

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

45.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 OTTOBRE 1970

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

INDICE

| | PAG. |
|---|-------------------------|
| Congedo: | |
| PRESIDENTE | 435 |
| Disegno di legge (Discussione e rinvio): | |
| Erogazione, per l'anno 1968, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori (2215) . . | 435 |
| PRESIDENTE | 435, 436, 437, 442, 444 |
| AZIMONTI, <i>Relatore</i> | 436, 441, 443 |
| BATTISTELLA | 440 |
| BIANCHI GERARDO | 442 |
| CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> | 435, 442, 443 |
| DAMICO | 437 |
| GUGLIELMINO | 441, 442, 443 |
| MAROCO | 439 |
| MONACO | 439 |
| ZUCCHINI | 440, 443 |

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Alessandrini.

Discussione del disegno di legge: Erogazione, per l'anno 1968, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori (2215).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Erogazione, per l'anno 1968, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori ».

Come i colleghi ricordano, nella scorsa seduta del 30 settembre, rinviammo la discussione e prendemmo atto della presentazione di alcuni emendamenti da parte del Governo, che furono inviati immediatamente alla Commissione bilancio per il prescritto parere, che la Commissione stessa ha espresso in senso favorevole.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Se il Presidente me lo consente, vorrei dire preliminarmente alcune cose soltanto per evitare malintesi e false interpretazioni. Tutti sono a conoscen-

La seduta comincia alle 9,30.

SQUICCIARINI, *Segretario ff.*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 OTTOBRE 1970

za del fatto che sono in corso trattative per il rinnovo del contratto di lavoro per i dipendenti delle autolinee, e potrebbe sembrare che i datori di lavoro condizionino all'approvazione di questa legge la conclusione delle trattative. Desidero precisare che non vi è alcuna connessione tra il provvedimento al nostro esame e il corso delle trattative; dobbiamo, infatti, tener presente che le trattative durano ormai da alcuni mesi. Inoltre, questo provvedimento è stato presentato al Parlamento il 19 gennaio 1970.

La controparte dei lavoratori ha fatto presente la necessità che questo provvedimento venga approvato, ma è da precisare che il provvedimento stesso è teso al risanamento dei bilanci deficitari delle aziende, e non deve essere, quindi, assolutamente, considerato come una contropartita da dare alle concessionarie per arrivare alla stipula del contratto. Si tratta, come ho detto, di un provvedimento diretto a sanare una determinata situazione, a chiudere un determinato capitolo. Una volta che le Regioni entreranno in funzione non sarà più nostro compito legiferare in materia, ma saranno le Regioni stesse ad assolvere a questo compito.

PRESIDENTE. L'onorevole Azimonti ha facoltà di svolgere la relazione.

AZIMONTI, Relatore. Anche se solo oggi iniziamo la discussione sul disegno di legge n. 2215, si deve pur riconoscere che esso non giunge del tutto nuovo, tanto che, sia pure in discussioni *extra* seduta fra colleghi di diversi gruppi politici, esso è già stato ampiamente dibattuto, e non si può negare l'incontestabile presenza di serie perplessità giustificate dagli orientamenti più volte emersi in questa Commissione, in varie occasioni, sulla necessità di emanare una diversa disciplina legislativa in questo settore dei trasporti. Già in occasione della approvazione della legge 28 marzo 1968, n. 375, con la quale veniva deliberata l'erogazione di un contributo a favore delle imprese esercenti autoservizi pubblici di linea in concessione governativa, in relazione alla percorrenza chilometrica effettuata nel secondo semestre 1967, si precisava che il provvedimento risultava necessario dato il grave stato di recessione economica del settore e che esso doveva considerarsi un provvedimento sanatorio di uno stato di fatto, in attesa del generale riordinamento da realizzarsi mediante l'emanazione di una nuova disciplina legislativa, sulla base delle previsioni del programma economico nazio-

nale approvato con legge 27 luglio 1967, n. 685.

Ritengo, onorevoli colleghi, che non sia questa l'occasione né il caso di fare un'analisi critica approfondita, di ordine politico ed economico, sulle cause che hanno praticamente impedito la realizzazione di taluni impegni programmatici. Basti pensare alla esigenza di disporre di taluni strumenti operativi capaci di dare attuazione concreta a nuove discipline in materia di trasporti (nella fattispecie l'ente regione non può non considerarsi uno degli strumenti basilari della nuova politica). Sta di fatto che, nel frattempo, cioè in attesa che l'ente regione divenisse una realtà, la situazione nel settore è rimasta allo stato di precarietà, di fronte alla quale si rende necessario il nuovo provvedimento. A confermare il carattere sanatorio del provvedimento stesso sono da considerarsi gli emendamenti presentati dal Governo con i quali, estendendo l'erogazione anche per gli anni 1969 e 1970, si vuol significare la chiusura definitiva di un capitolo con l'impegno dell'urgente emanazione delle nuove norme con le quali si qualificherà l'attività dell'ente Regione ad assolvere uno dei suoi compiti istituzionali.

Che il provvedimento sia visto favorevolmente dalle organizzazioni sindacali della categoria, il sottoscritto ne ha avuto conferma attraverso contatti diretti. In merito al provvedimento sottoposto al nostro esame, devo dire che, indubbiamente, esso è migliorativo rispetto alla legge 28 marzo 1968, n. 375. Infatti, all'ultimo comma dell'articolo 1 si precisa che il contributo viene accordato alle imprese che, al momento della liquidazione dello stesso, siano legittimamente esercenti delle autolinee in concessione. Per cui, come è detto nella relazione, tale nuova norma ha lo scopo di assicurare che l'intervento finanziario dello Stato sia diretto a garantire la prosecuzione dei pubblici servizi e in modo particolare lo stato di efficienza del necessario materiale rotabile. In tal modo vengono escluse le curatele fallimentari che altrimenti beneficerebbero del contributo non nell'interesse del trasporto, bensì solo nell'interesse dei creditori.

In secondo luogo, con la norma contenuta nell'articolo 2 si dà al Ministero dei trasporti la facoltà di vincolare in tutto o in parte la utilizzazione del contributo accordato al rinnovo del materiale rotabile. È questa una innovazione veramente importante. A maggior garanzia ed efficacia delle norme richiamate, mi permetterò di suggerire alcuni emenda-

menti aggiuntivi agli articoli del disegno di legge.

A questo punto, onorevoli colleghi, non posso tralasciare di comunicare alla Commissione una lettera che mi è stata inviata dal presidente della Regione Trentino Alto Adige, lettera nella quale si chiede l'estensione dei benefici, previsti da questo disegno di legge, anche alle autolinee in concessione della Regione Trentino Alto Adige, e dalle altre a statuto speciale.

Pur non sottovalutando, evidentemente, la validità delle argomentazioni formulate dal presidente di quella regione, non posso, in in questo momento, esprimere parere favorevole all'accoglimento della richiesta, non solo per ragioni di copertura, ma anche perché ritengo che in questa materia non si possa adottare due pesi e due misure. Credo veramente alla funzione autonoma dell'ente regione nell'ambito delle sue specifiche competenze; e non si può minimizzare questa autonomia, chiedendo aiuto allo Stato in una materia in cui — come ho detto — la regione ha una sua autonoma e specifica competenza.

Penso, tuttavia, che il problema possa essere superato con la votazione di un ordine del giorno, con il quale si invita il Governo ad intervenire per trovare, se possibile, una soluzione al problema.

Concludendo, e tenuto conto dell'evidente urgenza, preso atto del parere favorevole della V Commissione anche sugli emendamenti presentati dal Governo, il relatore si augura che la Commissione approvi il disegno di legge in esame.

Quanto agli emendamenti il Governo ne ha presentato anzitutto uno all'articolo 1 che estende il beneficio della concessione, oltre che all'anno 1968, anche agli anni 1969 e 1970. Un secondo emendamento, conseguente al precedente riguarda il problema della copertura; un terzo emendamento tende ad elevare il contributo per le autolinee che operano in zone particolari da lire 30 a lire 60 per chilometro percorso. Un emendamento da me presentato tutela la posizione dell'Istituto nazionale trasporti. Esso assicura, infatti, che il contributo sarà corrisposto nella misura dell'ottanta per cento del disavanzo di esercizio delle autolinee, quale risulterà dal conto economico approvato dagli organi amministrativi delle rispettive imprese, accompagnato dal visto dei relativi collegi sindacali.

Propongo infine che all'ultimo comma dell'articolo 1 sia espressamente escluso il beneficio quando l'azienda concessionaria abbia subaffittato l'esercizio dell'autolinea e che

all'articolo 2 dopo le parole « dell'aviazione civile » sia inserito l'inciso « sentito il parere delle Giunte regionali nel cui territorio si esercita il servizio in concessione ».

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DAMICO. Se è vero che il Parlamento può liberamente operare senza ricatto alcuno, propongo che la discussione sia rinviata alla prossima settimana, dopo la soluzione della vertenza per il rinnovo del contratto, al fine di consentire un esame sereno delle diverse norme. In caso contrario, annuncio che il mio gruppo voterà contro il disegno di legge al nostro esame.

Il mio gruppo invita inoltre il Governo a ritirare gli emendamenti presentati, limitando l'erogazione dei contributi al ripiano dei bilanci 1968, come è previsto dal testo del disegno di legge, poiché in tal modo il provvedimento potrà avere il particolare carattere di sanatoria, così come afferma lo stesso relatore onorevole Azimonti. Fatte queste due osservazioni e richieste pregiudiziali, debbo anzitutto rilevare che la richiesta di complessivi 26 miliardi (a tale cifra infatti si giunge con gli emendamenti proposti dal Governo) giunge in un momento in cui il Governo e autorevoli esponenti della politica e dell'economia annunciano che siamo entrati in un nuovo corso della politica economica in base al quale la battaglia per le riforme assume un aspetto più ravvicinato. Ora, i 26 miliardi potrebbero essere utilizzati per l'avvio di una riforma dei trasporti che dovrebbe essere attuata in armonia con le costituite regioni, mentre l'impostazione del Governo ricalca una vecchia linea: quella di dare contributi ai privati, a volte poi in modo assurdo.

Il disegno di legge al nostro esame fa senza dubbio un passo avanti rispetto alla legge precedente. Nella relazione che lo accompagna, in particolare, è svolta una profonda autocritica per il modo in cui sono stati distribuiti i 4 miliardi previsti nella precedente legge; quando si denuncia che alcune aziende hanno ricevuto lo stesso i finanziamenti nonostante fossero in stato fallimentare. Si tratta di 4 miliardi di lire: se fossero stati soldi del Ministro, allora la cosa lo avrebbe riguardato personalmente, ma qui la questione è diversa ed il discorso da fare è estremamente serio.

Vorrei, a questo punto, fare un esempio; rifacendomi allo stanziamento dei 4 miliardi

suddiviso per regioni, quanto andrebbe alle regioni del Piemonte e del Lazio? Se dovessero essere accettati per lo stanziamento di 26 miliardi, gli stessi criteri usati per la suddivisione dei quattro, alla regione piemontese, andrebbero un miliardo e 250 milioni, mentre a Roma e alla regione laziale la cifra sarebbe di oltre tre miliardi. Ora, in base a quanto ho detto, vorrei chiedere al rappresentante del Governo se con queste cifre non potrebbe essere avviata una seria politica di interventi sulla base di un piano organico dei trasporti, assegnando alle costituite regioni, i primi necessari finanziamenti.

Dobbiamo tutti renderci conto che, seguendo la vecchia politica, rimarremo fermamente sotto il pesante ricatto delle aziende concessionarie private. Ma il Governo ha un sistema per impedire questo ricatto? Certamente, sì: bisogna non rinnovare le concessioni! Togliere le concessioni agli inadempienti. Inoltre, possiamo rifarci ai criteri di sovvenzioni fissati dalle leggi in vigore. La legge del 1939, per esempio, impedisce di elargire contributi tanto che per concedere dei finanziamenti alle autolinee siete costretti a varare una legge *ad hoc*. Vi invitiamo a riflettere su questo punto.

Detto questo vorrei aggiungere alcune considerazioni. La prima riguarda sempre il contratto nazionale collettivo di lavoro. Siete già arrivati a proporre una elargizione di 26 miliardi sino al 1970, mentre già si parla di altri 14 miliardi per il 1971. Ora, indipendentemente dalle voci che circolano, i datori di lavoro fanno chiaramente intendere che è impossibile considerare la questione del contratto come a sé stante; quindi, non si accontentano solo dei 26 miliardi, ma si preparano a richiedere un ulteriore stanziamento per coprire gli oneri che deriverebbero dal rinnovo del contratto. Il rappresentante del Governo ci ha spiegato che non esisterebbe alcun rapporto tra la conclusione delle trattative per il rinnovo del contratto e questa legge; ma tutto questo rafforza la tesi secondo la quale i fondi stanziati da questo provvedimento serviranno solo a ripianare le passività dei bilanci, mentre per gli oneri che deriveranno dal rinnovo del contratto i proprietari delle aziende prospettano una nuova richiesta di 15-16 miliardi.

Denunciamo questo, facendo appello al senso di responsabilità di tutti i gruppi, per il modo troppo allegro con cui viene amministrato il denaro pubblico. Vorrei ricordare che nella primavera scorsa il nostro paese ha attraversato dei momenti difficili in seguito

alla difficile battaglia contrattuale condotta dai tranvieri, i quali unirono la battaglia per il rinnovo del contratto all'obiettivo della riforma generale dei trasporti. Ebbene, dopo mesi di disagi e di lotte, il Governo accettava di andare alla firma del contratto e invitava la Fedetram ad accedere alla firma, impegnandosi ad intervenire a copertura dei maggiori oneri che le aziende municipalizzate avrebbero incontrato per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro.

Ebbene, si è trattato soltanto di mandare allo sbaraglio delle aziende pubbliche: infatti, nulla è stato dato alle aziende municipalizzate. Non è stata presa alcuna iniziativa, benché si fossero assunti degli impegni. Quando si tratta di privati, abbiamo invece visto come vanno le cose: i fondi previsti da questa legge, inizialmente, assommavano soltanto a 8 miliardi; man mano, però, che si svolgeva la trattativa la legge ha previsto un onere sempre maggiore, fino a raggiungere i 26 miliardi attuali mentre ci si prepara a concederne altri 14 per il 1971.

Si dice che non esiste un ricatto da parte delle aziende: come si spiega allora che proprio per domani è prevista una riunione al Ministero del lavoro per la conclusione delle trattative per il rinnovo del contratto? Il Governo afferma di avere in mano l'arma costituita dalla successiva approvazione da parte del Senato di questa legge per respingere ogni ricatto; ma perché parlare di ciò, se è vero — come voi dite — che non esiste un ricatto da parte delle aziende concessionarie? Noi siamo chiamati a discutere soltanto di un provvedimento teso al ripiano dei bilanci di concessionarie private di trasporto su strada.

Dopo queste considerazioni, dichiaro il nostro voto contrario, sempre che il Governo non accetti la nostra proposta di rinvio della discussione alla prossima settimana, impegnandosi nello stesso tempo a valersi dei suoi poteri per costringere domani, la parte padronale alla firma del nuovo contratto.

Per quanto concerne l'emendamento presentato dal relatore, che subordina la concessione del contributo al parere della Giunta della regione in cui si svolge il servizio, ritengo che debba essere precisato che i fondi non verranno concessi senza aver prima concordato le proposte con l'assemblea regionale, sulla base di un piano organico. Ciò modificherebbe notevolmente le cose.

Debbo ancora aggiungere che il mio gruppo aveva intenzione di richiedere la rimes-

sione del provvedimento all'Assemblea e che anche questa mattina ha avuto sollecitazioni in questo senso. Esso, tuttavia, non fa questa richiesta, ma invita il Governo ad assumere, perlomeno, un fermo impegno sugli orientamenti che sono stati da me esposti a nome del gruppo comunista.

MONACO. Il mio gruppo è favorevole all'approvazione del disegno di legge al nostro esame poiché le aziende concessionarie di autoservizi di linea per viaggiatori attraversano un periodo di gravi difficoltà economiche. Non dobbiamo dimenticare che la maggior parte degli utenti di queste autolinee è costituita da pendolari (studenti, impiegati), che usufruiscono di uno sconto considerevole sul costo del biglietto che oscilla fra il 40 e il 50 per cento. Non dobbiamo dimenticare anche che queste aziende sono circa duemila e hanno oltre trentamila dipendenti, mentre le aziende ferroviarie private sovvenzionate sono 163 e le aziende municipalizzate 75 e hanno, rispettivamente, 23 mila e 70 mila dipendenti. Esse, inoltre, si sono finora trovate in una posizione di svantaggio poiché hanno avuto solo un contributo straordinario di 4 miliardi disposto con la legge n. 375 del 1968, mentre le aziende ferroviarie concesse ai privati usufruiscono di sovvenzioni di ben altra misura (circa 40 miliardi all'anno) e le aziende municipalizzate, pur avendo benefici maggiori delle aziende private, presentano un disavanzo complessivo di circa duecento miliardi che, in definitiva, grava sullo Stato. (Cito, come esempio, l'azienda municipalizzata di Roma, l'Atac, nel cui bilancio di previsione per il 1971 è previsto un *deficit* di oltre 50 miliardi).

Il disegno di legge al nostro esame prevede un contributo di 26 miliardi, il quale deve essere concesso solamente alle aziende in esercizio e deve essere utilizzato per il miglioramento del materiale rotabile; esso giunge, tuttavia, con notevole ritardo, per cui le difficoltà si sono aggravate ed alcune aziende sono andate in dissesto. Poiché, comunque, il provvedimento prevede che i contributi siano utilizzati per un determinato scopo, non ritengo, come sostiene l'onorevole Damico, che si possa collegare la richiesta di questi contributi con le trattative sindacali tuttora in corso, che mi auguro possano essere rapidamente concluse. Vi è, però, un rapporto fra il gravame che peserà sulle aziende in conseguenza del nuovo contratto nazionale e la situazione economica di tali aziende. Il mio gruppo ritiene pertanto opportuno che

siano previsti a favore di queste aziende altri benefici, analogamente a quanto già concesso alle aziende municipalizzate. Questo problema è stato anche oggetto di una interrogazione presentata da un collega della mia parte politica, nella quale si chiede se non si vogliano ripristinare, nei confronti di queste aziende, il beneficio della tassa di circolazione ridotta a un terzo rispetto a quella applicabile agli autobus adibiti a noleggio ed a rimessa; se non si intenda ripristinare il rimborso della tassa sui carburanti, di cui le aziende suddette godevano in passato, equiparandole a questo proposito ai tassisti ed ai pescatori; se non si voglia esentare dalla tassa di bollo il biglietto di viaggio equiparando, sotto questo riguardo, i servizi extra-urbani a quelli urbani e se non si ritenga porre a carico della comunità le facilitazioni di viaggio che sono attualmente concesse agli impiegati e agli studenti.

Concludendo, esprimo il parere favorevole del mio gruppo anche sugli emendamenti presentati dal Governo e, in linea di massima, su quelli presentati dal relatore, ed annuncio il suo voto favorevole sul disegno di legge in esame. Faccio, tuttavia, presente che il mio gruppo si augura che in futuro questo settore sia tenuto in maggiore considerazione, anche in vista dell'utilità che esso procura agli utenti e del minuscolo peso che grava sulla collettività, se si paragona il *deficit* delle aziende municipalizzate e delle aziende ferroviarie a quello delle aziende considerate nel presente disegno di legge, alle quali è ora concessa una provvidenza di 26 miliardi, ripartita in tre esercizi.

MAROCCO. Al di là delle riserve nei confronti del disegno di legge, mi preme in particolare porre in evidenza che trovo ingiusto che dai benefici derivanti da questo provvedimento siano escluse le regioni a statuto speciale.

Tale esclusione si motiva con il fatto che, con l'eventuale estensione di questi benefici alle regioni predette, lo Stato eserciterebbe poteri legislativi ed amministrativi in una materia che, per legge costituzionale, è riservata alla competenza esclusiva delle regioni, senza per altro considerare che un intervento finanziario a favore degli autoservizi avrebbe sollevato problemi di competenza concessionale, dato che, ai sensi dell'articolo 1, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica n. 833 del 9 agosto 1966, è esclusa la competenza delle regioni in materia di servizi di trasporto quando sussi-

sta un intervento finanziario statale per la loro gestione.

Ma, a parte queste considerazioni, sembra che la determinazione del *quantum* sia stata fatta dai ministeri competenti tenuto conto — in relazione ai contributi straordinari che dovranno essere devoluti — dell'intera rete di servizi ammissibili, che comprende tutto il territorio nazionale.

Quindi, personalmente, ritengo che bisognerebbe far fruire di questi benefici anche le autolinee in esercizio nelle regioni a statuto speciale, precisandolo nel primo comma dell'articolo 1, affinché non vi siano incertezze. Qualora non fosse possibile estendere l'operatività della legge anche a tali regioni, mi riservo di presentare un ordine del giorno, chiedendo un intervento del Governo presso le regioni stesse perché esse dispongano, nel rispetto della loro autonomia istituzionale, analoghi benefici.

ZUCCHINI. Signor Presidente, io mi riferirò a qualche affermazione fatta dal relatore il quale ha affermato che, praticamente, questo provvedimento tende al superamento di una situazione pesante nel settore e ad avviare, sia pure senza essere precisato, un nuovo discorso nel settore dei trasporti automobilistici urbani ed extraurbani. Si è parlato di ricatto da parte delle società che da mesi sono sotto una forte pressione da parte delle maestranze per il rinnovo del contratto; si è detto che questo ricatto non esiste: invece sono convinto anch'io della sua esistenza.

Non so quanti siano i lavoratori impiegati, se 30 mila oppure di meno, ma sono convinto che i loro interessi non possono essere tutelati con soluzioni affrettate, ma possono essere risolti con una diversa politica che dia loro una maggiore tranquillità per un futuro prossimo e meno prossimo. Vi sono molti esempi che stanno ad indicarci che questa è la via giusta.

A Massa, capoluogo di provincia, una di queste società, la SITA, si è vista negare, da parte dell'amministrazione comunale, il rinnovo della concessione per il prossimo anno, proprio perché l'amministrazione comunale della città ha capito che si trattava di un ricatto; ha quindi accolto le richieste dei lavoratori di non rinnovare la concessione alla SITA e di passare il servizio alla gestione di un consorzio intercomunale già esistente.

Quindi, proprio perché pensiamo che gli interessi dei lavoratori si tutelano meglio in una prospettiva di diversa gestione dei mezzi di trasporto, noi riteniamo che lasciarsi pren-

dere la mano dal ricatto rinvii a tempo indeterminato la soluzione radicale dei problemi del settore, soluzione della quale tutti parlano, ma per arrivare alla quale non viene mai imboccata la strada giusta.

Per questo settore stanno venendo meno gli impegni da parte del capitale privato, in quanto il settore stesso non si rivela più remunerativo, ai fini degli investimenti, così come invece lo sono altri settori (commercio, eccetera). Si tratta, quindi, di un settore che necessariamente dovrà cadere in mano pubblica (io spero in quella regionale). A parlare di questo non siamo i soli. L'allora ministro Mariotti, rispondendo ad una interrogazione che era stata presentata, ebbe modo di spiegare ai presentatori dell'interrogazione stessa questo concetto e cioè che si doveva arrivare alla regionalizzazione con una serie di interventi legislativi concreti della regione nel settore dei trasporti.

Quindi, basta con provvedimenti così affrettati per concedere nuovi fondi a società che poi, nei confronti dei loro dipendenti, non assumono alcun maggiore impegno. Rimane anche il dubbio circa la possibilità che dopo l'approvazione di questa legge non vi sia la conclusione delle trattative per il nuovo contratto di lavoro, così come i dipendenti richiedono. Trattative così lunghe e snervanti costituiscono un vero e proprio elemento di ricatto per avere la concessione di nuovi fondi e poi rimanere attestati rigidamente su posizioni inaccettabili. È quindi necessario rinviare tutto ad un secondo tempo, in attesa che meglio sia chiarita la situazione nel campo dei trasporti, nel quadro anche delle competenze istituzionali della regione. Le stesse società concessionarie pensano che con l'entrata in funzione dell'ente regione, sarà difficile una loro permanenza in questo settore. Ciò induce a pensare che i loro impegni saranno certamente meno solidi che nel passato.

Per queste ragioni, anche al fine di eliminare ogni dubbio sulla vicina conclusione della vertenza per il rinnovo del contratto, mi associo alla proposta di rinvio avanzata dall'onorevole Damico. Mi dichiaro d'accordo con lui anche per quanto riguarda l'invito al Governo di ritirare gli emendamenti presentati.

Concludo, annunciando il mio voto contrario al disegno di legge, così come esso è stato presentato.

BATTISTELLA. Mi dichiaro d'accordo sulla proposta di rinvio della discussione alla prossima settimana, anche al fine di co-

noscere l'atteggiamento del Governo in ordine al problema dei rapporti fra autolinee in concessione e regioni a statuto ordinario.

Ciò premesso, vorrei cogliere l'occasione, uscendo un po' dal tema, per richiamare l'attenzione del Governo sulla situazione della ferrovia dell'Alta Valtellina. La società concessionaria, che nel 1968 ha avuto un contributo di 8 milioni, da un anno sta ricattando il Governo e gli utenti dichiarando che non vuole rinnovare il servizio di sei linee, cioè delle linee più malandate e che costituiscono l'unico mezzo di trasporto per vaste zone del territorio. È intervenuto il ministro, il quale ha dato ampie assicurazioni ma, dal mese di giugno, il problema non è stato ancora risolto: ho ricevuto ieri un telegramma delle associazioni sindacali che hanno proclamato uno sciopero generale in tutta la Valtellina.

Potrei citare anche il caso di Como, di Varese, di Novara e di tutte le zone alpine in cui i servizi sono effettuati solo in determinate ore, mentre le società concessionarie hanno milioni a titolo di sussidi da parte dello Stato.

Invito pertanto il Governo a rispondere su questo problema: ci troviamo di fronte alla necessità di soddisfare le richieste di spostamento di popolazioni situate in zone economicamente depresse, mentre le società concessionarie, che ricevono dallo Stato sussidi amministrati senza il controllo degli enti pubblici, ricattano continuamente.

GUGLIELMINO. Mi dichiaro d'accordo con l'onorevole Damico sul rinvio della discussione del disegno di legge e sulle altre proposte da lui avanzate. Sono infatti convinto che non ci troviamo solamente di fronte ad un ricatto che cresce ogni giorno di più nella misura in cui da una generica rivendicazione si entra nel merito della trattativa sindacale, ma corriamo anche il pericolo di subire il danno e la beffa.

Questo disegno di legge, anche per le modifiche proposte dal Governo relativamente agli anni 1969 e 1970, è diretto a sanare la situazione per il passato, mentre gli oneri che gravano sulle imprese si riferiscono all'avvenire, per cui non è da escludere che sarà accentuato il ricatto delle imprese nella fase più delicata della conclusione del contratto di lavoro, alzando il prezzo delle richieste al Governo e al Parlamento. Il Parlamento non può accettare tutto ciò, ma deve invitare il Governo a sollecitare la parte padronale a raggiungere un accordo sindacale prima che

sia approvato questo provvedimento legislativo.

Ricordo che in Sicilia due anni fa uno sciopero dei lavoratori dipendenti da una delle più grandi aziende del settore dei trasporti extra-urbani, l'azienda Etna-Trasporti, ha avuto la durata di un anno e mezzo. Di fronte alla grave situazione in cui si trovavano i lavoratori e i cittadini serviti da mezzi di trasporto pubblico, l'Assemblea regionale siciliana approvò un provvedimento con il quale si concedeva un modesto contributo ai lavoratori. Questo provvedimento suscitò un enorme clamore: anche il *Corriere della sera* richiamò l'attenzione sul fatto che in Italia si fanno delle leggi con le quali si danno soldi ai lavoratori nel momento in cui questi fanno lo sciopero. Oggi non si fa clamore attorno ad un provvedimento che stabilisce di erogare 26 miliardi alle società concessionarie che dovrebbero avere la revoca della concessione, non avendo più consistenza economica e finanziaria. Poiché il disegno di legge prevede l'intervento finanziario dello Stato per sostenere quelle società concessionarie che non possono garantire il servizio, esso non solo non si muove nella linea di una politica delle riforme, ma nemmeno in direzione di una razionalizzazione del sistema.

Per quanto riguarda le regioni a statuto speciale, dobbiamo tener presente che con il provvedimento del 1968, esse furono escluse. Mi sembra che non vi siano delle ragioni per le quali lo Stato non dovrebbe intervenire.

AZIMONTI, *Relatore*. Deve intervenire, ma non nella logica di questo provvedimento.

GUGLIELMINO. Dobbiamo, soprattutto, stabilire chi deve ricevere queste concessioni, ed a questo proposito vorrei precisare due questioni. La prima è che si prevede di dare questi contributi, ma non si hanno garanzie sul fatto che le imprese che li riceveranno rispetteranno i contratti. La seconda: non vorrei che si giungesse all'assurdo di dare questi contributi a quelle stesse aziende che li hanno ricevuti in base alla legge n. 375 del 1968, con l'obbligo di rinnovare gli impianti, e che invece non hanno assolto a questo obbligo, ma anzi hanno addirittura ridotto le strutture aziendali, riducendo, di conseguenza, anche i servizi. Dovrebbe essere istituita una commissione incaricata di indicare i criteri per la concessione di questi contributi; lo stesso ministero è in grado di verificare se è stato dato l'avvio ad una politica tesa al rinnovo degli impianti e delle strutture.

Ci troviamo in una situazione paradossale: ci sono aziende che hanno ricevuto i contributi, ma che non hanno ottemperato ai loro obblighi. Inoltre, questi contributi dovrebbero essere concessi soltanto a quelle aziende che rispettano i contratti collettivi di lavoro e le leggi sociali: ritengo che questa debba essere una delle condizioni essenziali per la eventuale concessione dei contributi stessi.

BIANCHI GERARDO. La discussione, che si è iniziata oggi, già altre volte ha avuto modo di svilupparsi nella nostra Commissione, perché per le autolinee si è sempre rilevata la necessità di esaminare il problema nella sua interezza. Ciò che è stato detto, in questa occasione, da molti colleghi, esula dalla portata vera e propria di questo disegno di legge: indubbiamente, c'è questa necessità di esaminare tutto il problema; personalmente, mi ero già espresso su alcuni criteri riguardanti le aziende municipalizzate di trasporto (magari riunirle sotto la gestione di un ente nazionale), precisando, però, che non dovevano essere rilevati gli organici di queste aziende, in quanto in essi esistevano molti generali, pagati bene, e pochi soldati pagati male.

Se il processo deve essere fatto a questo settore, lo si deve fare per intero, esaminando anche quella che è la situazione effettiva dei concessionari privati, in modo da constatare come stiano esattamente le cose. Il Ministero ha la facoltà di controllare se sono stati assolti tutti gli impegni e se si sono osservate le norme contrattuali. Sarebbe, in effetti, veramente deplorabile che aziende le quali non osservano i contratti collettivi di lavoro e non versano i contributi alla previdenza sociale, possano usufruire della concessione di contributi.

GUGLIELMINO. Ci sono delle leggi che permettono questi controlli.

BIANCHI GERARDO. Certo, mi riferisco alle leggi già esistenti. Comunque, dobbiamo tener presente che il problema globale va affrontato con un discorso più ampio e con maggiori elementi di conoscenza di quelli di cui disponiamo oggi.

Per quanto riguarda le regioni a statuto speciale, ricordiamo che esse hanno un potere di decisione autonoma nel settore. Ritengo, perciò, che si debba soltanto invitare il Governo affinché accerti se vi sia la possibilità di concedere i contributi anche alle

aziende di queste regioni. A questo proposito, ho presentato un ordine del giorno.

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

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Alla luce delle considerazioni che sono state espresse in questa discussione e delle proposte che sono state fatte, il Governo non ha alcuna difficoltà ad accettare il rinvio di una settimana per l'esame degli articoli di questo disegno di legge che è venuto al nostro esame con molto ritardo. Debbo però ribadire il punto di vista già espresso e cioè che il Governo intende mantenere gli emendamenti presentati, è favorevole ad accogliere, in linea di massima, gli emendamenti presentati dal relatore e si riserva di valutare gli emendamenti che altri colleghi intendessero presentare.

Io, ripeto, respingo l'ipotesi che esista un ricalco per il quale l'approvazione di questo disegno di legge che tende a sanare una situazione estremamente pesante, è condizione indispensabile per l'ulteriore corso delle trattative per il rinnovo del contratto di lavoro. La proposta di rinvio, come ho già detto, viene accolta dal Governo, poiché esso darà modo alla Commissione di valutare ampiamente e sotto tutti i riguardi la portata del disegno di legge e degli emendamenti.

Per quanto riguarda la posizione delle regioni a statuto speciale, faccio presente che lo Stato non può dare un contributo senza avere gli organi di controllo che accertino come sia elargito il contributo stesso. Ora, il Governo intende tutelare l'autonomia delle regioni a statuto speciale, per cui in questo disegno di legge non è stato possibile prevedere un contributo a favore di queste regioni.

Il Governo può comunque accogliere l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Gerardo Bianchi, con il quale si invita il Governo a farsi promotore di una iniziativa atta ad incoraggiare le regioni a statuto speciale affinché uniformino la loro legislazione a quella dello Stato per quanto riguarda le regioni a statuto ordinario.

Sono state fatte alcune considerazioni circa i criteri stabiliti per la concessione dei contributi (a questo proposito do atto all'opposizione di avere rilevato che l'attuale disegno di legge è migliore della legge precedente): non ho nessuna difficoltà ad accogliere il suggerimento che i contributi siano dati solo alle aziende che rispettano i contratti e che ver-

sano i contributi assicurativi. Purtroppo, ho dovuto prendere atto di due diverse situazioni: mentre i concessionari dichiarano 40 mila dipendenti, la previdenza sociale ne dichiara 24 mila, per cui molti addetti non risultano iscritti alla previdenza sociale. Ora, questa situazione deve cessare e condivido pienamente le preoccupazioni che sono state avanzate. Faccio, comunque, presente che il Ministero ha già adottato questi criteri nella erogazione dei contributi, poiché non può essere dato il contributo a un'azienda che non abbia ottemperato né alle disposizioni di legge né agli obblighi contrattuali.

Al fine di facilitare il lavoro della Commissione e al fine di impegnare tutti in un comune sforzo per uscire da questa situazione, confermo il mantenimento degli emendamenti presentati dal Governo poiché si tratta di una sanatoria.

La somma prevista è di 26 miliardi, ma si tratta di un intervento che riguarda tre esercizi, dopo di che, operanti le regioni, questa materia sarà di loro competenza e saranno esse a legiferare e a dare i contributi che riterranno opportuni e che serviranno ad agevolare quella riforma dei trasporti alla quale Parlamento e Governo sono impegnati.

Per quanto riguarda la questione sollevata dall'onorevole Guglielmino, mi riservo di dare una risposta.

GUGLIELMINO. Nelle regioni a statuto speciale lo Stato non ha un potere di controllo. Se, però, con un provvedimento si destina una somma a tali regioni, il commissario del Governo può intervenire sull'applicazione di tale provvedimento.

CENGARLE, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Per l'erogazione del contributo è previsto un controllo che è di competenza del Ministero. Se si volesse concedere il contributo anche alle regioni a statuto speciale, dovrebbe essere emanata una legge per delegare il controllo alle regioni stesse, ledendo in tal modo la loro autonomia.

In alcuni incontri con gli assessori ai trasporti delle regioni a statuto speciale mi sono accordato con loro nel senso che il Ministero dei trasporti dovrebbe invitare le regioni a statuto speciale ad adeguare i loro interventi legislativi sulla base di quanto è stato stabilito in sede nazionale e ho avuto ampie assicurazioni che, non appena sarà approvato questo disegno di legge, analoghi provvedimenti saranno approvati dalle regioni a statuto speciale.

AZIMONTI, Relatore. Nella mia relazione ho succintamente indicato le perplessità che sono presenti in ognuno di noi di fronte a questo provvedimento, che trova la sua giustificazione in una serie di discussioni che abbiamo avuto in questa sede affrontando altri argomenti riguardanti i trasporti e le concessioni.

Non posso, tuttavia, condividere, onorevole Damico, anche per le ragioni indicate dal Sottosegretario, la tesi secondo la quale, varando alcuni provvedimenti, si gioca sulla pelle dei lavoratori. Il tempo di presentazione del provvedimento legislativo, ricordato dal Sottosegretario, dimostra l'infondatezza di tale affermazione. Se ciò fosse comunque vero, la responsabilità politica e la coscienza morale di ciascuno di noi si rifiuterebbero di prestarsi ad un gioco simile.

La richiesta, che non condivido, di esaminare il provvedimento dopo la firma del contratto di lavoro, presuppone l'esistenza di un ricatto a cui si contrappone ricatto; ciò esula da una corretta responsabilità politica che deve valutare le cose nella loro oggettiva realtà. Così pure non posso condividere la proposta di ritirare gli emendamenti presentati dal Governo, tendenti ad estendere la concessione dei benefici anche agli anni 1969 e 1970, proprio perché sono convinto che il complesso della materia deve trovare soluzione in una diversa disciplina legislativa. Insisto nell'affermazione che il provvedimento sottoposto al nostro esame riveste un carattere di sanatoria di una situazione preesistente: di questo dobbiamo essere convinti.

In alcuni interventi si è riconosciuto che nel settore si rivela oggettivamente una minore remuneratività rispetto ad altri tipi di investimento: è una realtà che non possiamo sottovalutare, perché discende dal tipo di servizio. È chiaro che questo servizio, essendo eminentemente sociale, non può certo rientrare nelle competenze delle imprese private, se si considera che l'obiettivo dell'impresa privata è il profitto. Il costo del servizio sociale deve ricadere sulla collettività.

ZUCCHINI. Le società, per alcune linee deficitarie, hanno delle integrazioni dai comuni e dalla provincia.

AZIMONTI, Relatore. Dobbiamo tener presente che la concessione dei contributi è soggetta ad una valutazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Proprio per questa ragione ho espresso il mio parere negativo alla estensione del contributo anche

alle aziende delle regioni a statuto speciale, poiché nessuno di noi è in grado di valutare in quale misura le regioni a statuto speciale già concedono benefici alle società concessionarie. Inoltre vi è una valutazione politica che non può essere trascurata. Io sono convinto che se noi dovessimo concedere contributi, nella logica di questa legge, alle regioni a statuto speciale, andremmo a limitare il principio dell'autonomia regionale. Il controllo, per la concessione dei contributi, è riservato al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile; secondo il mio parere, anche in questo controllo dovrebbe essere salvaguardata l'autonomia della regione.

Non avrei, però, alcuna difficoltà a che, attraverso una norma da inserire in questa legge — e non con un ordine del giorno che so per esperienza quale valore abbia — fosse precisato l'impegno del Governo di emanare le nuove disposizioni in base alle quali le regioni potranno essere in condizione di attuare il loro mandato istituzionale, entro un predeterminato periodo di tempo.

Tutto questo servirà, ancora una volta, a riaffermare il carattere di sanatoria di questo provvedimento, e si avrà la certezza che dopo di esso ci si avvierà all'attuazione di una nuova disciplina in relazione agli impegni già programmati e contenuti nella legge regionale. Quindi, non avrei alcuna difficoltà se lo si desidera a formulare nel testo del provvedimento una normativa che dia una sicurezza in questo senso.

Comunque, sono favorevole all'accettazione della proposta di un rinvio della discussione, onde permettere un esame più approfondito di tutti gli emendamenti presentati, convinto che potremo arrivare alla conclusione alla prossima riunione.

Ancora per quanto riguarda il problema delle regioni a statuto speciale, ritengo che

l'ordine del giorno preannunciato dal collega Bianchi Gerardo — salvo una formulazione più precisa — possa considerarsi come un impegno per il Governo a risolvere la questione nello stesso arco di tempo necessario per la emanazione della nuova disciplina e per il superamento dell'attuale situazione, della cui anormalità (credo di dire cosa condivisa da tutti i gruppi politici rappresentati in questa Commissione) siamo tutti consapevoli.

È stato sollevato il problema riguardante il fatto che all'INPS risultano soltanto 26 mila — circa — dipendenti, mentre, invece, sono quasi 40 mila. Il motivo, che mi ha spinto a presentare quell'emendamento aggiuntivo concernente l'esclusione dal beneficio del contributo quelle aziende che avevano subappaltato il servizio, è proprio in riferimento a questa situazione. Sono inoltre d'accordo sul fatto di escludere dal beneficio della concessione del contributo anche quelle aziende che non rispettano il contratto collettivo di lavoro.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 11,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO