichiaro di essere favorevole all'introduzione degli emendamenti preannunciati dal relatore, che vanno in una direzione che considero particolarmente positiva; però il nostro assenso è condizionato all'accordo con gli altri gruppi e con il rappresentante del Governo.

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta di ieri era stata dichiarata chiusa la discussione sulle linee generali e si era passati all'esame degli articoli. Poiché all'articolo 1 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato a procedere, d'intesa con la regione Sardegna, all'ammodernamento ed alla ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi, al fine di metterli in grado di soddisfare, nella maniera più razionale e conveniente, le esigenze del traffico nel quadro dello sviluppo economico e sociale della regione interessata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

L'esercizio della ferrovia a scartamento ridotto da Siliqua a Calasetta con diramazione da S. Giovanni Suergiu a Iglesias sarà definitivamente sostituito con servizi automobilistici paralleli, ad eccezione del tronco Carbonia-S. Antioco per il quale, a cura del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, lo scartamento verrà trasformato in ordinario e verranno istituiti i necessari raccordi con la rete delle Ferrovie dello Stato.

L'onorevole relatore ha presentato il seguente emendamento, formato anche dai deputati Marocco e Belci:

Aggiungere il seguente comma:

« A lavori ultimati, questo tronco ferroviario passerà a far parte della rete gestita dalla Azienda delle ferrovie dello Stato ».

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Questo emendamento rientra nella logica di non escludere questo tronco di linea di pochi chilometri dall'ammodernamento che dovrà essere completato nell'arco di tre anni, — e cioè entro il 1976 — per i quali è stabilito il finanziamento.

KORACH. Siamo d'accordo sull'emendamento, in quanto riteniamo che abbia poco senso mantenere 17 chilometri di ferrovia con una gestione particolare che si trasformerà senza meno in gestione automobilistica.

Precisiamo però, ancora una volta, che è necessario conoscere il parere del Governo su questo problema, perché non vorremmo che un suo contrario avviso ci portasse a perdere ulteriore tempo, considerando che questo provvedimento deve tornare al Senato.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Come ho avuto già occasione di dire, vi è l'esigenza di giungere ad una sollecita approvazione di questo provvedimento; in questo senso al Senato abbiamo sostenuto la necessità di approvarlo così come era stato formulato, pur tenendo conto dell'opportunità di arrivare al passaggio di questo tronco alle ferrovie dello Stato.

Per quanto concerne le modificazioni che potremmo apportare, ritengo che queste possano essere approvate dal Senato entro la fine del mese, rispettando così i tempi prestabiliti.

Pertanto, non posso che prendere atto della volontà della Commissione ed accogliere questo emendamento. Anche al Senato erano state fatte le stesse obiezioni, ma, ripeto, prevalse poi la necessità di fare presto e di non apportare modifiche al provvedimento. Comunque, giunti a questo punto, ed essendo pressoché unanime la volontà della X Commissione di apportare modifiche al provvedimento, non posso far altro che prenderne atto e sperare che anche al Senato si possa procedere con la stessa celerità.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Prendo atto con interesse che anche la competente Commissione del Senato aveva espresso le nostre stesse obiezioni.

VENTURINI. Ma erano state respinte.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non sono state respinte: ho detto soltanto che è prevalsa la

necessità di fare presto. Ecco perché il provvedimento è stato approvato così come era stato presentato. Comunque, di fronte a questa volontà della Commissione — lo ripeto ancora una volta — non posso far altro che accogliere questi emendamenti, che dovranno poi essere inviati per il prescritto parere alla I e alla V Commissione.

PRESIDENTE. Comportando l'emendamento in questione problemi di bilancio, lo pongo in votazione in linea di principio, con riserva di trasmetterlo alla V Commissione per il prescritto parere di competenza.

(È approvato).

L'onorevole relatore ha presentato il seguente articolo aggiuntivo, firmato anche dai deputati Marocco e Belci:

Aggiungere il seguente articolo:

ART. 2-bis:

« Nei confronti del personale e degli assuntori addetti all'esercizio del tronco ferroviario Carbonia-Sant'Antioco si applicano, a decorrere dalla data di inclusione del predetto tronco nella rete delle ferrovie dello Stato, le disposizioni previste dalla legge 30 aprile 1959, n. 286, con le modificazioni di cui agli articoli 4 e 5 della legge 24 dicembre 1959, n. 1143 ».

MARZOTTO CAOTORTA, Relatore. Con l'articolo aggiuntivo 2-bis si fanno salvi tutti i diritti acquisiti dal personale in forza allo esercizio del tronco ferroviario Carbonia-Sant'Antioco e si fa riferimento alle leggi nn. 286 e 1143 del 1959, che sono state utilizzate per il passaggio dalla gestione privata in concessione alla gestione delle ferrovie dello Stato delle ferrovie di Biella-Santhià e di altre ferrovie secondarie italiane. In questo modo sono completamente garantiti gli interessi del personale. Le modificazioni agli articoli 4 e 5 della legge 24 dicembre 1959, n. 1143, si riferiscono in particolare alla possibilità di iscrizione del personale al fondo pensioni ed all'opera di previdenza. Abbiamo pensato che, facendo riferimento ad analoghe fattispecie di tronchi in concessione passati alle ferrovie dello Stato, si facevano salvi i diritti acquisiti dal personale. Pertanto, con questo articolo aggiuntivo 2-bis, si risolverebbe un problema che ha una propria logica, trattandosi di un tronco ferroviario che rientra nella rete della regione Sardegna.

CENGARLE, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Accetto l'articolo aggiuntivo.

PRESIDENTE. Poiché esso comporta conseguenze di ordine finanziario e profili attinenti al rapporto di pubblico impiego, lo pongo in votazione in linea di principio, con riserva di trasmetterlo alle competenti Commissioni affari costituzionali e bilancio per il parere di rispettiva competenza.

(È approvato).

Poiché agli articoli dal 3 al 7 compreso non sono stati presentati emendamenti, li porrà direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 3.

L'ammodernamento e la ristrutturazione di cui ai precedenti articoli saranno effettuati secondo un piano quadriennale e per l'importo di 4.000 milioni di lire, da stanziare su apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di lire 1.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari dal 1973 al 1976.

(È approvato).

ART. 4.

Per la realizzazione del piano, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può assumere impegni fino a concorrenza della somma di lire 4.000 milioni, fermo restando che i relativi pagamenti saranno regolati in modo da non superare i limiti degli stanziamenti iscritti in ciascun anno.

(È approvato).

ART. 5.

Il piano generale di ammodernamento o variazioni al medesimo, nonché eventuali piani parziali, saranno approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, d'intesa con la regione Sardegna e sentito il parere della commissione interministeriale di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, numero 1221, integrata dal commissario della gestione.

In sede di applicazione del piano dovrà essere sentito il parere del comitato per le gestioni governative ai sensi dell'articolo 5 della legge 18 luglio 1957, n. 614.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1974

ART. 6.

Al fine di realizzare il coordinamento dei servizi della gestione commissariale delle ferrovie meridionali sarde con altri servizi di trasporto, eliminando situazioni concorrenziali e servizi superflui, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - è autorizzato, d'intesa con la regione Sardegna, ad esercitare, per mezzo della gestione governativa suddetta, valutando la situazione esistente in relazione anche ai prevedibili sviluppi ed orientamenti del traffico, altri autoservizi ordinari, integrativi ed a contratto della rete locale dei trasporti, che servano, con la medesima, un unico bacino di traffico, nonché a rilevare dagli attuali concessionari, usufruendo delle somme di cui all'articolo 3, autoservizi interferenti o interdipendenti per finalità di traffico con i servizi sostitutivi della ferrovia.

(È approvato).

ART. 7.

Il rilievo dei servizi di cui al precedente articolo 6 potrà essere effettuato corrispondendo il prezzo di stima del materiale rotabile e degli impianti, nonché un corrispettivo che non potrà superare la sesta parte della somma degli introiti netti da oneri fiscali nei tre dei cinque anni precedenti il rilievo che hanno dato i maggiori prodotti. L'una e l'altra somma saranno determinate previa stima della competente Direzione compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Il rilievo è approvato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il parere del Comitato per le gestioni governative.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

La gestione governativa è autorizzata ad effettuare spese di carattere patrimoniale ed a trattare affari aventi comunque riflessi finanziari sino all'ammontare di un milione di lire, nei limiti delle spese preventivamente approvate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in deroga alla procedura prevista dall'articolo 5 della legge 18 luglio 1957, n. 614.

Gli onorevoli Korach, Ceravolo e Ciacci hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire le parole « un milione » con le parole « cinque milioni ».

KORACH. È evidente che la cifra di cinque milioni di lire non è sufficiente per nessuna operazione patrimoniale di rilievo, ma consente al commissario di far revisionare almeno gli autobus; basti pensare che con un milione non si revisiona neanche un taxi.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Accetto l'emendamento.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche io mi dichiaro favorevole.

GUGLIELMINO. Debbo precisare che l'emendamento non comporta alcuna spesa, ma consente soltanto che l'amministratore dell'azienda possa impegnare somme fino all'ammontare di cinque milioni di lire, anziché fino ad un milione soltanto.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anch'io ritengo che l'emendamento non comporti il parere della V Commissione bilancio, trattandosi soltanto di aumentare i limiti di impegno nell'ambito delle somme messe a disposizione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Condivido anch'io questo punto di vista.

GUGLIELMINO. La spesa è infatti già impegnata nel disegno di legge e nell'articolo si legge: « ... nei limiti delle spese preventivamente approvate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile... ».

KORACH. Si può spendere soltanto all'interno delle voci di bilancio e fino a cinque milioni la gestione governativa può effettuare spese autonomamente, senza l'autorizzazione di un ispettore del Ministero.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Korach e altri, favorevoli relatore e Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 8 nel suo complesso, con la modifica testé approvata.

(È approvato).

Poiché all'articolo 9 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 9.

La gestione governativa è autorizzata a vendere il materiale d'armamento, il materiale rotabile e di esercizio fuori d'uso a mezzo di apposite gare, il cui prezzo base sarà determinato su conforme parere dell'Ufficio tecnico erariale. Il ricavato delle vendite affluirà ai fondi di rinnovo di detti materiali e potrà essere utilizzato dalla gestione con l'autorizzazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione —.

(È approvato).

L'onorevole relatore ha presentato il seguente articolo aggiuntivo, firmato anche dai deputati Marocco e Belci:

Dopo l'articolo 9 aggiungere il seguente:

ART. 9-bis.

« Subito dopo aver attuato il piano di opere di ammodernamenti e ristrutturazioni previsto nella presente legge e comunque entro il 31 dicembre 1977 la gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi cesserà la sua attività.

Alla stessa data il patrimonio della gestione stessa, salvo quanto disposto al secondo comma dell'articolo 2, sarà trasferito alla regione Sardegna, competente in materia ai sensi dell'articolo 3 del proprio statuto, approvato con legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3 ».

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Questo articolo aggiuntivo tende a trasferire alla regione il patrimonio residuo dopo il trasferimento alle ferrovie dello Stato dell'unico tronco ferroviario esistente e anche le autolinee (ivi compreso il parco rotabile, gli automezzi e le officine di riparazione).

Le competenze della regione Sardegna sulle autolinee non sono previste dal decreto delegato n. 5, come ho detto erroneamente ieri, ma dalla legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3, richiamata nell'articolo aggiuntivo 9-bis, che ha approvato lo statuto speciale di questa regione, il quale afferma che essa è l'unica competente in materia di legislazione sulle autolinee.

Ora, la situazione è la seguente: non possiamo stabilire che cosa farà la regione Sar-

degna in ordine alla gestione di queste autolinee, però stabiliamo che il patrimonio, sia rotabile che immobiliare, concernente le autolinee e quanto altro residuo dopo il trasferimento allo Stato del tronco ferroviario più volte citato, venga praticamente regalato a questa regione.

Si tratta indubbiamente di un aspetto positivo, perché dei quattro miliardi stanziati, due riflettono gli investimenti per gli automezzi e le officine e questi investimenti, appena fatti, verranno regalati alla regione Sardegna.

A questo proposito qualcuno ha sollevato il problema del personale; ora, mentre per il personale delle ferrovie non sussistono problemi, in quanto esso passerà in forza alla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per quello che dovrebbe essere assunto dalla regione la questione si presenta più delicata, in quanto non ritengo che noi si abbia la possibilità di legiferare in merito, obbligando la regione a prendere provvedimenti in una materia sulla quale essa ha competenza primaria.

Forse si potrebbe aggiungere un comma che faccia salvi i diritti acquisiti dal personale che potrà restare in forza alla nuova gestione che sarà decisa dalla regione Sardegna. Naturalmente, però, su questo punto vorrei conoscere il parere del rappresentante del Governo e dei colleghi, fermo restando, comunque il fatto che noi dobbiamo tutelare i diritti dei lavoratori.

Per quanto concerne la data, nell'articolo aggiuntivo 9-bis è stato lasciato il margine di un anno, che ritengo sufficiente, in quanto si tratta di acquistare alcuni autobus e di ampliare alcune officine.

GUGLIELMINO. Siamo d'accordo sull'articolo aggiuntivo che ci viene proposto dal relatore, però riteniamo che, in analogia a quanto è stato deciso per il personale nel momento in cui il nuovo tronco ferroviario ammodernato verrà trasferito all'Azienda delle ferrovie dello Stato, noi dovremmo preoccuparci anche del personale facente parte dei servizi automobilistici, affinché ad esso vengano date le stesse garanzie.

Ora, noi diamo un mandato preciso al commissario per quanto riguarda questi servizi, e stabiliamo una data certa; ma che cosa avverrà di questo personale? È necessario dunque prevedere anche per esso una certa disciplina, dato che ha diritto alla conservazione dell'impiego. Possiamo usare una for-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1974

mula generica, senza citare espressamente la regione, ma qualcosa dobbiamo pur dire in proposito.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non vorrei che sorgessero dei problemi di costituzionalità. Sono d'accordo sull'articolo aggiuntivo, ma ma non possiamo assolutamente dire che la regione deve assumere un certo numero di persone, altrimenti invaderanno delle competenze che non sono le nostre.

PANI. Comprendo le difficoltà della questione; a me sembra che si potrebbe dire che il personale, adibito agli autoservizi, ha diritto alla conservazione del rapporto di lavoro con la nuova gestione, senza alcuna interruzione. Con questa formulazione si ribadirebbe il diritto del personale a conservare il rapporto di lavoro con la nuova gestione.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non vorrei che la regione, nel ringraziare per quanto le viene dato, obiettasse che vi è un eccesso di assunzioni prima del 31 dicembre 1977 e pertanto che il personale è in eccesso rispetto a quello che dovrebbe avere.

GUGLIELMINO. Una legge che riguarda le ferrovie meridionali sarde stabilisce il divieto tassativo di assumere nuovo personale e anticipa a 55 anni la facoltà di andare in quiescenza, per snellire l'apparato

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. La legge cui ha fatto cenno l'onorevole Guglielmino risale al 1955. Un terzo comma dell'articolo aggiuntivo 9-bis potrebbe essere così formulato: « Fermo restando quanto disposto dall'articolo aggiuntivo 2-bis » (che concerne il personale che passa alle ferrovie dello Stato) « sono fatti salvi i diritti acquisiti dal personale in forza alla gestione governativa alla data di trasferimento del patrimonio alla regione Sardegna ».

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ho l'impressione che la direzione sia piuttosto generica.

GUGLIELMINO. Non è detto che la regione Sardegna assuma questi servizi in gestione diretta, ma potrebbe darli ad un concessionario con l'obbligo, in base alle leggi nazionali, di garantire tutti i diritti acquisiti. Noi diamo per scontato che si tratta di una

gestione pubblica diretta, il che è da augurare, ma non è detto che questa sarà la soluzione che sceglieranno l'assemblea o il governo regionale della Sardegna.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha presentato il seguente emendamento all'articolo aggiuntivo 9-bis:

Aggiungere il comma seguente:

« Fermo restando quanto disposto dall'articolo 2-bis, sono fatti salvi i diritti acquisiti dal personale in forza alla gestione governativa alla data del trasferimento del patrimonio alla regione Sardegna ».

GUGLIELMINO. Ritengo che questa formulazione sia sufficiente, perché garantisce tutti i diritti acquisiti dal personale

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non mi oppongo, tanto più che anche la I Commissione affari costituzionali si dovrà pronunciare su questo emendamento

GALASSO. L'articolo dovrebbe assumere un più preciso contenuto legislativo, altrimenti ho l'impressione che la I Commissione affari costituzionali non darà il proprio parere favorevole. Non è possibile sancire una raccomandazione con un articolo di legge.

GUGLIELMINO. Ma nell'emendamento sono appunto fatti salvi i diritti acquisiti.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Pertanto si tratta di una norma perentoria e non di una raccomandazione.

GALASSO. Penso che la I Commissione affari costituzionali possa sollevare delle obiezioni.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anch'io temo che ciò possa avvenire.

PRESIDENTE. Poiché l'approvazione dell'emendamento del relatore all'articolo aggiuntivo 9-bis importerebbe un aumento di spesa, ne pongo in votazione il principio-base.

(È approvato).

Pongo in votazione in linea di principio l'articolo aggiuntivo 9-bis del relatore, mo-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 FEBBRAIO 1974

dificato dall'emendamento testé approvato, con riserva di trasmetterne il testo alle competenti Commissioni affari costituzionali e bilancio per il parere di rispettiva competenza.

(È approvato).

GUGLIELMINO. Sono d'accordo sul fatto che non possiamo imporre alla regione Sardegna l'assunzione di personale, pur ritenendo che ciò sarebbe giusto. Potremmo formulare un ordine del giorno, con il quale impegnare il Governo ad esercitare tutte quelle iniziative atte a conseguire questo risultato. Dobbiamo pur fare qualcosa perché questo rapporto d'impiego sia mantenuto.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Sono pronto a sottoscrivere un ordine del giorno in tal senso, anche se non sono sicuro che il Governo potrebbe accoglierlo.

GUGLIELMINO. Comunque, ci riserviamo di presentarlo dopo aver avuto il parere della I e della V Commissione.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta; in attesa del parere della I e della V Commissione sugli emendamenti che sono stati presentati.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 11,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO