CAMERA DEI DEPUTATI N. 1427-A

RELAZIONE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

(RELATORE **AMODIO**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DALLA VIII COMMISSIONE PERMANENTE (LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI) DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

nella seduta del 13 dicembre 1972 (Stampato n. 445)

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
(BOZZI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(MALAGODI)

E COL MINISTRO DEL BILANCIO
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(TAVIANI)

Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera il 21 dicembre 1972

—

Erogazione per l'anno 1971 e per il primo trimestre dell'anno 1972 di contributi straordinari agli enti pubblici ed agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori

Presentata alla Presidenza il 2 novembre 1973

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il provvedimento che si propone all'approvazione dell'Assemblea ha specifico carattere di raccordo normativo tra una precedente situazione legislativa e la diversa regolamentazione della materia intercorsa con la introduzione degli enti regione. Ci si riferisce alle entità dei contributi - e conseguenti modalità di erogazione - concessi in emissione straordinaria agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori, secondo la legge 25 febbraio 1971, n. 94.

Com'è noto, la grave crisi settoriale che ha investito le imprese concessionarie di pubblici servizi, ha indotto il Governo ad emanare in passato alcuni provvedimenti legislativi per l'erogazione di contributi straordinari di esercizio in favore delle suddette imprese: così, con legge 28 marzo 1968, n. 375, si provvide a stanziare la somma di lire 4 miliardi per il secondo semestre 1967; e con la citata legge 25 febbraio 1971, n. 94, furono erogate lire 26 miliardi per gli anni 1968, 1969 e 1970.

Sia pure sotto la nozione di contributi straordinari, si è così instaurato un regime di erogazioni alle imprese esercenti autoservizi in concessione, che trova la sua giustificazione nell'effettiva utilità sociale dei servizi espletati e nei vincoli di ordine amministrativo che disciplinano l'esercizio di tale attività, primo tra tutti quello inerente la determinazione delle tariffe, riservato all'ente pubblico concedente.

Del resto, trattasi di un impegno già previsto dalla legislazione vigente e caduto in disuso solo a causa del favorevole andamento economico del settore negli anni '50; senza contare che, nell'ambito stesso della Comunità economica europea, l'attuazione della politica dei trasporti è condizionata al rispetto delle regole di libera concorrenza che, tra l'altro, impone agli enti concedenti di assumersi il carico economico degli oneri di pubblico servizio imposto alle imprese concessionarie.

Per effetto del passaggio dei poteri legislativi ed amministrativi in materia alle regioni a statuto ordinario, queste ultime sono divenute, a partire dal 1° aprile 1972, responsabili dell'andamento economico del settore. E si sono talmente compenetrate della loro funzione e dell'assoluta necessità di provvedere al sostegno finanziario delle imprese, da aver disposto, nella quasi totalità dei casi, l'erogazione di contributi di esercizio per il periodo 1° aprile-31 dicembre 1972, nonché per l'intero anno 1973.

Resta così scoperto di contribuzione il periodo afferente il 1971 ed il primo trimestre 1972, periodo che appunto è preso in considerazione dal presente disegno di legge, già approvato dal Senato. Questa saldatura appare dunque urgente e necessaria: per adeguare il comportamento dello Stato a quello delle regioni, che, pur nelle prime difficoltà di avvio del nuovo sistema costituzionale, hanno compreso l'indilazionabilità dell'intervento nel settore; per consentire alle regioni medesime di usufruire di una maggiore tranquillità nella disamina iniziata degli indirizzi futuri di politica dei trasporti da attuare e da proporre; per favorire una normalizzazione dei rapporti sindacali che stanno attraversando una fase di acuta tensione.

Dal che, dunque, la opportunità di varare un provvedimento, di portata unicamente ristretta al raccordo tra due regimi, limitandolo al periodo intermedio contenuto tra il 1° gennaio 1971 e il 30 marzo 1972.

Ed è questa la sostanza del disegno di legge che viene ora presentato al vostro esame; mentre non si ritiene che debba essere, questa, la sede per dissertare sulla validità o meno del sistema e sulla opportunità - vi sia o no - che in materia si adottino regolamentazioni diverse, coerenti alle vertenze e trattative, concluse od in corso nel settore. È, comunque, auspicabile che il primo provvedimento da varare per una disciplina più ordinata del settore medesimo sia quello di coordinamento tra Stato ed enti regione della normativa adottata. E detta tesi, già sostenuta dal relatore in sede di Commissione trasporti il 16 maggio 1973, trova fondamento nell'articolo 1 dello stesso decreto del Presidente della

Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, di trasferimento delle competenze agli enti regione; mentre permane il problema di fondo di affrontare con una legge quadro tutto l'intero settore dei trasporti, in ogni sua visuale meccanica e dinamica, che ci si augura sia sollecito impegno del Governo e del Parlamento.

Per quanto attiene alla incidenza finanziaria del provvedimento, è prevista una spesa complessiva di lire 12.500 milioni, dei quali 10.000 milioni per l'anno 1971 e 2.500 milioni per il primo trimestre 1972 (tre dodicesimi dello stanziamento di lire 10.000 milioni previsto nel capitolo 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, da sopprimere in conseguenza del trasferimento alle regioni delle materie concernenti le linee automobilistiche).

Dei contributi in questione dovrà beneficiare, ai sensi del terzo comma dell'articolo 1 della legge 25 febbraio 1971, n. 94, anche l'Istituto nazionale trasporti – unica impresa a totale partecipazione statale e propriamente dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato – per un importo presumibile, calcolato sulla base di quanto erogato per il 1970, di circa 1.000 milioni per il 1971 e di circa 250 milioni per il primo trimestre del 1972. Conseguentemente la somma disponibile per le altre mille aziende concessionarie pubbliche e private, verrà a ridursi a circa 11.250 milioni.

L'importo complessivo da erogare all'INT corrisponde, del resto, all'80 per cento del disavanzo di esercizio risultante dal conto economico approvato dagli organi amministrativi e vistato dal collegio dei sindaci.

Tenuto conto che il disavanzo complessivo degli enti e degli imprenditori ammessi alla contribuzione per l'anno 1970 è stato valutato, nell'anno stesso, in circa 30 miliardi, è da prevedere che il disegno di legge consentirà di sopperire soltanto, attesi anche gli aumenti dei costi intervenuti (carburante, ecc.), al 33 per cento circa del disavanzo del 1971 e del primo semestre del 1972.

La relazione all'Assemblea del testo approvato in sede referente dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati, volutamente qui si conclude, senza entrare nel merito di una situazione settoriale, appunto perché la stessa esula dal contesto del provvedimento in oggetto, la cui natura si è già individuato essere unicamente e precipuamente di coordinamento normativo.

AMODIO, *Relatore*.

PARERE DELLA V COMMISSIONE PERMANENTE

(BILANCIO E PROGRAMMAZIONE — PARTECIPAZIONI STATALI)

La Commissione delibera di esprimere parere favorevole.

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DALLA VIII COMMISSIONE PERMANENTE DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

—

ART. 1.

L'efficacia della legge 25 febbraio 1971, n. 94, è estesa all'anno 1971 e fino al 31 marzo 1972.

ART. 2.

L'articolo 2 della legge 25 febbraio 1971, n. 94, è così modificato:

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

ART. 3.

Per l'attuazione della presente legge è autorizzata, a carico dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, la complessiva spesa di lire 12.500 milioni di cui lire 10.000 milioni per le occorrenze riferite all'anno 1971 e lire 2.500 milioni per quelle relative all'indicato primo trimestre dell'anno 1972.

ART. 4.

All'onere di lire 12.500 milioni derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte mediante riduzione di pari importo del fondo iscritto al capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1972.

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

TESTO

DELLA COMMISSIONE

—

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.

ART. 3.

Identico.

ART. 4.

Identico.