

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

CIII.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 22 FEBBRAIO 1968

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	1021
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Erogazione di contributi straordinari alle imprese concessionarie di auto- servizi di linea per viaggiatori (4867)	1021
PRESIDENTE	1021, 1022, 1023
BATTISTELLA	1022
BELCI	1023
CAVALLARO NICOLA, <i>Relatore</i>	1022
MARCHESI	1021
PIRASTU	1022, 1023
SANTAGATI	1022, 1023
SCALFARO, <i>Ministro dei trasporti e del- l'aviazione civile</i>	1021, 1022, 1023

Discussione del disegno di legge: Erogazione di contributi straordinari alle imprese concessionarie di autoservizi di linea per viaggiatori (4867).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Erogazione di contributi straordinari alle imprese concessionarie di autoservizi di linea per viaggiatori ».

Comunico che la V Commissione Bilancio ha espresso parere favorevole.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Marchesi. Ne ha facoltà.

MARCHESI. Signor Presidente, il gruppo comunista chiede il rinvio alla prossima settimana dell'esame del provvedimento, per poterne approfondire alcuni aspetti.

Potremmo ascoltare la relazione dell'onorevole Cavallaro e poi rinviare.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi rendo conto delle varie posizioni politiche e quindi capisco le ragioni per le quali si può non essere favorevoli al provvedimento, però dobbiamo tener presente la situazione oggettiva: vi è una serie considerevole di imprese che sono in condizioni di non riuscire ad andare avanti, con gravi conseguenze per il cittadino.

Se questo provvedimento risolvesse nel fondo i problemi di cui ci stiamo occupando, potremmo essere d'accordo anche su un rinvio a tempo indeterminato e sull'approfondi-

La seduta comincia alle 17,30.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Fortini, Mancini Antonio e Viale.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 FEBBRAIO 1968

mento della questione, ma questo disegno di legge costituisce soltanto una bombola d'ossigeno per impedire che si determinino delle situazioni disagiate. D'altra parte, quando, per esempio, i collegamenti riguardano le zone montane, se cessa l'autoservizio, molta gente non è più collegata al resto del mondo.

Questo intervento, lo ripeto, è soltanto di tamponamento, in attesa di un qualche cosa di più organico e completo.

Chiedo, pertanto, all'onorevole Presidente e agli onorevoli Commissari, di rimettere all'ordine del giorno il provvedimento la prossima settimana e di approvarlo rapidamente, in modo che lo stesso possa anche essere approvato dal Senato.

BATTISTELLA. Vorrei sapere - se è possibile, magari nella prossima seduta - a quanto ammonta il disavanzo totale delle autolinee italiane

CAVALLARO NICOLA, *Relatore*. È una cifra che si aggira tra i 18 ed i 20 miliardi: è detto anche nella legge.

PRESIDENTE. Allora, potrebbe rimanere stabilito che nella seduta odierna si inizia la discussione generale, rinviando la conclusione della medesima e l'esame degli articoli ad altra seduta.

Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

(Così rimane stabilito).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavallaro Nicola, per lo svolgimento della relazione.

CAVALLARO NICOLA, *Relatore*. Il Ministro ha anticipato, in verità, quello che avrei dovuto dire io.

Si tratta, praticamente, di un provvedimento di emergenza, per venire incontro a questo particolare settore, che ha bisogno ... di ossigeno.

Come risulta dalla relazione che accompagna il provvedimento, il disavanzo annuale delle autolinee si aggira intorno ai 18-20 miliardi. Il disegno di legge intende alleviare questo debito, con un contributo di 4 miliardi.

Il provvedimento è composto di quattro articoli. Nel primo viene stabilita la concessione; nel secondo vengono definiti i criteri e le modalità di erogazione; nel terzo si precisa lo ammontare della spesa; nel quarto si provvede alla copertura.

Per i motivi che ho detto, dichiaro di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame.

SANTAGATI. Poiché ho saputo che il Governo ha presentato degli emendamenti, vorrei che il relatore ce ne parlasse.

CAVALLARO NICOLA, *Relatore*. Il Governo ha presentato due emendamenti, che si riferiscono all'articolo 1.

Il primo mira alla soppressione delle parole « e degli enti locali », alla quinta riga dell'articolo 1.

Tale soppressione si rende necessaria, in quanto, da indagini che sono state effettuate, risulta che molte autolinee percepiscono dei piccoli contributi da parte di enti locali: ove fosse mantenuta la dizione attuale dell'articolo 1, dette imprese, che potrebbero essere molto passive, non potrebbero godere delle provvidenze di cui alla legge.

È evidente che l'Amministrazione, nel fare gli accertamenti, conterà nell'attivo del conto di esercizio i contributi di cui eventualmente le autolinee stesse abbiano goduto nel periodo esaminato.

Il secondo emendamento mira ad aggiungere, al secondo comma dell'articolo 1, le seguenti parole: « Potrà però essere elevato fino al limite di lire 40 per autobus/chilometro per le autolinee che importano notevoli spese di esercizio, o che si svolgono in zone montane, ovvero nei territori di cui alle leggi speciali per la industrializzazione delle zone depresse ». È una norma opportuna, perché è bene una differenziazione tra zone ricche e zone depresse.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

PIRASTU. Se rivivesse la formulazione « enti locali », sarebbero compresi in queste anche le amministrazioni delle regioni autonome; ciò significa che la soppressione porterebbe dei benefici anche a quelle linee che hanno cospicue sovvenzioni dalle amministrazioni regionali.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Con la formulazione del disegno di legge, quando si ha una convenzione, qualunque sia, da parte degli enti locali, non si può intervenire; se si tolgono le parole: « enti locali », la Commissione preposta può esaminare caso per caso.

PIRASTU. Vorrei sollevare anche un'altra questione.

L'autolinee SATAS, ex SITA, che gestisce la maggior parte delle linee della Sardegna ha, da poco tempo, preso un'iniziativa che ha avuto una conseguenza molto grave. L'iniziativa è stata conseguenza di un altro fatto più grave: l'uccisione di un autista, causata dalla mancata corresponsione di una somma chiesta per estorsione alla Società.

L'iniziativa presa da detta società è stata quella di sopprimere tutte le linee aventi un

percorso che imponesse di restare in viaggio dopo il tramonto. In questo modo, numerosissimi paesi sono stati tagliati fuori dal collegamento con il capoluogo.

Ora, non mi pare giusto che, per una situazione di cui tutti sono vittime, ad un certo punto si sopprimano delle linee, colpendo così i viaggiatori, dal momento che le imboscate possono avvenire anche di giorno.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io penso addirittura che agendo in questa maniera si possano favorire le imboscate.

PIRASTU. In questo modo, molti cittadini sono costretti ad andare da soli, correndo così un rischio molto più grave.

SANTAGATI. Ritengo opportuno fare alcune raccomandazioni al Governo, affinché esso, approfittando di questo rinvio che è stato richiesto, possa dare alcuni chiarimenti.

Per quanto concerne la prima parte, io ho dei dubbi per quella che è la situazione delle autolinee siciliane: il problema è analogo a quello esistente in Sardegna. Noi abbiamo la cosiddetta AST, che nacque dalle ceneri dello INT siciliano, che costò circa un miliardo di lire di 15 anni fa. Infatti, per sanare la situazione disastrosa dello INT, la Regione versò la cifra che ho ricordato. Ora, dopo 15 anni, l'AST è nelle condizioni in cui era l'INT, in quanto ha un *deficit* pauroso, malgrado le sovvenzioni da parte della Regione. Si è parlato più volte di sopprimere questa società ed io chiedo che il problema venga approfondito, in modo da conoscere, se questa azienda debba sopravvivere, oppure morire.

Per quanto poi disposto, dall'articolo 2 circa i criteri e le modalità che verranno stabilite, io prego l'onorevole Ministro di volerci far conoscere, la settimana prossima, in che cosa consistono questi criteri e queste modalità. La legge, così come è stilata, risulta molto generica. Inoltre, non si può stabilire che i 4 miliardi, che sono previsti in questa

legge, vengano erogati con decreti da parte del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, senza conoscere quali saranno i criteri adottati per l'assegnazione di questa somma. Vi è un solo criterio riportato nella legge ed è quello previsto dall'articolo 1, ultimo comma, dove è detto: « Il contributo potrà essere corrisposto fino al limite di lire venti per autobus/chilometro ».

Un'ultima osservazione: è stata prevista una spesa di 4 miliardi; adesso abbiamo appreso che vi è un emendamento all'articolo 2 con il quale il limite viene elevato da 20 a 40 lire per autobus/chilometro: tutto ciò sposta il congegno dell'operazione.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ciò è stato previsto, onde evitare una distribuzione salomonica che non avrebbe alcun significato.

SANTAGATI. Sono d'accordo, però, vengono a crearsi due categorie: quella prevista dall'originario articolo 1 e quella prevista con il comma aggiuntivo.

BELCI. È stata accolta la richiesta del gruppo comunista per un rinvio di otto giorni del seguito dell'esame del provvedimento ed io non ho nulla da obiettare in proposito; richiamo solo l'attenzione dei colleghi sul fatto che la legislatura sta per terminare e ciò esige che il disegno di legge sia messo all'ordine del giorno il prima possibile, in tempo per permetterne l'approvazione anche da parte del Senato.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 18.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO