

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

55° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 26 GIUGNO 1974

Presidenza del Presidente MARTINELLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Ulteriore ammodernamento del tronco italiano Domodossola-confine svizzero della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno » (1454) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 901, 902, 903
AVEZZANO COMES	903
GROSSI, <i>relatore alla Commissione</i>	902, 903
PISCITELLO	903
PRETI, <i>ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	903
SANTALCO	903

Discussione e approvazione:

« Rinnovo della facoltà concessa dalla legge 12 aprile 1969, n. 177, e dalla legge 30 giugno 1971, n. 508, relativa alla partecipazione dell'Alitalia-Linee aeree italiane - alla gestione della " Somali airlines " » (1579):

PRESIDENTE, <i>relatore alla Commissione</i>	904, 905
AVEZZANO COMES	905
PISCITELLO	905
SANTALCO	905

La seduta ha inizio alle ore 11,35.

C E B R E L L I, *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge:

« Ulteriore ammodernamento del tronco italiano Domodossola-confine svizzero della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno » (1454) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ulteriore ammodernamento del tronco italiano Domodossola-confine svizzero della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno », già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico che sul disegno di legge in esame sono stati richiesti i pareri della 3^a e del-

8ª COMMISSIONE

55° RESOCONTO STEN. (26 giugno 1974)

la 5ª Commissione. La Commissione bilancio e programmazione ha informato di non opporsi all'ulteriore corso dell'esame del disegno di legge alla condizione che, in seguito al decorso del tempo, il primo comma dell'articolo 3 venga così formulato: « All'ordine di lire 225 milioni derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte, per lire 100 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'anno finanziario 1971, e, per lire 125 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 3523 per l'anno finanziario 1972, a tal uopo intendendosi prorogato, per l'utilizzo delle predette somme, il termine indicato dalla legge 27 febbraio 1955, n. 64 ».

Per quanto concerne il parere della 3ª Commissione, poichè sono trascorsi i termini regolamentari, ai sensi dell'articolo 39, comma secondo del Regolamento, si intende che non reputa di doverne esprimerne alcuno.

Prego il senatore Grossi di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

G R O S S I, *relatore alla Commissione.* La ferrovia internazionale Domodossola-Locarno collega le due città attraverso le due valli Vigezzina e Centovalli, svolgendo un importante compito locale per i rapporti commerciali, turistici e sociali per la presenza di notevole movimento di pendolari.

Il tratto italiano Domodossola-confine è gestito in concessione per un tratto di 32 chilometri dalla Società subalpina. Il tratto svizzero, di 19 chilometri, dalle Ferrovie autolinee regionali ticinesi. E ciò in base alla regolamentazione prevista dalla convenzione italo-svizzera del 12 dicembre 1919.

Gli interventi da parte dello Stato nei confronti della suddetta linea si esplicarono in due contingenze. La prima, in applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, allorchè lo Stato erogò un contributo del 50 per cento per una spesa complessiva di 500 milioni, mentre da parte svizzera (non si dimentichi che questo secondo tratto è molto più corto) fu speso un miliardo di lire, ottenendo ovviamente, risultati di gran lunga superiori a quelli italiani. Cosicchè nel 1969,

con legge 30 ottobre, n. 790, fu necessario intervenire con una spesa straordinaria dello Stato, che consentì l'erogazione di sussidi integrativi di esercizio per il quinquennio 1966-1970.

Si è però dovuto constatare che l'ammmodernamento ottenuto era insufficiente e che altri lavori erano necessari per rendere pienamente efficiente la ferrovia. Da qui l'attuale proposta, che dispone stanziamenti, appunto, per un ulteriore ammodernamento del tronco italiano della Domodossola-Locarno.

Si tratta di lavori urgenti, in quanto, dopo quelli eseguiti contemporaneamente sul tratto italiano e sul tratto svizzero nel periodo 1952-53, non si è mai raggiunto, da parte nostra, lo stesso grado di ammodernamento e di gestione ottenuto da parte svizzera.

Nei auspici dell'assenso al disegno di legge in esame, non è possibile non rilevare la disorganicità degli interventi dello Stato nei confronti delle ferrovie in concessione: in pochi mesi abbiamo già deliberato tre provvedimenti diversi, per tre casi singoli in Sardegna, in Valtellina e, ora, per la Domodossola-confine. Anche se il Governo ha messo a disposizione ben 90 miliardi di lire per il caso più grave di ferrovie disastrose, quello delle Ferrovie nord di Milano, dimostrando, così, serie intenzioni di intervento, troverei opportuno raccomandare allo stesso Governo di risolvere organicamente il problema delle ferrovie in concessione: in armonia con gli enti regionali per quel che concerne le competenze, e nel quadro delle priorità per quel che attiene all'aspetto del finanziamento.

Ritornando al disegno di legge in esame, esso è composto di 3 articoli. Il primo comma dell'ultimo di essi dovrebbe essere modificato come suggerito dalla Commissione bilancio e programmazione, cioè tenendo conto della necessità di aggiornare i riferimenti di spesa essendo trascorso un anno dalla presentazione del provvedimento alla Presidenza della Camera dei deputati e oltre sei mesi dall'approvazione da parte di quella 10ª Commissione.

P R E S I D E N T E. Dichiaro aperta la discussione generale.

8^a COMMISSIONE

55° RESOCONTO STEN. (26 giugno 1974)

P I S C I T E L L O . Riconfermo il voto favorevole del nostro Gruppo, conformemente a quanto già avvenuto nell'altro ramo del Parlamento, in quanto la Domodossola-Locarno è una ferrovia che riveste non soltanto interesse turistico ma soprattutto sociale, in quanto è al servizio di numerosi lavoratori pendolari.

Certo, esiste l'esigenza di una riconsiderazione generale, di un approfondimento dell'intera materia delle ferrovie in concessione. Si tratta di un problema che avremo occasione di affrontare anche in sede di discussione del piano pluriennale per le ferrovie. Tuttavia è bene fin d'ora precisare che su questa materia non vi è dubbio che i collegamenti con gli enti regionali devono essere più specifici. Mi sembra che sia già stata accolta, da parte della Camera dei deputati, la richiesta di un aggiornamento degli orari, in modo che la Domodossola-Locarno si innesti in modo logico non soltanto nell'intero sistema dei collegamenti ferroviari svizzeri ma anche in quelli italiani. Non so se questo voto espresso dall'altro ramo del Parlamento abbia già avuto applicazione; in ogni caso, noi sollecitiamo perchè questa richiesta, peraltro accolta dal Governo, sia quanto prima soddisfatta.

S A N T A L C O . Anch'io, a nome del Gruppo della democrazia cristiana, esprimo l'adesione al disegno di legge.

A V E Z Z A N O C O M E S . Anche il Gruppo del partito socialista italiano voterà a favore del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

G R O S S I , *relatore alla Commissione*. Non ritengo di dover replicare agli interventi dei colleghi, dal momento che tutti hanno dichiarato la loro adesione al provvedimento.

P R E S I D E N T E . Il collega Piscitello ha accennato all'opportunità di un col-

legamento con gli enti regionali. Tra le materie che la Costituzione riconosce, con l'articolo 117, di competenza regionale non figurano le ferrovie destinate ai collegamenti internazionali. Ritengo, comunque, che un contatto sia ugualmente utile, specie in materia di compilazione degli orari.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non ho niente da aggiungere alla chiara relazione del senatore Grossi. Per quanto concerne l'osservazione del senatore Piscitello, mi rimetto a quanto ha detto, in modo autorevole, l'onorevole Presidente. Ad ogni modo, posso assicurare che siamo sempre stati in contatto con le Regioni anche per questa materia, che pure non è di loro stretta competenza. Comunque, i rapporti tra Stato e Regioni sono ottimi e non hanno finora mai dato luogo ad alcun contrasto.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Per l'ulteriore ammodernamento degli impianti fissi del tronco italiano Domodossola-confine svizzero della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno, in concessione alla Società subalpina di imprese ferroviarie, è autorizzata una spesa entro il limite di lire 225 milioni.

(È approvato).

Art. 2.

Il corrispettivo da accordare alla società indicata all'articolo 1 per l'esecuzione, eventualmente per gruppi, dei lavori e forniture di cui al medesimo articolo, e le relative modalità di pagamento saranno determinati con decreto dei Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del tesoro, sulla base della spesa riconosciuta ammissibile dalla commissione istituita a norma dell'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, in sede di esame

8ª COMMISSIONE

55° RESOCONTO STEN. (26 giugno 1974)

dei progetti esecutivi da presentare dalla società medesima.

(È approvato).

Art. 3.

All'onere di lire 225 milioni derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte, per lire 100 milioni, a carico della disponibilità del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1971, a tal uopo intendendosi prorogato per l'utilizzo delle disponibilità medesime il termine indicato dalla legge 27 febbraio 1965, n. 64, e, per lire 125 milioni, a carico del fondo iscritto al corrispondente capitolo numero 3523 per l'anno finanziario 1972.

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

La Commissione bilancio e programmazione ha proposto il seguente emendamento sostitutivo del primo comma, accolto dal relatore:

« All'onere di lire 225 milioni derivante dall'applicazione della presente legge, si farà fronte, per lire 100 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1971, e, per lire 125 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 3523 per l'anno finanziario 1972, a tal uopo intendendosi prorogato, per l'utilizzo delle predette somme, il termine indicato dalla legge 27 febbraio 1955, n. 64 ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 3 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Rinnovo della facoltà concessa dalla legge 12 aprile 1969, n. 177, e della legge 30 giugno 1971, n. 508, relativa alla partecipazione dell'Alitalia — Linee aeree italiane — alla gestione della "Somali airlines" » (1579)**

P R E S I D E N T E , *relatore alla Commissione.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Rinnovo della facoltà concessa dalla legge 12 aprile 1969, n. 177, e dalla legge 30 giugno 1971, n. 508, relativa alla partecipazione dell'Alitalia — Linee aeree italiane — alla gestione della "Somali airlines" », sul quale svolgerò io stesso una breve relazione.

Premesso che sul disegno di legge la Commissione bilancio e programmazione ha espresso il 15 maggio parere favorevole, ricordo che, con legge 12 aprile 1969, n. 177, fu data facoltà al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro degli affari esteri, di autorizzare la società Alitalia a partecipare, si diceva allora, nella misura del 50 per cento, alla gestione di una società somala di navigazione aerea, denominata « Somali airlines ». La facoltà fu concessa per la durata di 5 anni a decorrere dal 1° gennaio 1969 e quindi è scaduta col 31 dicembre 1973. Nel frattempo, tenuto conto anche della nuova legislazione della Repubblica democratica somala, con legge 30 giugno 1971, n. 508, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sempre con il concerto del Ministro degli affari esteri, autorizzò l'Alitalia a gestire i servizi aerei svolti dalla « Somali airlines », anche se la partecipazione della stessa Alitalia era divenuta inferiore al 50 per cento. In effetti, tale partecipazione fu ridotta al 49 per cento e correlativamente aumentata al 51 per cento quella della Repubblica democratica somala.

Quale compito si prefiggeva il nostro Paese nel prendere parte a questa iniziativa? Il prolungamento di quell'assistenza che l'Italia ha sempre fornito alla Somalia e che serve anche, in un certo qual modo, a tutelare gli

8^a COMMISSIONE

55° RESOCONTO STEN. (26 giugno 1974)

interessi nazionali tuttora vivi in quel Paese, quale naturale derivazione dei maggiori interessi che l'Italia aveva allorchè la Somalia costituiva, per una parte dell'attuale territorio, una nostra colonia.

La legge del 1969 stabilì che l'Alitalia avrebbe potuto corrispondere un contributo annuo fino a 200 milioni di lire, che naturalmente sarebbe stato a carico del bilancio italiano. Dice la relazione scritta che il servizio si è sviluppato: in proposito ho potuto dare un'occhiata anche alle relazioni della « Somali airlines », società per azioni, che ha sede in Mogadiscio. L'unica obiezione da muovere è che l'Alitalia, nel gestire questo servizio assieme alla Repubblica democratica somala, utilizza aerei che attualmente sono in notevole stato di obsolescenza tecnica. Comunque, il disegno di legge in esame propone di prolungare di un altro quinquennio la collaborazione dell'Alitalia, aumentando l'onere massimo annuo, per interventi, a 400 milioni di lire.

In tal modo, così dice la relazione che accompagna il disegno di legge (non è che ciò persuada molto, data la modesta entità della cifra), la società potrà gestire con maggiore modernità i servizi aerei interni. Facciamo un atto di fede circa il grande ammodernamento che deriverebbe in parte anche da questo nostro concorso finanziario, dell'ammontare massimo di 400 milioni di lire all'anno. L'onere farà carico al capitolo 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il 1974, quindi vi è la necessaria copertura. Per il resto, il rinnovo della convenzione, che è scaduta fin dal 31 dicembre 1973, permetterebbe di dare alla collaborazione tra la Repubblica italiana e la Repubblica democratica somala, che ha avuto dei momenti, per così dire, non felici, rinnovata forza di consensi.

In conclusione, invito i colleghi a voler approvare i tre articoli che costituiscono il disegno di legge, con l'urgenza richiesta dal fatto che, pur continuando l'assistenza dell'Alitalia alla « Somali airlines », essa è priva di forza legale dal 1° gennaio 1974.

Dichiaro aperta la discussione generale.

SANTALCO. Ci dichiariamo favorevoli all'approvazione del disegno di legge.

AVEZZANO COMES. Anche il nostro Gruppo è favorevole all'approvazione del disegno di legge.

PISCITELLO. Il nostro Gruppo è d'accordo sull'approvazione di questo disegno di legge, perchè riteniamo che sia utile che si consolidino i rapporti tra l'Italia e la Repubblica democratica somala. C'è solo una richiesta di chiarimento.

L'articolo 2 stabilisce: «... il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile... può corrispondere alla società "Alitalia" un contributo annuo fino a lire 400 milioni ». Si tratta di una facoltà circa le quantità o si può addirittura, in considerazione dei bilanci...

PRESIDENTE, relatore alla Commissione. La facoltà è assoluta, vale a dire che la legge prevede la discrezionalità di concedere fino alla somma prevista e non l'obbligatorietà; però dal principio indicato chiaramente nella relazione e dalla stessa intenzione del Governo, proponente del disegno di legge, appare chiaro che i 400 milioni saranno dati interamente, come sono stati dati in precedenza i 200 milioni; anzi, nella mia relazione, mi sono sforzato di far comprendere che si tratta di un contributo modesto. Dai rapporti che ho potuto esaminare appare che, mediamente, gli aerei hanno viaggiato, nel 1970, con un impiego dei posti a disposizione pari al 40 per cento. L'anno precedente l'occupazione dei posti era stata pari al 70 per cento. Bisogna precisare, però, che la Repubblica somala conta, secondo i dati statistici, poco meno di 2 milioni e mezzo di abitanti sparsi su una superficie di oltre 600 mila chilometri quadrati e che i camiti, che sono poco meno della metà di questi 2 milioni e mezzo, sono nomadi; conseguentemente, il mezzo aereo è utilizzato in pratica solo dalla metà della popolazione.

Devo aggiungere che qualora l'Italia dovesse sospendere la sua assistenza tecnica in un momento in cui parliamo molto di

8^a COMMISSIONE

55° RESOCONTO STEN. (26 giugno 1974)

collaborazione ai paesi cosiddetti emergenti, veramente dimostrerebbe di non attenersi minimamente ai principi che con una certa frequenza, almeno oralmente, enuncia. Credo di aver risposto alla domanda del senatore Piscitello.

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

La facoltà prevista dall'articolo 1 della legge 12 aprile 1969, n. 177, modificato dall'articolo unico della legge 30 giugno 1971, n. 508, è prorogata per la durata di cinque anni a decorrere dal 1° gennaio 1974.

(È approvato).

Art. 2.

Da tale data il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, con proprio decreto, può corrispondere alla società « Alitalia » — Linee aeree italiane società per azioni — un contributo annuo fino a lire 400 milioni, per compensare gli eventuali oneri finanziari derivanti dalla partecipazione della stessa alla gestione della società somala di navigazione aerea « Somali Airlines ».

A tal fine la società « Alitalia » — Linee aeree italiane società per azioni — è tenuta

a presentare annualmente, nel periodo previsto nell'articolo 1, al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale dell'aviazione civile — il bilancio della società « Somali Airlines » e ogni altra documentazione che potrà eventualmente essere richiesta dal predetto Ministero.

(È approvato).

Art. 3.

All'onere di lire 400 milioni derivante dall'applicazione del precedente articolo 2 si fa fronte per l'anno finanziario 1974 con riduzione di pari importo del fondo di cui al capitolo 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

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

(È approvato).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11, 50.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
Dott. FRANCO BATTOCCHIO