

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

CIV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 28 FEBBRAIO 1968

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Erogazione di contributi straordinari alle imprese concessionarie di autoservizi di linea per viaggiatori (4867)	1025
PRESIDENTE	1025, 1026, 1029 1030, 1031, 1032
CROCCO	1027, 1031
FORTINI	1026
MACCHIAVELLI	1029
MARCHESI	1026, 1032
SCALFARO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	1025, 1030, 1032
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	1033

La seduta comincia alle 12,15.

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

(È approvato).

Seguito della 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 il seguito della discussione del disegno di legge: « Erogazione di contributi straordinari

alle imprese concessionarie di autoservizi di linea per viaggiatori ».

Comunico che la V Commissione ha espresso parere favorevole.

Ricordo anche che il Relatore, Cavallaro Nicola, ha già svolto la sua relazione nella seduta precedente, nella quale si è anche iniziata la discussione generale.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Ne ha facoltà.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. La volta scorsa, in sede di discussione, alcuni parlamentari hanno chiesto talune notizie: io sono in grado di dare subito, se interessa, queste risposte.

PRESIDENTE. Lo ritengo opportuno, signor Ministro.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Una delle questioni attiene l'articolo 2. È stato fatto presente, da parte di alcuni onorevoli colleghi, che, mentre lo articolo 2 parla genericamente di « criteri e modalità », sarebbe opportuno precisare i criteri e le modalità. Io ho predisposto, allora, la seguente nuova formulazione dell'articolo 2:

« I criteri e le modalità di erogazione dei contributi saranno stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro del bilancio e della programmazione economica, tenendo conto delle risultanze dei conti di esercizio del complesso delle linee

esercitate, in misura proporzionale alle passività ritenute ammissibili, escludendo la parte relative alle linee concorrenti ai servizi di trasporti ad impianti fissi, sulla base della incidenza degli oneri dei trasporti di carattere sociale ».

« Le relative erogazioni saranno disposte con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, in base al parere della Commissione interministeriale per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione, di cui alla legge 14 giugno 1949, n. 40 ».

Con il primo comma si intende precisare che è esclusa la sovvenzione dell'autolinea che è affiancata alla linea ferroviaria e che quindi rappresenta una concorrenza di questa ultima; si prescrive, per altro, che l'autoservizio a vantaggio del mondo del lavoro, ossia una attività particolarmente utile alla comunità, fruisce di tariffe particolari.

Anche il secondo comma innova rispetto al testo originario: invece del concerto con il Ministro del tesoro, è previsto il parere della Commissione interministeriale per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione, di cui alla legge 14 giugno 1949, n. 40.

Seconda questione sollevata. Si è chiesto — ed io ho dato allora una risposta imprecisa — il motivo della mia proposta di sopprimere, all'articolo 1, le parole: « e degli enti locali ». In base all'articolo 1 della legge relativa ai contributi da concedere alle autolinee, vengono escluse le aziende esercenti nelle regioni a statuto speciale, in quanto la competenza primaria per le concessioni alle autolinee è riservata, ai sensi degli statuti in vigore, alle regioni speciali.

Ora, l'onorevole Pirastu aveva chiesto se io ritenessi incluse anche le regioni nella espressione « enti locali ». Equivocando, io avevo risposto di sì; in effetti, esse sono escluse, perché le regioni hanno in questo campo una competenza primaria.

Vorrei dire un'ultima cosa. L'onorevole Pirastu aveva fatto un rilievo, da me condiviso, circa la diminuzione dell'attività della SATAS in provincia di Nuoro, per ragioni di sicurezza.

Devo dire che quella decisione è stata presa con l'assenso degli organi dell'assessorato regionale. A questo proposito, io ho scritto ai Ministri dell'interno, facendo notare che è assolutamente illogico che una situazione eventuale di minore sicurezza debba finire per danneggiare i cittadini: è lo Stato che deve, in-

vece, usare ogni sistema per ottenere la massima sicurezza per i cittadini. Aggiungo che ho cercato di far accogliere anche dagli organi regionali questo principio, che a me sembra molto più logico.

Per quanto riguarda la richiesta relativa all'entità globale del *deficit* di queste linee, mi sembra che già nel corso della passata seduta si è osservato che essa è indicata nella stessa relazione che accompagna il provvedimento; comunque, si aggira sui 18-20 miliardi.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare lo onorevole Fortini. Ne ha facoltà.

FORTINI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli Colleghi, la relazione al disegno di legge indica chiaramente i motivi che hanno indotto il governo a presentare il disegno di legge stesso: porre le imprese concessionarie di autoservizi per viaggiatori, maggiormente usurate, in grado di fronteggiare la nota sfavorevole congiuntura in cui si dibattono. Ciò, per evitare turbamenti nell'esercizio dei servizi e per mettere le imprese in condizione di assolvere ad impegni finanziari, conseguenti anche al rinnovo del contratto di lavoro.

Della crisi del settore si è parlato recentemente in questa Commissione, in sede di esame del bilancio del Ministero dei trasporti: ne ha trattato l'onorevole Crocco nella sua interessante relazione; ne ha parlato anche l'onorevole Marchesi, ravvisando la necessità, per l'attuale stato di crisi delle gestioni private, dell'intervento dello Stato, con la corresponsione di sussidi integrativi di esercizio.

Il disegno di legge in esame — è bene ribadirlo — è un provvedimento di carattere eccezionale, destinato (come ha accennato lo onorevole ministro Scalfaro) a risolvere situazioni del momento, senza pregiudizio alcuno della soluzione radicale dei problemi del settore, quale richiesta anche dal programma economico nazionale.

Al riguardo, il Governo ci ha assicurato che sono stati già avviati i lavori per una legge organica, intesa a ristrutturare e disciplinare su basi più aderenti alle esigenze sociali il settore di cui ci occupiamo.

Sono quindi favorevole al disegno di legge in esame.

MARCHESI. Onorevoli colleghi, questo è un tipico esempio di legge da non fare. Cercherò di dimostrare brevemente il perché.

Nella relazione premessa al disegno di legge è detto che lo Stato deve « intervenire con un provvedimento di emergenza, atto a

frenare la spirale involutiva della crisi ed a porre le imprese concessionarie maggiormente usurate in grado di far fronte alla presente congiuntura ».

Vorrei sommessamente porre qui alcuni quesiti. Siamo di fronte ad una crisi congiunturale o ad una situazione di grave squilibrio ormai cronicizzatosi? Stando ai dati sul traffico viaggiatori, che si possono desumere dalla relazione del collega onorevole Crocco al bilancio del 1968, (ferrovie: 30 miliardi di viaggiatori per chilometro all'anno; autolinee: 17 miliardi; autovetture private: 100 miliardi e 411 milioni) la situazione del trasporto pubblico viaggiatori non è certo brillante. Dal 1958 al 1964 si sono registrati incrementi di traffico complessivi del 6,05 per cento per le ferrovie; del 14,51 per cento per le autolinee, e del 234,99 per cento per la motorizzazione privata.

Si è detto che con questa legge occorre porre le imprese concessionarie maggiormente usurate in grado di far fronte alla presente congiuntura. Ma con i quattro miliardi che noi siamo qui chiamati a stanziare quante delle 1.600 imprese esistenti saranno messe nella condizione di migliorare il proprio bilancio? Sarà davvero questo provvedimento atto a « frenare la spirale involutiva della crisi »? Il collega onorevole Crocco ci fornì, giorni or sono, per l'anno 1964, i coefficienti di esercizio medi delle aziende pubbliche di trasporto. Il coefficiente di esercizio medio delle autolinee fu nel 1944, pari a 1,14. Rispetto ai coefficienti di esercizio degli altri mezzi di trasporto (ferrovie 1,45; autolinee urbane, 1,78; filovie urbane, 1,55; tranvie 1,59) esso fu il più favorevole, ma venne ottenuto a tutto scapito del personale, il cui trattamento economico è fra i peggiori del settore. Mediamente, infatti, un dipendente delle autolinee costa circa 1 milione e 655 mila lire l'anno, mentre un dipendente delle ferrovie dello Stato costa 2 milioni e 119 mila lire; un dipendente delle autolinee urbane 2 milioni e 376 mila lire; un dipendente delle filovie urbane 2 milioni e 410 mila lire e un dipendente delle tranvie 2 milioni 590 mila lire. Se, dunque, si tiene conto del peggiore trattamento del personale addetto, le risultanze di esercizio delle autolinee sono ancor più negative di quelle degli altri servizi. Anche questo fatto esclude che ci si trovi di fronte ad una situazione di emergenza rimediabile con la erogazione di alcuni miliardi di contributi. Siamo, in realtà, in presenza di una situazione di bisogno permanente (inerente, del resto,

a tutto il sistema), assolutamente insanabile mediante provvedimento di carattere settoriale e incentivistico.

Ciò è dimostrato, oltretutto, dalla flessione graduale delle percorrenze: la stessa relazione al disegno di legge prevede, fra il 1966 e il 1967, per le autolinee, una diminuzione di percorsi pari a circa 2 milioni e 900 mila autobus-chilometro, per cui la percorrenza globale annua dovrebbe scendere, da 802,90 milioni, a 800 milioni di autobus-chilometro.

Altre osservazioni riguardano la determinazione dei destinatari dei benefici previsti da questa legge. Nell'articolo 2 è detto testualmente che i contributi dovranno essere erogati « sulla base dell'incidenza degli oneri di carattere sociale ». Secondo questo dettato, il contributo compete esclusivamente alle imprese che si siano dovute sobbarcare ad oneri di carattere sociale. Con la modifica proposta, poco fa, dal Ministro l'incidenza degli oneri sociali diverrebbe invece un elemento puramente concorrente, perdendo il carattere di esclusività che essa ha nel dettato originario.

Per quanto riguarda il limite massimo del contributo, previsto dall'articolo 1 in lire venti per autobus-chilometro, è da osservare che l'emendamento proposto testé dal Ministro, per elevarlo, in certi casi, da 20 a 40 lire, comporta una ulteriore sensibile riduzione della complessiva « percorrenza » ammessa a contributo. Seguendo i criteri teorici di calcolo esposti nella relazione ministeriale al disegno di legge, solo un ottavo della complessiva « percorrenza » (e cioè non più di 100 milioni di autobus-chilometro) verrà ammesso a sussidio.

I due emendamenti proposti dal Governo possono legittimare il sospetto che si tratti, nell'insieme, di un provvedimento i cui beneficiari sono stati circostanzialmente individuati in anticipo.

Questa legge, comunque, sarà il punto di partenza di una pericolosa politica di incentivi che non può in alcun modo essere accettata.

Provvedimenti legislativi di questo genere, se non si affrontano le grandi questioni dello attuale squilibrato assetto di tutto il sistema dei trasporti italiani, non possono risolversi che in uno sperpero di denaro e in un aggravamento della situazione esistente. Per queste ragioni il gruppo comunista voterà contro il disegno di legge.

CROCCO. Voglio dire innanzitutto, per coerenza con quanto ho scritto nella mia re-

lazione sul bilancio di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, che nutro di fronte a questo disegno di legge profondissime perplessità e che condivido, nella sostanza, quanto ha detto il collega onorevole Marchesi. Mi rendo conto, peraltro, che lo onorevole Ministro, si trova di fronte ad una situazione di congiuntura. Si tratta, quindi, di un provvedimento che vuol essere soltanto di sanatoria temporanea e che quindi implicitamente dovrebbe presupporre una riforma profonda di tutto il settore. Tant'è vero che il provvedimento prevede l'erogazione di questi fondi soltanto per l'anno in corso, senza quindi voler dare a questo intervento dello Stato un carattere sistematico.

La crisi delle autolinee, come giustamente notava l'onorevole Marchesi, è, in definitiva, uno degli aspetti della crisi generale del trasporto terrestre di persone; questo, in realtà, non è neanche il settore che accusa i maggiori sintomi di tale crisi.

Non dobbiamo dimenticare che questo settore ha avuto uno sviluppo eccessivo, rispetto a quello che avrebbe dovuto avere razionalmente, soprattutto per le ragioni inerenti alla crisi dei trasporti che si è verificata nell'immediato dopoguerra, quando l'insufficienza dei servizi ferroviari ed il cattivo stato della viabilità favorirono in maniera eccezionale lo svilupparsi di autoservizi a medio e piccolo percorso, per il trasporto di persone; si sviluppò poi tutto quel complesso di 1.600 imprese per la gestione di autolinee, nei cui confronti oggi il Governo si trova in difficoltà.

Non dobbiamo nemmeno dimenticare che molte di queste autolinee hanno anche avuto il loro periodo aureo. Qui siamo veramente nel pieno della logica capitalistica: finché le cose vanno bene, nessuno protesta, ma non appena le cose cominciano ad andare male, si dimenticano anche i profitti, seppure larghi, conseguiti negli anni passati, e si invoca l'intervento dello Stato come mezzo risanatore. Abbiamo esempi clamorosi di aziende di autolinee che hanno avuto uno sviluppo enorme, a carattere addirittura monopolistico (non è necessario citare nomi come Zeppieri o Garbini); per esse il servizio di trasporto dei viaggiatori è stato veramente una miniera d'oro, anche se i titolari di queste imprese amano spesso — troppo spesso — lamentare uno stato di crisi che in realtà non esiste. Se in quel settore dobbiamo rilevare una crisi, essa esiste soprattutto per quanto riguarda le situazioni e le condizioni di lavoro del personale, come giustamente notava l'onorevole Marche-

si, e come io ho osservato nella mia relazione. Se i colleghi non hanno avuto modo di leggere quanto io ho scritto a questo proposito, desidero qui ricordare che ho definito i 43 mila dipendenti delle 1.600 imprese di autolinee il sottoproletariato dei trasporti terrestri. E ciò, non soltanto per il livello bassissimo delle retribuzioni, ma anche per le condizioni di lavoro, che rasentano lo sfruttamento, al di là dei limiti di sopportazione del fisico umano.

Ora, io mi rendo conto delle difficoltà in cui si trova il Ministro. A lui va tutta la mia stima e la mia considerazione; mi auguro di ritrovarlo in quel posto nella prossima legislatura, perché possa compiere il lavoro che, con tanto coraggio, ha fin da ora iniziato.

In omaggio a questa buona volontà del Ministro, io non esprimerò un voto contrario, come avrei altrimenti fatto. Vorrei, però, che il Ministro accettasse un ordine del giorno, che non ho avuto ancora il tempo di formulare, ma di cui espongo il contenuto.

L'ordine del giorno dovrebbe chiedere che si subordini l'erogazione del contributo alla rinuncia, in debita forma, da parte dell'impresa ad ogni e qualsiasi indennizzo in caso di revoca della concessione, ai fini che vedremo in appresso.

In secondo luogo, l'ordine del giorno dovrebbe chiedere al Governo di impegnarsi a predisporre entro il 31 dicembre 1968, in base ai poteri conferitigli dall'attuale legge 1822 (meglio sarebbe se l'attuale legge venisse il più rapidamente possibile riformata), un piano nazionale di riordinamento e di concentrazione degli autoservizi per viaggiatori. Questo è un problema la cui soluzione si presenta ormai necessaria, urgente, non differibile. In realtà, le situazioni di disavanzo economico, che qua e là vengono lamentate, non sono il frutto di una reale crisi di bilancio, di uno squilibrio tra entrate e spese, ma piuttosto il risultato di un bassissimo grado di efficienza in cui queste imprese svolgono il loro servizio, in parte per effetto di una politica ministeriale superata e del sistema di concessione ancora in vigore, che hanno determinato situazioni per se stesse antieconomiche. Vi sono, ad esempio, sugli stessi itinerari, imprese coesistenti, con una differenziazione dei diritti di traffico, per cui l'impresa A può prelevare nessuno nelle fermate intermedie, perché questo diritto è concesso all'impresa B, coesistente sullo stesso itinerario. Con questo sistema, infatti, è ovvio che le imprese sono poste in condizione di basso rendimento, con un volu-

me di traffico inferiore a quello possibile, un riempimento dei posti offerti inferiore a quella che sarebbe necessaria per coprire la differenza tra costi e spese, e, infine, una cattiva utilizzazione dell'autoparco. Di qui un aumento dei costi che non è corrispondente, in realtà, alla situazione economica, ma è determinato da una cattiva impostazione della concessione, con conseguente cattiva conduzione dell'esercizio.

Nel piano da elaborare per il futuro, quindi, la concessione non dovrebbe più avere come oggetto l'esercizio di singole linee, bensì quello di intere reti, tali da assicurare, per il prevedibile aumento del traffico e per l'adeguata utilizzazione degli automezzi, quell'autosufficienza economica che oggi viene considerata irraggiungibile. Queste reti, a seconda dei casi, potranno avere dimensioni diverse: regionali, interprovinciali o provinciali.

Un altro punto è quello relativo all'eliminazione delle ingiustificate limitazioni dei diritti di traffico, dovute alla coesistenza sullo stesso percorso di più imprese esercenti.

Un altro aspetto che spesso è stato trascurato — forse per seguire un andazzo ormai più che decennale — l'accertamento del possesso da parte dell'impresa concessionaria di effettivi requisiti di idoneità tecnica e di capacità finanziaria. Molte volte si tratta di imprese a carattere neanche artigianale, ma sotto-artigianale, con uno o due autoveicoli, alle quali mancano tutti i requisiti per svolgere un servizio che sia all'altezza delle esigenze dello utente e, allo stesso tempo, possa ottenere risultati economici adeguati. Di qui la necessità di un rigoroso accertamento preventivo dei requisiti di capacità tecnica e finanziaria da parte dell'impresa; questa dovrà anche dimostrare di essere proprietaria degli autoveicoli che coprono il percorso, in misura sufficiente a far fronte alle esigenze di traffico normale delle linee concesse.

Ancora, ed ho finito, il Ministero in questo piano di sviluppo dovrebbe riconoscere a se stesso la facoltà di imporre il raggruppamento obbligatorio o la gestione consortile delle imprese con procedura da stabilirsi con decreto del Ministero stesso, perché si assicuri alle imprese stesse una dimensione economica adeguata alle condizioni di esercizio. Ma tutto ciò deve essere fatto tenendo presente un principio fondamentale: che in ogni caso, poiché stiamo avviandoci verso imprese aventi posizioni dominanti, (imprese che dovrebbero fruire di interventi e di contributi dello Stato) mi pare inevitabilmente logico che la prefe-

renza delle concessioni debba essere accordata, a parità di condizioni, alle aziende pubbliche che ne facciano richiesta, siano esse a carattere regionale, provinciale o comunale.

Infine, raccomando che in questo piano ed in questa prospettiva venga predisposto un programma annuale di contributi da erogarsi con criteri stabiliti con decreto ministeriale, che consenta — come in altri casi avviene, in altri Paesi e per altri tipi di trasporto — la possibilità di un ristorno dei contributi stessi, quando esso, anziché avere un contenuto di evidente integrazione di un disavanzo; — dovuto all'assolvimento di finalità di ordine sociale — abbia invece un carattere incentivo, consente alle imprese, nel giro di un certo periodo, di migliorare l'esercizio e di realizzare un profitto. Sarebbe quanto meno assurdo che l'impresa, sviluppandosi con il contributo dello Stato e ponendosi poi in condizione di conseguire un profitto, non debba ristornare almeno parte delle sovvenzioni inizialmente godute.

A questi effetti è indispensabile conoscere esattamente i risultati economici d'esercizio delle autolinee. Mi sembra si tratti di un presupposto necessario ad una coscienza politica di trasporti, che postula una condizione: che i bilanci economici delle imprese redatti in base a formularii stabiliti dal Ministero, siano accessibili al controllo del Ministero competente, in modo che essi possa esperire tutti gli accertamenti necessari per accertare la veridicità dei dati forniti. Da ultimo, è indispensabile accentuare la possibilità di intervento del Ministero per quanto riguarda il rispetto delle condizioni di lavoro e dei livelli di remunerazione di cui godono — o meglio non godono — gli equipaggi delle autolinee, il personale dipendente. A questo riguardo il Ministero potrebbe predisporre d'intesa con le organizzazioni sindacali interessate norme di lavoro che le autolinee dovrebbero inderogabilmente osservare, a pena di gravi sanzioni che, nei casi di maggior rilievo e di ostinata recidiva, potrebbero giungere fino alla revoca della concessione. Ciò contribuirebbe all'eliminazione di quelle situazioni veramente intollerabili che ancora oggi, in questo campo così importante dei trasporti pubblici, comportano situazioni di ingiusta inferiorità dei lavoratori addetti.

PRESIDENTE. Onorevole Crocco, la prego di stendere l'ordine del giorno.

MACCHIAVELLI. Vorrei esporre alla cortesia del signor Ministro la situazione di una

azienda che opera in Liguria, a Genova, e che svolge un servizio specialmente con l'entroterra, la quale è recentemente fallita: la società SCOLARI. Ora, il personale si è costituito in cooperativa e con l'appoggio di tutti i sindaci della zona interessata sarebbe disposto a gestire questa linea e pare che anche il curatore del fallimento, come orientamento, non sia contrario. Non chiedo, evidentemente, al signor Ministro di rispondere in questo momento, ma colgo l'occasione per pregarlo se può intervenire per risolvere questo problema. E questo, non soltanto per i lavoratori, ma per la natura sociale che il problema medesimo assume in ordine ai bisogni delle popolazioni della vallata che erano finora collegati al centro cittadino attraverso questo servizio. Grazie.

PRESIDENTE. L'onorevole Crocco ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

nell'approvare il disegno di legge numero 4867 concernente l'erogazione di contributi straordinari alle imprese concessionarie di autoservizi di linea per viaggiatori,

impegna il Governo

a provvedere entro il 31 dicembre 1968 a predisporre un piano nazionale di riordinamento e di concentrazione degli autoservizi di linea per viaggiatori sulle basi seguenti:

a) l'erogazione dei contributi alle imprese concessionarie dovrà essere subordinato alla rinuncia, in debita forma, da parte delle imprese stesse, ad ogni qualsiasi indennizzo in caso di revoca della concessione dovuto ad uno dei motivi previsti nei paragrafi seguenti;

b) la concessione dovrà avere per oggetto non l'esercizio di singoli itinerari ma di intere reti tali da assicurare per prevedibile volume di traffico e per adeguata utilizzazione degli automezzi l'autosufficienza economica. Le reti stesse, a seconda dei casi dovranno avere dimensione regionale, o interprovinciale o provinciale;

c) dovranno comunque essere eliminate le ingiustificate limitazioni di diritti di traffico dovute alle coesistenze negli stessi percorsi di più imprese concessionarie;

d) le imprese concessionarie dovranno possedere requisiti e capacità finanziarie adeguate; tra l'altra esse dovranno dimostrare di essere proprietari di un parco d'autoveicoli sufficiente a far fronte alle normali esigenze di traffico dei servizi concessi;

e) il Ministero avrà facoltà di imporre alle imprese il raggruppamento obbligatorio

o la gestione consortile nelle forme e con la procedura da stabilirsi con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro della programmazione economica;

f) in ogni caso la preferenza nelle concessioni dovrà essere accordata, a parità di requisiti e di condizioni, alle aziende pubbliche che ne facciano richiesta, siano esse a carattere regionale, o interprovinciale, o provinciale o comunale;

g) verrà predisposto un piano annuale di contributi da erogarsi con i criteri e le modalità stabiliti con decreto ministeriale, subordinati all'obbligo di ristorno fino a concorrenza del 50 per cento degli utili realizzati da accertarsi con apposite ispezioni contabili disposte dal Ministero;

h) i bilanci e i conti economici delle imprese concessionarie dovranno essere redatti sulla base di formulari stabiliti dal Ministero previ i controlli che il Ministero avrà ritenuti necessari;

i) le imprese concessionarie dovranno sottostare all'osservanza scrupolosa delle norme concernenti le condizioni di lavoro del personale da concordarsi con la collaborazione delle organizzazioni sindacali interessate. Inosservanza di tali obblighi comporterà sanzioni che a seconda della gravità dei casi potranno giungere fino alla revoca della concessione».

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il Ministro Scalfaro.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Le motivazioni del provvedimento sono già state enunciate chiaramente la volta scorsa. Per altro, di fronte alle osservazioni che erano state fatte mi sono fatto carico, come del resto era mio dovere, di dare già le spiegazioni richieste. Allo stato, quindi, potrei soltanto dire due cose: alcune delle osservazioni avanzate dall'onorevole Marchesi e dall'onorevole Crocco attengono a temi di impostazione generale. Per una certa parte le critiche io le accolgo, poiché le ho poste all'inizio del provvedimento nella passata seduta, quando ho detto che qui si tratta soltanto di un tamponamento per tirare avanti, per impedire il peggio, non certo di una soluzione: il tema di fondo deve essere affrontato ed esaminato in sede politica. E con questa frase io recepisco, evidentemente, le critiche, poiché le ritengo valide. Per quanto riguarda l'ordine del giorno dell'onorevole Crocco, che attiene molta parte di queste critiche, devo dire che io capisco che egli ab-

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 FEBBRAIO 1968

bia fatto quell'intervento, avendo premesso la sua personale certezza che l'attuale titolare prosegue nel suo incarico. Ma, siccome manca la possibilità di avere questa certezza, — purtroppo le nomine non avvengono con decreto degli onorevoli colleghi — devo dire che tutto questo non può che essere accolto in un senso particolare, come la raccomandazione, cioè, di affrontare l'intero tema su base politica ed, eventualmente, tecnica, e che il Governo quindi si impegna a studiare e a portarlo avanti. Poiché, se invece dicessi che accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione in senso formale, non essendo abituato a dire una frase tradizionale che è sinonimo di prendere l'ordine del giorno e metterlo nel cestino della carta, avrei il dovere morale di dire che l'impostazione dovrà avvenire su quella linea. Ora, ciò non posso dire, e perché larga parte di questa attiene alla politica generale del Governo, e perché il tema viene posto negli ultimi bagliori del tramonto della legislatura, ossia nel periodo finale di responsabilità del Ministro preposto a questo settore.

Con queste considerazioni, e non ripetendo le altre di natura pratica relative allo scioglimento ormai imminente delle Camere, chiedo agli onorevoli colleghi di approvare oggi stesso il provvedimento.

Aggiungo che sono particolarmente sensibile alla delicatezza che ha messo nel suo intervento l'onorevole Marchesi, il quale, avendo la possibilità, insieme al suo gruppo, di mandare il provvedimento in Aula e, quindi, di vanificarlo, ha preferito avere — e ringrazio lui ed il suo gruppo — la benevolenza, la saggezza, vorrei dire, di consentire che il provvedimento possa andare avanti. E anche questo mi pare che sia prova che il provvedimento è serio e non pregiudica talune soluzioni di fondo, che potranno essere affrontate dal prossimo Parlamento.

CROCCO. Aderisco all'accettazione del mio ordine del giorno come raccomandazione, nel senso precisato dall'onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« Alle imprese titolari di concessioni governative di autoservizi di linea ordinari ai sensi della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, che non usufruiscono di altri interventi finanziari, sussidi o sovvenzioni a carico dello Stato e degli Enti locali, può essere accordato, per l'anno 1967, un contributo finanziario dello Stato in relazione alle percorrenze chilometriche effettuate dal 1° lu-

glio 1967 ed alle condizioni economiche degli esercizi.

Il contributo potrà essere corrisposto fino al limite di lire venti per autobus/chilometro ».

Il Governo propone di sopprimere, nel primo comma, le parole « e degli enti locali ».

Pongo in votazione il mantenimento di queste parole.

(Non è approvato).

Il Governo propone anche di aggiungere all'articolo 1 il seguente periodo: « Potrà però essere elevato fino al limite di lire 40 per autobus/chilometro per le autolinee che importano spese di esercizio, o che si svolgono in zone montane, ovvero nei territori di cui alle leggi speciali per la industrializzazione delle zone depresse ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'articolo 1, a seguito degli emendamenti approvati, risulta pertanto così formulato:

ART. 1.

Alle imprese titolari di concessioni governative di autoservizi di linea ordinari ai sensi della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, che non usufruiscono di altri interventi finanziari, sussidi o sovvenzioni a carico dello Stato, può essere accordato, per l'anno 1967, un contributo finanziario dello Stato in relazione alle percorrenze chilometriche effettuate dal 1° luglio 1967 ed alle condizioni economiche degli esercizi.

Il contributo potrà essere corrisposto fino al limite di lire venti per autobus/chilometro. Potrà però essere elevato fino al limite di lire quaranta 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.

Lo pongo in votazione nel suo complesso.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« I criteri e le modalità di erogazione del contributo saranno stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro del bilancio e della programmazione economica, sulla base dell'incidenza sul conto d'esercizio degli oneri dei trasporti di carattere sociale. »

Le relative erogazioni dovranno essere disposte con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il Ministro del tesoro ».

Il Governo propone di sostituirlo con il seguente:

« I criteri e le modalità di erogazione dei contributi saranno stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro del bilancio e della programmazione economica, in base alle risultanze dei conti di esercizio del complesso delle linee esercitate, in misura proporzionale alle passività ritenute ammissibili, escludendo la parte relativa alle linee concorrenti ai servizi di trasporto ad impianti fissi e tenendo conto in particolare della incidenza degli oneri dei trasporti di carattere sociale.

Le relative erogazioni saranno disposte con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, in base al parere della Commissione interministeriale per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione, di cui alla legge 14 giugno 1949, n. 410 ».

MARCHESI. Signor Presidente, vorrei proporre un emendamento all'emendamento del Governo. Laddove si dice, alla fine del primo comma, « tenendo conto, in particolare, della incidenza degli oneri dei trasporti di carattere sociale », propongo che si dica « sulla base dell'incidenza degli oneri dei trasporti di carattere sociale ». Poiché, per altro, in questo modo si avrebbe due volte, a breve distanza, l'espressione « in base » nello stesso articolo, propongo che si dica, sempre nel primo comma, « tenendo conto delle risultanze », anziché « in base alle risultanze ».

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo su questo emendamento?

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non ho alcuna esitazione ad accettarlo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dall'onorevole Marchesi all'articolo 2 proposto dal Governo, di cui è già stata data lettura, ed al quale il Governo si è dichiarato favorevole.

(È approvato).

L'articolo sostitutivo dell'articolo 2, proposto dal Governo, risulta pertanto così formulato:

ART. 2.

I criteri e le modalità di erogazione dei contributi saranno stabiliti con decreto del Mi-

nistro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro del bilancio e della programmazione economica, tenendo conto delle risultanze dei conti di esercizio del complesso delle linee esercitate, in misura proporzionale alle passività ritenute ammissibili, escludendo la parte relativa alle linee concorrenti ai servizi di trasporto ad impianti fissi, sulla base della incidenza degli oneri dei trasporti di carattere sociale.

Le relative erogazioni saranno disposte con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, in base al parere della Commissione interministeriale per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione, di cui alla legge 14 giugno 1949, n. 410.

Lo pongo in votazione nel suo complesso.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3 e, non essendovi emendamenti, lo pongo in votazione:

ART. 3.

Per l'attuazione della presente legge è autorizzata la spesa di lire 4 miliardi da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4 e, non essendovi emendamenti, lo pongo in votazione:

ART. 4.

All'onere di 4 miliardi di lire, di cui all'articolo precedente, si farà fronte mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1967. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ringrazio la Commissione, e desidero assicurare all'onorevole Macchiavello che prenderò in particolare considerazione il caso che egli ha esposto.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge:

« Erogazione di contributi straordinari alle imprese concessionarie di autoservizi di linea per viaggiatori » (4867).

Presenti e votanti	23
Maggioranza	12
Voti favorevoli	18
Voti contrari	5

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Amadei Giuseppe, Amodio, Armato, Baldani Guerra, Belci, Canestrari, Cappugi, Cavallaro Nicola, Crocco, D'Ambrosio, De Capua, Degli Esposti, Fortini, Franco Raffaele, Macchiavelli, Marchesi, Pirastu, Reale Giuseppe, Rubeo, Sammartino, Sinesio, Veronesi.

La seduta termina alle 13,15.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO