

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

69.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 27 OTTOBRE 1971

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GATTO VINCENZO

INDICE

	PAG.
Missioni:	
PRESIDENTE	641
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Modifiche ed integrazioni alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, recante provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (3405)	641
PRESIDENTE	641, 642, 643, 644, 646
BATTISTELLA	642, 646
BIANCHI GERARDO, <i>Relatore</i>	641, 643, 646
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	643, 646
DAMICO	643
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Ulteriore aumento delle partecipazioni azionarie dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in aggiunta a quello disposto con legge 10 dicembre 1969, n. 969 (3543)	646
PRESIDENTE	646, 647, 648, 649
CARADONNA	647
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	648
DAMICO	647
QUERCI, <i>Relatore</i>	646, 648
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	649

La seduta comincia alle 9,45.

SQUICCIARINI, *Segretario f.f.*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che sono in missione i deputati: Ceravolo Sergio, Giachini, Guerrini Giorgio, Guglielmino, Marino, Marocco, Russo Ferdinando, Zucchini.

Discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, recante provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (3405).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, recante provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

L'onorevole Bianchi Gerardo ha facoltà di svolgere la relazione.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Per quanto attiene al merito del provvedimento non

ho nulla da aggiungere a quanto dissi riferendo il 7 luglio scorso in sede referente. Voglio ora solo ricordare che la I Commissione ha espresso parere favorevole sul disegno di legge a condizione che sia aggiunta una norma che renda esplicito che la legge ha efficacia fino a che le regioni non eserciteranno le competenze di cui agli articoli 117 e 118 della Costituzione. Su questa richiesta non possiamo che essere favorevoli, in quanto tutti noi desideriamo che la Costituzione venga attuata e pertanto le regioni abbiano competenza nelle materie elencate dai suddetti articoli.

La V Commissione ha espresso parere favorevole, subordinando peraltro tale parere alla condizione che la indicazione di spesa e copertura formulata all'articolo 5 del disegno di legge risulti perfezionata ed integrata con il richiamo anche agli stanziamenti del fondo globale dell'anno finanziario 1972, a fronte degli oneri dal provvedimento implicati a carico dell'anno finanziario medesimo.

Di conseguenza, la Commissione bilancio ritiene di poter suggerire la seguente nuova formulazione del predetto articolo 5 del disegno di legge: « All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 2.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1971 e 1972 si provvede mediante corrispondenti riduzioni degli stanziamenti rispettivamente iscritti al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio ».

Mi pare che il testo suggerito dalla V Commissione sia pienamente accettabile, in quanto tecnicamente necessario.

Detto ciò, prego la Commissione di approvare il disegno di legge con le modifiche suggerite dalla I e dalla V Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BATTISTELLA. Il provvedimento al nostro esame fa sorgere delle grosse difficoltà, per non dire indignazione per molti aspetti negativi che permangono anche dopo le modifiche proposte dalla I e dalla V Commissione.

Due aspetti ci lasciano perplessi ed indignati. Il primo riguarda il disprezzo per la volontà manifestata dal Parlamento su questi importanti problemi. È noioso conti-

nuare a ricordare decisioni unanimemente prese in questa Commissione con ordini del giorno accolti dal ministro anche in occasione del dibattito sul bilancio, nel senso di superare l'anacronistica situazione dell'istituto delle concessioni in questo settore di preminente interesse pubblico. Potrei fare un elenco di quante volte la nostra Commissione ha unanimemente manifestato la propria volontà, sempre accolta dal Governo, e di cui non si tiene conto.

L'altro aspetto è questo: alcuni anni fa i ministri competenti hanno nominato una commissione interministeriale con un mandato molto preciso, e cioè di svolgere un'indagine sullo stato delle società concessionarie di servizi di trasporto. Questa commissione, in un documento molto interessante, metteva in evidenza che i cospicui finanziamenti erogati con la legge n. 1221 del 1952 non avevano affrontato e nemmeno sfiorato il problema.

I membri della commissione erano tecnici, non uomini politici, erano funzionari dei Ministeri competenti, e si sforzavano di riproporre il problema in tutta la sua evidenza, avanzando soluzioni articolate per far sì che si smettesse, una buona volta, di sperperare miliardi per non risolvere niente. Purtroppo non si è tenuto conto, e si continua a non tener conto, del fatto che, nonostante le somme erogate, la situazione delle linee date in concessione continua a peggiorare, sia dal punto di vista economico che da quello della funzionalità ed efficienza dei servizi. Esaminando in sede referente questo disegno di legge, per esempio, abbiamo parlato della situazione delle linee concesse sarde, dove si è toccato il fondo, perchè non si pagano nemmeno più i salari e gli stipendi ai dipendenti. Ma queste sono cose veramente incredibili, tanto che chi vive al di fuori del Parlamento può rimanerne sconcertato, senza più sapere cosa pensare.

Insomma, di fronte alla volontà politica del Parlamento, alle conclusioni dei tecnici, alla drammatica realtà delle aziende che non riescono nemmeno più a pagare salari e stipendi, noi continuiamo a percorrere sempre la stessa, inutile strada. Continuando su di essa, costringeremo ogni giorno di più l'utente a servirsi dell'automobile anche quando non ne avrebbe la possibilità, perchè i servizi che le concesse offrono sono veramente ad un livello inaccettabile.

La seconda grossa critica che sento il dovere di muovere, è relativa al fatto che si vuole a tutti i costi ignorare la volontà del

Parlamento e delle Regioni; dalle altre Commissioni ci viene sovente proposto di tener conto della realtà regionale, cosa che il provvedimento al nostro esame ignora completamente.

A parte le critiche che sentiamo il dovere di rivolgere, non abbiamo ostacolato il corso del provvedimento, né tanto meno lo abbiamo bloccato, cosa che avremmo potuto fare facilmente. Ci limitiamo a votare contro dopo aver fatto le nostre critiche, e soprattutto con la speranza che l'ordine del giorno da noi presentato, che reca anche la firma di rappresentanti di altri Gruppi politici, non solo venga accolto dal Governo, ma che lo si consideri con uno spirito diverso dal solito, in modo che la volontà del Parlamento sia rispettata.

DAMICO. Due osservazioni di carattere particolare: la prima si riferisce al fatto che in ogni caso la legge prevede che le sovvenzioni abbiano luogo solamente qualora effettivamente servano ad un potenziamento dell'azienda. Deve essere chiaro, quindi, che le sovvenzioni non possono servire per pagare gli stipendi agli operai, e che se qualche concessionario non paga — com'è il caso delle linee sarde — il Governo ha il dovere di togliergli la concessione, di punirlo come si merita, e di sostituirlo con un commissario governativo che prenda le redini della situazione.

Noi chiediamo pertanto che il Governo si renda garante del fatto che i 2 miliardi serviranno effettivamente al potenziamento dei servizi; almeno si tratterà in ogni caso di politica di investimenti.

La seconda osservazione riguarda l'articolo 1, e precisamente il punto b), con il quale si autorizzano le aziende non solo a prendere più soldi dallo Stato, ma anche a ridurre la efficienza dei servizi, il che è inconcepibile. Chiedo almeno che la riduzione dei servizi sia stabilita d'intesa con le amministrazioni comunali interessate.

Confermo che il nostro voto sarà contrario.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Nel corso della discussione svoltasi in sede referente abbiamo già ampiamente affrontato questi problemi, in particolare per esempio quelli sollevati dall'onorevole Battistella nella parte iniziale del suo intervento. Non ci rimane

per tanto che confermare la nostra precedente posizione, in linea di massima — sia pure con certe riserve che hanno la loro importanza — favorevole all'approvazione del disegno di legge.

Per quanto riguarda le riserve espresse dall'onorevole Damico in ordine all'articolo 1, lettera b), penso che sia opportuno precisare la portata della norma mediante l'approvazione di un ordine del giorno che rende chiaro che la disposizione non può essere interpretata nei termini indicati dall'onorevole Damico, e cioè dobbiamo evitare che le concessionarie, alle quali noi diamo del denaro, prendano pretesto per ridurre i servizi necessari o, ancora peggio, diminuire il personale licenziandolo. Pertanto io porrò un ordine del giorno che invita il Governo e gli organi competenti a sorvegliare affinché questo comma non venga interpretato in modo errato.

Detto ciò, sollecito nuovamente l'approvazione del disegno di legge con le modifiche suggerite dalla I e dalla V Commissione.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Aggiungerò poche considerazioni, perchè nel corso della precedente riunione abbiamo discusso in ordine ai problemi oggi sollevati, tanto che per le vie brevi ho avuto modo di rispondere sulla situazione delle ferrovie concessionarie sarde e sugli impegni del Governo in proposito.

Ripeto che siamo intervenuti diffidando che se la situazione si dovesse protrarre con quello stato di cose che tutti conosciamo, non vi potranno che essere energici tentativi ed interventi al fine di garantire le paghe ai dipendenti di tutti i servizi.

Per quanto riguarda il problema sul piano generale, io fornirò alla Commissione della Camera, così come ho fatto con quella del Senato, tutti i dati relativi ai nostri interventi finanziari a favore delle società concessionarie. È opportuno che il Parlamento ne prenda visione, proprio per dare atto di quanto lo Stato fa e attua nei confronti di queste ferrovie concessionarie. Ritengo che una volta che questi documenti saranno a disposizione dei colleghi, molte delle perplessità potranno essere se non fugate per lo meno ridimensionate, anche perchè è chiaro che vi è una nostra tendenza ad intervenire in un determinato modo.

Ora rispondo all'onorevole Damico. È evidente che lo spirito della legge deve essere rispettato e il Governo se ne fa garante, af-

finché queste agevolazioni e questi aiuti che noi concediamo vadano nel senso che la legge indica e non vi possano essere deviazioni a tal proposito. Pertanto se l'onorevole Bianchi presenterà un ordine del giorno nel senso da lei indicato, a nome del Governo l'accoglierò senz'altro.

Mi dichiaro favorevole agli emendamenti proposti dalla I e della V Commissione, anche se la loro approvazione ritarderà la conclusione dell'*iter* del provvedimento, in quanto la Commissione del Senato in questa settimana è impegnata nella discussione dei bilanci, per cui per approvare definitivamente questo disegno di legge si arriverà al dieci o dodici novembre, creando di nuovo delle attese tra il personale delle linee concessionarie. D'altra parte non vi è possibilità di scelta e pertanto invito la Commissione ad approvare il provvedimento con le modifiche suggerite.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Poiché agli articoli 1, 2, 3 e 4 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Dopo il primo comma dell'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono aggiunti i seguenti:

« Qualora, anche dopo la seconda revisione, intervengano mutamenti nelle condizioni economiche dell'esercizio, lo stesso Ministro è autorizzato a disporre una terza revisione.

I provvedimenti di revisione per l'aumento della sovvenzione d'esercizio saranno in ogni caso subordinati:

a) alla condizione che il mutato rapporto tra prodotti e spese nelle voci considerate nei piani finanziari istituiti per la determinazione e revisione delle sovvenzioni sia tale da compromettere, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione statale, sulla base dei criteri all'uopo indicati dalla Commissione interministeriale di cui al successivo articolo 10, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio;

b) all'adozione da parte dei concessionari di tutte le economie compatibili con l'importanza dei servizi esercitati, anche ricorrendosi, ove sia possibile senza danno per l'economia delle zone servite, ad ulteriori trasformazioni, semplificazioni e riduzioni dei servizi in applicazione delle leggi vigenti.

Anche la decorrenza della terza revisione è fissata allo scadere del triennio d'efficacia della revisione precedente.

Ove nel corso del triennio intercorrente tra l'una e l'altra revisione si manifestino disavanzi d'esercizio rispetto ai quali risulti insufficiente la sovvenzione in atto, e che giustifichino l'intervento dello Stato per assicurare il regolare funzionamento dei servizi, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, su conforme parere della Commissione interministeriale prevista dal successivo articolo 10, può concedere, nel triennio medesimo, integrazioni della sovvenzione di cui sopra.

Dette integrazioni non potranno, nel loro complesso, superare il 20 per cento della sovvenzione accordata ai sensi della presente legge e saranno recuperate a carico della maggior sovvenzione che risulterà dovuta in sede della successiva revisione.

Le presenti disposizioni valgono anche per le sovvenzioni determinate con provvedimenti di legge ».

(*E approvato*).

ART. 2.

In sede di revisione della sovvenzione di esercizio potrà tenersi conto della quota di ammortamento ed interessi o della sola quota di interessi — rispettivamente per spese relative a lavori agli impianti fissi o per approvvigionamento di nuovo materiale rotabile — della spesa di ammodernamento, sicuramente accertabile ed effettivamente necessaria per l'esecuzione di lavori debitamente approvati, rimasta a carico del concessionario perché non coperta né dagli utili di esercizio né dagli interventi finanziari dello Stato in contributo o sovvenzione.

Valgono per le relative quote di sovvenzione le disposizioni di cui all'ultima parte dell'articolo 7 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Le revisioni triennali possono riguardare anche la misura annua dei fondi di rinnovo da costituirsi per gli impianti e per il materiale rotabile.

Le quote annue dei fondi di rinnovo saranno direttamente trattenute dall'Amministrazione su ciascuna trimestralità della sovvenzione, per essere investite, alla fine dell'anno cui si riferiscono, con le modalità previste dal regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752.

(*E approvato*).

ART. 3.

Le disposizioni di cui alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni ed integrazioni, sono estese ai servizi di navigazione interna in regime di concessione.

Le disposizioni medesime sono altresì applicate anche agli impianti aperti all'esercizio posteriormente alla data del 1° luglio 1952.

Per gli impianti per i quali non sia stata ancora data applicazione alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, le sovvenzioni, da determinarsi con decorrenza dal primo esercizio annuale di cui si accerta la passività, potranno superare i limiti stabiliti dall'articolo 2 della stessa legge.

(È approvato).

ART. 4.

Le disposizioni di cui all'articolo 2 del decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, convertito nella legge 8 maggio 1933, n. 624, ed alla lettera c) del primo comma dell'articolo 1 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono applicabili anche alle filovie extraurbane in regime di concessione.

(È approvato).

In relazione al parere espresso dalla Commissione Affari costituzionali, il relatore ha proposto il seguente articolo aggiuntivo.

ART. 4-bis.

Le disposizioni di cui ai precedenti articoli si applicano fino a quando le regioni non eserciteranno le funzioni loro attribuite in attuazione delle norme previste dagli articoli 117 e 118 della Costituzione per le linee di trasporto oggetto della presente legge.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 5:

ART. 5.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 2.000 milioni per l'anno 1971, si farà fronte mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Il relatore ha proposto il seguente emendamento:

Sostituire l'intero articolo con il seguente:

« All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 2.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1971 e 1972 si provvede mediante corrispondenti riduzioni degli stanziamenti rispettivamente iscritti al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Gli onorevoli Battistella, Querci, Brizioli, Azimonti, Bianchi Gerardo, Squicciarini, Russo Ferdinando e Gatto hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione trasporti,

in sede di esame del disegno di legge n. 3405 recante modifiche e integrazioni alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione; riconoscendo la particolare funzione integrativa che la rete ferroviaria secondaria deve essere chiamata ad assolvere rispetto alla rete statale, nel quadro di una azione di risanamento dell'iniziativa di Stato nel settore dei trasporti;

constatato che la legge 2 agosto 1952, n. 1221, nonostante i cospicui finanziamenti erogati dallo Stato non ha raggiunto gli scopi prefissi, come è dimostrato dalla grave situazione finanziaria e di servizio nella quale oggi si trovano le ferrovie secondarie in concessione,

impegna il Governo:

1) a presentare al Parlamento un preciso piano con relativo programma da realizzare gradualmente per la pubblicizzazione della gestione delle ferrovie e di altre linee in concessione;

2 a disporre che, in relazione alla prossima piena funzionalità delle regioni, tutti i finanziamenti erogati dallo Stato in base alla normativa in vigore per l'esercizio ed il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione, siano erogati tramite le regioni;

3) ad intervenire immediatamente presso la direzione delle ferrovie complementari sarde (che hanno avuto contributi statali per

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 OTTOBRE 1971

circa 7 miliardi) affinché essa si impegni al regolare pagamento di salari e stipendi ai suoi dipendenti, in agitazione da lungo tempo ».

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Accolgo l'ordine del giorno.

BATTISTELLA. Insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Battistella ed altri di cui ho dato testé lettura.

(È approvato).

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

« La Commissione trasporti,
in sede di esame del disegno di legge n. 3405,

impegna il Governo:

1) a non procedere a nessuna nuova sovvenzione se non condizionata ad una corretta politica di investimenti per il rafforzamento dell'attività aziendale;

2) a non concedere nessuna sovvenzione quando la ristrutturazione di una azienda riduce l'efficienza del servizio di trasporto e reca danno alle zone interessate ».

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Accolgo anche questo ordine del giorno.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Insisto per la votazione del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Bianchi Gerardo di cui ho dato testé lettura.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Ulteriore aumento delle partecipazioni azionarie dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in aggiunta a quello disposto con legge 10 dicembre 1969, n. 969 (3543).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ulteriore aumento delle partecipazioni azionarie

della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in aggiunta a quello disposto con legge 10 dicembre 1969, n. 969 ».

L'onorevole Querci ha facoltà di svolgere la relazione.

QUERCI, *Relatore*. Il disegno di legge al nostro esame prevede un ulteriore aumento delle partecipazioni azionarie della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, avendo dovuto l'Istituto nazionale trasporti assumere l'esercizio di alcune linee automobilistiche nella zona di Avellino e di Bari, il che ha comportato per l'Istituto stesso nuove spese per lire 1.300 milioni nel 1969 e per 850 milioni nel 1970 e, quindi, per complessivi 2.150 milioni di cui una parte soltanto, e cioè un miliardo, è stato finanziato con la legge 10 dicembre 1969, n. 949. Si dispone pertanto una ulteriore spesa di lire 1.750 milioni per un corrispondente aumento del capitale delle società di cui l'azienda detiene il pacchetto azionario.

Ad onor del vero, devo dire che chiedere 1.750 milioni per l'acquisto di autolinee (che oltre tutto non funzionano, come quelle di Avellino e di Bari) urta contro il dettato della Costituzione, perché questa sarebbe materia di competenza delle regioni. Esiste quindi una notevole contraddizione tra la relazione introduttiva ed il contenuto reale della legge. Sarebbe pertanto forte la tentazione di apportare modifiche al testo della legge, ma se lo facessimo, e le erogazioni non avessero luogo — tenuto conto dei fatti verificatisi ultimamente, come la revoca delle concessioni alla Zeppieri — contribuiremmo ad aggravare l'attuale difficile situazione.

Quindi, sostanzialmente, qual'è il mio punto di vista su questo problema, al di là delle parole di un relatore che, in qualche modo, dovrebbe sostenere la legge nel suo complesso? Che tutte le motivazioni addotte a giustificare il provvedimento sono contraddittorie con i fini istituzionali dell'INT e della politica dei trasporti in genere, ma che tuttavia è necessario fare qualcosa perché le difficoltà dell'Istituto nazionale trasporti non aumentino.

Ora, siccome le tre righe che rappresentano il discorso di fondo di questa legge, dicono sostanzialmente che la somma sarà spesa unicamente per il potenziamento dei servizi, e non per le altre finalità di cui la relazione parla, direi che posso esprimere parere favorevole, sia pure con un grosso sforzo, necessario per riuscire a conciliare l'evidente contraddizione, rilevata anche dal-

la V Commissione, che nell'esprimere il suo parere dice: « La Commissione delibera di esprimere parere favorevole, ma manifesta ampie riserve sulla funzione programmatica della spesa autorizzata con il disegno di legge, e impostata al di fuori di qualsiasi quadro di riferimento per una organica e razionale sistemazione del settore dei pubblici trasporti ».

Stando così le cose, mentre invito la Commissione ad approvare il disegno di legge, sollecito anche — e non è la prima volta — un dibattito completo sulla natura e finalità dell'INT, sulla sua attività presente e sui suoi programmi futuri, sottolineando che ora il dibattito si rivela più che mai necessario, alla luce di tutte le cose nuove che stanno accadendo, non certo ultima la revoca della concessione alla Zeppieri.

Sempre la Commissione Bilancio, per quanto riguarda l'articolo 2, dice: « La Commissione segnala, inoltre, alla competente Commissione di merito, che l'indicazione di copertura contemplata dall'articolo 2 del disegno di legge e assicurata a riduzione degli stanziamenti del fondo globale 1970, resterà valida solo se il provvedimento sarà legislativamente perfezionato entro il 31 dicembre 1971, a termini della legge 27 febbraio 1955, n. 64, che consente l'utilizzo delle somme accantonate sull'apposito fondo destinato al finanziamento di provvedimenti legislativi in corso non oltre l'esercizio finanziario successivo a quello della loro iscrizione in bilancio ».

Questo è un motivo di più per approvare oggi il provvedimento, impegnando però il Governo ad organizzare quanto prima un dibattito completo sulla situazione dell'Istituto nazionale trasporti e sullo sviluppo che ad esso dovrà essere assegnato per il potenziamento dei servizi pubblici in concessione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

DAMICO. Non ho altre riserve da aggiungere a quelle avanzate dall'onorevole Querci, che mi trovano perfettamente consenziente. Aggiungo soltanto che, per quanto riguarda l'INT, dovremmo fissare anche un termine entro cui definire l'orientamento generale. La cosa è importante, soprattutto se è vero che entro il prossimo gennaio le regioni entreranno nella pienezza delle loro funzioni. Noi infatti — condivido l'opinione dell'onorevole Querci — corriamo oggi dietro alle esigenze così come esse si manifestano, e se

la linea di fondo potrebbe anche trovarci d'accordo, non mancano i pericoli: in primo luogo che tra un anno ci si trovi di nuovo allo stesso punto, ed in secondo luogo di premiare gente che non ha diritto di essere premiata. La revoca della concessione è infatti strettamente collegata all'inadempienza, mentre la concessione stessa dovrebbe essere fatta alla regione, per cui tutto il discorso dovrebbe essere impostato in un modo nuovo.

Non dimentichiamo inoltre che l'Istituto nazionale trasporti aveva come finalità quella di svolgere una particolare attività nel settore del trasporto merci da porta a porta. Stando così le cose, una questione ci si ripropone in primo luogo: quella relativa ai carichi assiali, ai trasporti su strada, cioè tutto il problema della regolamentazione dell'autotrasporto merci.

In questo quadro è necessaria anche una politica di programmazione, alla quale giustamente si richiamava il relatore Querci, che possa costituire un punto di riferimento, perchè non basta solo regolamentare il settore, ma anche affrontare il grosso tema degli autoparchi, per esempio nelle zone di Roma, Milano e Torino per i grandi depositi merci.

Ho aperto questo problema, perchè la riforma dell'Istituto nazionale trasporti ci riconduce alla riforma generale per la sistemazione degli autotrasporti.

CARADONNA. Colgo l'occasione per sensibilizzare il Governo sul problema dei trasporti collettivi automobilistici.

In occasione degli avvenimenti accaduti nel Lazio, in merito all'autotrasporto in concessione si è rilevata una nuova politica del Governo, che però mi sembra operi sul piano episodico. In proposito, insieme all'onorevole Marino, ho inviato una lettera al Presidente della Commissione affinché si facesse promotore di un dibattito con il Governo, in sede di Commissione, perchè evidentemente si tratta di problemi complessi, che non possono essere affrontati in modo episodico, e nei quali rientra il potenziamento dell'Istituto nazionale trasporti.

Il problema della politica dei trasporti deve essere affrontato globalmente, per stabilire se le linee concessionarie si vogliono rendere pubbliche o lasciarle ai privati, per evitare che si creino una serie di disservizi, proteste del personale e crisi di aziende, vere o presunte, che poi si risolvono a danno dei cittadini che devono usufruire del mezzo pubblico. Se si continua a seguire una politica di questo genere, non facciamo gli in-

teressi della popolazione che deve essere in grado di utilizzare dei mezzi di trasporto validi.

La revoca della concessione a Zeppieri può portare al potenziamento della ferrovia che passa per Valmontone, in quanto numerose fermate furono abolite per favorire le autolinee di trasporto in concessione. In merito ho presentato un'interrogazione al Ministro, anche perchè i cittadini richiedono il ripristino delle fermate. Questo è un problema che riguarda lo Stato anche nell'ambito dei trasporti regionali, così come riguarda lo Stato l'INT per gli eventuali potenziamenti o adeguamenti del trasporto passeggeri oltre quello merci per cui era stato istituito.

Tutta questa politica bisognerebbe che venisse affrontata sapendo dove si vuole arrivare e che cosa si vuole fare ed evitando che lo Stato intervenga episodicamente, perchè se esiste la competenza regionale, non si comprende perchè il Ministro abbia revocato la concessione.

In merito alla Stefer, non si sa quanto essa costi al comune di Roma e intanto lo Stato, finanziando questo comune interviene nella politica dei trasporti, senza che vi sia né un programma di spesa, né attività concrete realizzate da un unico ente o da un'unica amministrazione. Bisogna sapere quali obiettivi si vogliono raggiungere e come si vogliono raggiungere. Questa politica basata sull'incertezza può trascinarsi per anni ed impedire che si facciano dei programmi seri e degli investimenti di capitale privato, pubblico o misto per creare delle strutture efficienti.

Quando non si definiscono le competenze, l'avvenire è incerto e si vive di piccoli finanziamenti o di provvedimenti provvisori.

Io chiedo che il Governo in Commissione ci esponga i propri programmi in materia e si cominci a discuterne, in modo da prendere poi delle decisioni che non siano episodiche, prima che le cose si deteriorino e diventino difficilmente risolvibili sul piano tecnico e dell'efficienza.

Non ho nulla in contrario per l'approvazione di questo disegno di legge, ma ho sollevato il problema di carattere generale.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

QUERCI, Relatore. Ritengo di non dovere aggiungere altro a quanto ho già esposto.

CENGARLE, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Sono ben lieto di potermi fare carico della richiesta che il relatore ha formulato, e che è stata accolta da tutti i gruppi, in ordine ad un dibattito sul problema dell'INT.

Noi tutti sappiamo che cos'è questo Istituto, che è sorto diversi anni fa con lo scopo di svolgere un determinato servizio sostitutivo delle ferrovie dello Stato, in modo particolare per quanto concerne il trasporto merci da porta a porta e il servizio a domicilio.

Con l'andar del tempo, evidentemente, si sono verificate determinate situazioni, per cui specialmente negli ultimi tempi l'Istituto è diventato un po' l'ospedale di pronto soccorso di alcune aziende in difficoltà.

L'INT è di proprietà delle ferrovie dello Stato e, approvando la legge che stabiliva un determinato contributo alle autolinee in concessione, abbiamo incluso un articolo preferenziale per l'INT, allo scopo di dargli la possibilità di intervenire come le varie istanze locali richiedevano.

In questi giorni ci troviamo di fronte a delle richieste formulate dalle regioni, per cui siamo intervenuti nei confronti della Zeppieri; analogamente mesi fa siamo intervenuti per i servizi pubblici in provincia di Rieti e in passato in Puglia e in altri luoghi, affidando all'INT compiti che non sono di sua spettanza, se vogliamo essere obiettivi.

Nel corso del dibattito che la Commissione sollecita verificheremo quanto si è realizzato in questi ultimi tempi e avremo modo di indicare — come stanno facendo le ferrovie con i loro consigli di amministrazione — i compiti dell'Istituto e quelle che potranno essere in futuro anche le prospettive di azione.

Oggi ci troviamo in uno stato di necessità, come ha ricordato il relatore, in contraddizione con la relazione che accompagna il disegno di legge, ed io sono del parere che la Commissione debba approvare questo provvedimento per le scadenze immediate che ha l'INT e per le considerazioni che sono state formulate da più parti.

Voglio dire all'onorevole Damico che il problema dell'autotrasporto io ho avuto modo di seguirlo ed approfondirlo con la collaborazione di una commissione che ha lavorato di buona lena e ha predisposto una serie di provvedimenti che, oggi come oggi, non sono più all'esame del nostro Ministero, ma al concerto di altri Ministeri, tant'è vero che

non più tardi di ieri sera in un incontro con il Presidente del Consiglio abbiamo sollecitato la presentazione di tali provvedimenti concernenti le tariffe degli autotrasporti, mentre in riferimento ai carichi assiali noi, come Governo italiano, siamo vincolati ad una decisione comunitaria, che dovrebbe essere presa nei primi giorni del prossimo mese di dicembre, dopodiché noi la dovremo recepire obbligatoriamente ed applicare nel nostro paese. Sta di fatto che se entro tale termine non dovesse ancora esserci tale decisione, noi come Governo italiano proporremo al Parlamento alcune modifiche proprio per non mettere gli autotrasporti italiani in condizioni di inferiorità rispetto ai concorrenti esteri. Detto questo, rinnovo l'invito a nome del Governo che questo disegno di legge venga approvato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Poiché non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Ad integrazione della spesa di lire un miliardo di cui alla legge 10 dicembre 1969, n. 969, è autorizzata una ulteriore spesa di lire 1.750 milioni per consentire all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato un corrispondente aumento del capitale delle società di cui l'azienda stessa detiene una partecipazione azionaria ai fini del potenziamento dei pubblici servizi automobilistici e delle attrezzature destinate all'esercizio di essi.

A tale scopo il Ministero del tesoro corrisponderà all'azienda predetta una sovvenzione straordinaria di lire 1.750 milioni.

(È approvato).

ART. 2.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge di lire 1.750 milioni si provvede a carico del capitolo 5381 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1970.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, recante provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (3405):

Presenti e votanti	23
Maggioranza	12
Voti favorevoli	17
Voti contrari	6

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Ulteriore aumento delle partecipazioni azionarie dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in aggiunta a quello disposto con legge 10 dicembre 1969, n. 969 » (3543):

Presenti e votanti	23
Maggioranza	12
Voti favorevoli	21
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Ballarin, Bassi Aldo, Battistella, Bianchi Gerardo, Brizioli, Canestrari, Caradonna, Cebrelli, Damico, Foscari, Gatto, Ianniello, Longoni, Mancini Antonio, Marraccini, Merli, Monaco, Querci, Salomone, Scianatico, Skerk, Squicciarini e Volpe.

Sono in missione:

Ceravolo Sergio, Giachini, Guerrini Giorgio, Guglielmino, Marino, Marocco, Russo Ferdinando e Zucchini.

La seduta termina alle 10,40.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO