

SENATO DELLA REPUBBLICA
V LEGISLATURA

(N. 1419-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE
(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI e MARINA
MERCANTILE)

(RELATORE SAMMARTINO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla 10^a Commissione permanente (Trasporti e aviazione civile, marina mercantile, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati nella seduta del 12 novembre 1970 (V. Stampato n. 2215)

presentato dal Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

di concerto col Ministro del Tesoro

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 19 novembre 1970*

Erogazione, per gli anni 1968, 1969 e 1970, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori

Comunicata alla Presidenza il 28 gennaio 1971

ONOREVOLI SENATORI. — Adempio al dovere di esporre il pensiero della 7^a Commissione permanente, in ordine al disegno di legge che concerne la erogazione di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori, il cui esame venne affrontato nelle sedute del 10 e del 16 dicembre 1970.

Prima però di illustrare le conclusioni della Commissione stessa è necessario chiarire la portata del provvedimento, con i voti che su esso sono stati espressi dagli onorevoli colleghi della Commissione.

Il disegno di legge, dunque, presentato dal Governo alla Camera dei deputati il 19 gennaio 1970 ed approvato da quella Commissione trasporti, riunita in sede legislativa, il 12 novembre 1970, si richiama ad un analogo provvedimento, tradotto nella legge 28 marzo 1968, n. 375. E va subito aggiunto che esso nasceva assolutamente identico, nello spirito e nella forma, a quello che era stato il primo provvedimento surricordato; ne era, cioè, la riproduzione pressochè letterale.

La legge n. 375 aveva previsto una spesa di lire 4 miliardi e si riferiva alle percorrenze del solo secondo semestre 1967; il disegno di legge in esame aveva previsto, in partenza, una spesa di 8 miliardi e stabiliva la concessione di contributi in ordine alla percorrenza chilometrica dell'anno 1968, tenendo conto della sola situazione finanziaria, come denunciata da ciascuna azienda.

Il disegno di legge prevedeva inoltre — mi riferisco al testo iniziale, al fine di porre il Senato in grado di misurare l'apporto costruttivo che all'odierna formulazione ha dato l'altro ramo del Parlamento — la subordinazione della concessione alla condizione che il titolare dell'azienda richiedente, al momento della liquidazione, risultasse legittimamente esercente le autolinee. Vengono quindi escluse le curatele fallimentari, altrimenti il beneficio andrebbe a vantaggio dei creditori, eludendo il mero interesse del pubblico servizio. Altra norma contenuta nel presente disegno di legge, che non figurava nella legge n. 375, è quella contemplata nell'articolo 2. Con essa si dà al Ministero dei trasporti e del-

l'aviazione civile la facoltà di vincolare, in tutto o in parte, l'utilizzazione del contributo accordato al rinnovo del materiale rotabile. Lo stato di persistente crisi del settore ha impedito, in molti casi, i rinnovi degli automezzi, donde la situazione di precarietà delle ditte concessionarie.

Il provvedimento al nostro esame, confrontato col testo governativo originario, presenta notevoli aspetti migliorativi. Infatti, la erogazione di contributi viene prevista non più solo per l'esercizio 1968, ma estesa agli esercizi 1969 e 1970; il limite di lire 20 per autobus-chilometro è elevato a lire 30, con possibilità di aumento sino a lire 60 per le autolinee dipendenti da imprese a partecipazione dello Stato o delle regioni, o che operino in zone montane, ovvero nei territori di cui alle leggi speciali sull'industrializzazione delle zone depresse. Sono esplicitamente escluse dal beneficio le aziende che non siano in regola con le leggi sociali e non rispettino i contratti di lavoro, e quelle che esercitino autolinee in subappalto.

L'articolo 2, nel caso di concessione del contributo col vincolo della sua utilizzazione per il rinnovo del materiale rotabile, prevede il parere della giunta regionale.

L'articolo 3 detta i criteri e le modalità di erogazioni dei contributi, mentre gli articoli 4 e 5 si presentano in testo ben più ampio rispetto al primitivo, in conseguenza della maggiore spesa implicata, e precisamente: lire 8 miliardi in rapporto alle percorrenze 1968, lire 8 miliardi in rapporto alle percorrenze effettuate nel 1969 e lire 10 miliardi in relazione a quelle del 1970, da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'articolo 5 cita i capitoli di bilancio del Ministero del tesoro dai quali si attingeranno i fondi in tale misura stabiliti, ossia 26 miliardi di lire: capitoli 3523 e 5381, riferiti rispettivamente agli anni 1969 e 1970, che concernono i fondi occorrenti per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Già nel corso della mia relazione orale e nel dibattito che ne seguì in Commissione, fu avvertita la necessità di un più ampio discorso sulla materia che, ancora una vol-

LEGISLATURA V - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ta, costituisce oggetto di un provvedimento a sè stante, isolato, parziale, che muove da uno stato di necessità, di urgenza. È questo, senza volerci nascondere la verità, un provvedimento-tampone, è un'altra « bombola di ossigeno » in attesa di una qualche cosa di più completo, di una legge organica proiettata nel tempo, che contempi i vari, molteplici aspetti del problema dei traffici in relazione alle difficoltà sempre crescenti degli autoservizi di linea nell'esercizio della loro attività e nel quadro, ormai preciso, non più ipotetico, dell'istituto regionale. Qui, insomma, intendiamo considerare definitivamente chiuso un capitolo, per dir così, accidentale e confermare la nostra certezza che la nuova disciplina dei trasporti extraurbani, nel quadro della quale l'ente regione dovrà assolvere uno dei suoi compiti istituzionali, non tarderà a venire dinanzi al Parlamento.

Non v'è chi non veda la perdurante situazione di precarietà in cui versano le ditte concessionarie di autolinee e perciò non accetti la necessità, l'urgenza, del provvedimento, utile quanto meno a sanare situazioni patologiche, particolarmente drammatiche nelle più povere regioni e provincie del nostro Paese: povere di reddito come di popolazione da servire. Nelle nostre regioni, dove la campagna è spopolata, si è fatta rara la domanda di concessioni di linee; sicchè vi sono nuclei abitati, non esclusi comuni anche di notevole importanza, non più allacciati, ed altri che sono sul punto di perdere ogni collegamento col resto del mondo.

Le ditte, per assumere un servizio, chiedono sovvenzioni ai comuni e, in qualche caso, la richiesta di sovvenzione comunale è avanzata dalle ditte private prima di istituire un servizio.

Il piccolo trasportatore non trova spazio, là dove la legge, che regola la disciplina delle autolinee, è sempre quella del 1939 e favorisce la concentrazione dei « grossi », che

spesso costituisce una sopraffazione del più forte ai danni del piccolo imprenditore.

In sede di scelta dei criteri di erogazione dei contributi alle autolinee, la Commissione ha raccomandato al Ministero di tener conto di due non trascurabili elementi: negare il contributo alle aziende che gestiscono in concessione una ferrovia ed, in parallelo, un'autolinea; accordare una misura più alta di contributo a quelle aziende che operano in zone di montagna, su strade non ancora asfaltate, sulle quali dunque il logorio degli automezzi e degli pneumatici è maggiore: 15 chilometri di strada di campagna, onorevoli colleghi, sono assai più che 70 chilometri di autostrada!

Questo il contenuto, la portata e la dimensione del provvedimento, sulla cui necessità — si ripete — la Commissione si è dichiarata concorde.

Ma il discorso si è esteso ad un settore di trasporto di persone che non è, allo stato, meno drammatico di quello delle aziende private di trasporto pubblico extraurbano: ci riferiamo alle aziende pubbliche di trasporto urbano.

La Commissione è stata unanime nel riconoscere urgente la soluzione del problema, considerato ugualmente grave, delle aziende municipalizzate, ed ha sollecitato l'esame e l'approvazione del disegno di legge n. 1065, su esso richiamando la sollecitudine del Governo, il quale — va ricordato — per bocca del Ministro del tesoro, si è dichiarato disponibile per l'esame dei problemi delle aziende stesse, nel quadro delle scelte che si dovranno, senza ulteriori remore, adottare.

Tutto ciò premesso, io mi onoro chiedere al Senato il voto favorevole sul presente disegno di legge, la cui applicazione è vivamente attesa dalla vasta categoria degli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori e dei loro dipendenti.

SAMMARTINO, *relatore*

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Agli enti pubblici e agli imprenditori che esercitano professionalmente autoservizi pubblici di linea ordinari di concessione statale, e che non usufruiscono di altri interventi finanziari, sussidi e sovvenzioni a carico dello Stato, può essere accordato un contributo finanziario dello Stato in relazione alle percorrenze chilometriche effettuate negli anni 1968, 1969 e 1970 ed alle condizioni economiche dei relativi esercizi.

Il contributo potrà essere corrisposto fino al limite di lire 30 per autobus-chilometro. Potrà però essere elevato fino al limite di lire 60 per autobus-chilometro per le autolinee dipendenti da imprese a partecipazione dello Stato o delle regioni, o che si svolgono in zone montane, ovvero nei territori di cui alle leggi speciali per la industrializzazione delle zone depresse.

Per gli autoservizi pubblici di linea ordinari di concessione statale, gestiti da imprese a totale partecipazione dello Stato o di sue Aziende autonome, i cui collegi sindacali siano formati esclusivamente da rappresentanti dell'Amministrazione dello Stato, il contributo sarà corrisposto nella misura dell'80 per cento del disavanzo di esercizio, risultante dal conto economico approvato dagli organi amministratori delle rispettive imprese e convalidato dal visto dei relativi collegi sindacali.

Il contributo è destinato ad assicurare la prosecuzione dei pubblici autoservizi ed a garantire lo stato di efficienza del necessario materiale rotabile. Il contributo sarà accordato alle imprese che al momento della liquidazione dello stesso siano legittimamente esercenti delle autolinee per le quali il contributo verrà concesso. Sono escluse dal contributo le imprese esercenti le autolinee in subappalto, quelle che non hanno assicurato la normale efficienza del servizio

e quelle che non hanno rispettato il contratto di lavoro e le leggi sociali.

Art. 2.

All'atto della concessione del contributo previsto all'articolo 1, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il parere delle giunte regionali nel cui territorio si esercita il servizio in concessione, ha facoltà di vincolare, in tutto o in parte, la utilizzazione del contributo accordato al rinnovo del materiale rotabile.

Art. 3.

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 relativa alle linee concorrenti ai servizi di trasporto ad impianti fissi, sulla base dell'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 agosto 1949, n. 410.

Art. 4.

Per l'attuazione della presente legge è autorizzata la spesa di lire 8 miliardi in relazione alle percorrenze effettuate nell'anno 1968, di lire 8 miliardi in relazione a quelle svolte nel 1969 e di lire 10 miliardi in relazione a quelle effettuate nell'anno 1970, da iscriverne nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Art. 5.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge per il 1968 si farà fronte con corrispondente riduzione del fondo di cui al capitolo 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1969; mentre all'onere derivante dall'attuazione

della presente legge per gli anni 1969 e 1970 si farà fronte mediante riduzione del fondo iscritto al 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, per quanto previsto nel precedente comma, le occorrenti variazioni di bilancio.