SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

22° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 SETTEMBRE 1977

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE . . . *Pag.* 277, 279, 281 e *passim*
FINESSI (*PSI*) 278
FONTANA, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 277, 280
VALENZA (*PCI*) 280, 281

La seduta ha inizio alle ore 10,10.

D E G O L A , *f.f. segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Interrogazioni

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è del senatore Finessi. Ne do lettura:

FINESSI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

se è a conoscenza che sulle licenze per il trasporto merci per conto terzi superiore a 50 quintali — che il Ministero rilascia annualmente entro limiti stabiliti e per concorso — si è sviluppato un mercato speculativo di proporzioni ragguardevoli, a causa delle condizioni settoriali oggettive che consentono ai detentori di tali licenze di ricavare compensi dell'ordine di svariati milioni, in caso di cessione delle stesse;

se sono già allo studio da parte del suo Ministero eventuali provvedimenti atti a garantire la corretta utilizzazione ed assegnazione delle autorizzazioni in questione;

in caso contrario, quali iniziative urgenti intende adottare per stroncare il manifestarsi di ogni eventuale forma di illecito commercio delle suddette licenze.

(3 - 00514)

F O N T A N A , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* La disciplina del trasporto

merci rappresenta uno dei settori più delicati fra quelli di competenza della Direzione generale della MCTC.

Infatti, se da una parte si deve tendere ad evitare qualsiasi fenomeno di speculazione sulle autorizzazioni rilasciate da questa Amministrazione all'autotrasporto di cose per conto terzi, dall'altra occorre disciplinare il rilascio delle autorizzazioni contemperando le necessità degli stessi autotrasportatori con quelle dell'utenza e delle Ferrovie dello Stato, che nel settore del trasporto merci hanno un ruolo di rilevanza eccezionale sia per la mole dei trasporti effettuati sia per gli investimenti specifici nel settore.

Per i motivi sopra esposti sin dal dopoguerra sono state di massima bloccate le autorizzazioni al trasporto merci in conto terzi.

Naturalmente il blocco non è stato rigido, ma con vari provvedimenti è stato consentito il rilascio di autorizzazioni per trasporti specifici o generici a seconda delle esigenze del mercato.

Infatti, una notevole proliferazione delle autorizzazioni stesse avrebbe finito per rompere l'equilibrio fra trasporti su strada e quelli su rotaia, e altresì provocato un eccessivo sviluppo dei trasporti su strada, con conseguente concorrenza rovinosa tra le stesse aziende.

Ovviamente, il blocco delle autorizzazioni per trasporti generici ha portato ad un'intensa attività speculativa che l'Amministrazione ha sempre combattuto, cercando, da una parte, di evitare il verificarsi di tali fenomeni e, dall'altra, di tutelare il valore economico di aziende che possono conservare la loro funzionalità solo se autorizzate all'effettuazione del trasporto merci in conto terzi.

Pertanto, con decreto ministeriale 7 maggio 1965 si è provveduto a consentire il trasferimento di autorizzazioni tra alienante ed acquirente (in precedenza cedibili col veicolo autorizzato anche singolarmente) solo nel caso di cessione di azienda, nel suo complesso.

In tal caso l'alienante non può riprendere l'attività di autotrasportatore se non trascorso un anno dalla cessione stessa, e in caso di scioglimento di società le singole autorizzazioni non possono essere ripartite fra i singoli soci, ma l'azienda deve essere trasferita nel suo complesso ad un solo socio o al terzo acquirente.

D'altra parte, l'Amministrazione, di massima contraria alla cessione delle autorizzazioni tra privati, ha ritenuto, nel caso di cessione di azienda nel suo complesso, di consentire il trasferimento delle autorizzazioni stesse, onde evitare il disgregarsi di imprese, spesso avviate, e di notevole valore economico, con conseguente danno a carico del personale dipendente.

Peraltro, la prossima entrata in vigore della legge 6 giugno 1974, n. 298, che disciplina *ex novo* la materia, renderà se non impossibile quanto mai difficoltoso il fenomeno speculativo riducendolo ad episodi marginali di scarsa rilevanza. Infatti, l'istituzione dell'Albo degli autotrasportatori, la costituzione del comitato centrale e dei comitati provinciali dell'Albo, il rilascio di autorizzazioni alle singole imprese per una portata complessiva e non più per singolo veicolo, la prevista possibilità per il Ministro dei trasporti di stabilire, a seconda delle esigenze di mercato, aumenti di portata nazionale da ripartire tra le singole province e da mettere a concorso per il rilascio di nuove autorizzazioni alle singole imprese, daranno alla materia una regolamentazione organica che non lascerà spazio alla persistenza di fenomeni speculativi.

L'Amministrazione è comunque favorevole a considerare e a fare propria qualsiasi iniziativa volta a superare le attuali difficoltà, anche giovandosi di opportuni strumenti collaborativi esterni. È intendimento dell'Amministrazione, infatti, che nulla debba essere lasciato intentato per adeguare i servizi della Motorizzazione alle esigenze dell'utenza.

F I N E S S I . Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, l'interrogazione che ho rivolto al Ministro dei trasporti sul problema specifico del mercato delle licenze per il trasporto merci per conto terzi ha inteso affrontare

un fenomeno dilagante in tutto il paese e ben noto a tutti noi per le situazioni abnormi cui dà spesso luogo. Rimettere quindi ordine nel settore, secondo me, è indispensabile, e tale compito spetta al Governo, onde porre fine ad una situazione non più tollerabile.

Io mi sono limitato a segnalare un lato di una speculazione che si perpetua nel campo delle licenze suddette. Esiste però anche un problema analogo per quanto concerne le licenze per il trasporto delle persone, cioè per i tassisti, esposte anch'esse al mercato, direi anzi al bagarinaggio. La risposta del Governo mi trova, pertanto, solo parzialmente soddisfatto, anche per quanto riguarda le misure indicate. Sono anch'io convinto del fatto che l'istituzione dell'Albo, con quello che contempla, possa rappresentare un primo passo importante; però, secondo me, bisogna anche qui che il Ministero dei trasporti operi un decentramento di funzioni, investendo di esse gli organi locali, le Regioni, cioè strumenti che sono a più diretto contatto con le varie zone del paese e quindi in grado di poter meglio vigilare e, soprattutto, fornire elementi più probanti e precisi allo stesso Ministero.

Mi auguro quindi che la mia interrogazione abbia, se non altro, sortito l'effetto di porre il problema all'attenzione del Governo, e credo varrebbe la pena di prendere fin da ora in esame l'opportunità di iniziative anche legislative che aggiornino tutta la materia, in modo che non vengano più lesi i diritti dei cittadini interessati ad ottenere le licenze in questione; cittadini i quali oggi sono costretti a pagare cifre che vanno fino a 20 milioni per fruire appunto di quello che dovrebbe essere un loro diritto.

Ripeto quindi che sono solo parzialmente soddisfatto dalla risposta alla mia interrogazione, anche se in essa mi è parso di sentire una sensibilizzazione al problema, che apprezzo, e mi auguro che la situazione possa avere sviluppi tali da consentire di affrontare con efficacia il problema stesso.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione dei senatori Valenza, Giacalone e Piscitello. Ne do lettura:

VALENZA, GIACALONE, PISCITELLO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso che il Governo, entro la fine del corrente mese di maggio 1977, dovrà presentare alla X Commissione della Camera dei deputati i risultati della revisione dei programmi delle opere aeroportuali già appaltate, in attuazione delle leggi n. 825 e n. 493, al fine di tagliare le spese non necessarie ed impedire sprechi ingiustificabili in rapporto alla crisi economica del Paese ed al dissesto della finanza pubblica, in modo da consentire la concentrazione dei fondi nell'esecuzione delle opere che rivestono maggiore urgenza, funzionalità e rilevanza sul piano nazionale, evitando così il ricorso a rifinanziamenti di cui mancano le condizioni;

considerato che, nel caso specifico dell'aeroporto di Pantelleria, il Governo — accogliendo anche le osservazioni di qualificati ambienti tecnici della Direzione generale dell'aviazione civile — si è già pronunciato a favore di una radicale modifica del progetto di ampliamento (ci si riferisce alle dichiarazioni rese dal Sottosegretario di Stato onorevole Fontana alla X Commissione della Camera dei deputati in data 23 marzo 1977, quando ha assicurato che « si ritiene di non dover procedere al massiccio sbancamento delle colline naturali precedentemente previsto per consentire l'operatività di aerei "DC-9", ipotizzando invece l'impiego di altri aerei, idonei a servirsi delle attuali infrastrutture »),

gli interroganti chiedono di sapere:

come mai non si è provveduto a bloccare l'inizio dei procedimenti di esproprio nei confronti dei 250 coltivatori diretti e piccoli proprietari di terreni e di case, situati ai confini dell'attuale aeroporto, risparmiando loro preoccupazioni e disagio;

che cosa si aspetta per comunicare ufficialmente alle autorità locali ed all'opinione pubblica le nuove scelte del Governo (che si presentano positive anche sotto il profilo della tutela dei valori ambientali e del caratteristico paesaggio mediterraneo dell'isola), assicurando in pari tempo che verranno eseguiti, insieme ai lavori indispensabili per migliorare al massimo la sicurezza e l'agi-

bilità dell'attuale aeroporto, interventi alternativi al progetto iniziale volti a potenziare l'intero sistema delle comunicazioni, da cui dipende in prevalente misura lo sviluppo economico, civile e turistico di Pantelleria.

(3 - 00506)

F O N T A N A , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* La Direzione generale dell'aviazione civile, a seguito della risoluzione votata dalla X Commissione della Camera dei deputati, ha esaminato per tutti gli aeroporti i cui lavori sono stati finanziati con le leggi n. 825 del 1973 e n. 493 del 1975 un ridimensionamento delle opere.

In particolare per l'aeroporto di Pantelleria, lo studio è stato approfondito per esaminare eventuali soluzioni alternative più economiche che potessero comunque garantire l'attività di volo nella sicurezza.

I risultati di tali studi non sembrano allo stato attuale consigliare modifiche radicali delle opere appaltate se si tiene conto:

che per garantire una completa agibilità per velivoli tipo « Fokker 27 » nella sicurezza sarebbero comunque necessarie cospicue opere di potenziamento della pista di volo 03/21, opere comprendenti tra l'altro l'eliminazione di ostacoli naturali (rilievi collinari) presenti fuori del sedime aeroportuale;

che la situazione dei venti prevalenti non giustifica un potenziamento della pista 03/21 e risulta invece molto più favorevole con la nuova pista 08/26 prevista;

che lo sviluppo turistico dell'isola verrebbe modificato da un totale ridimensionamento dello scalo;

che gli oneri passivi da corrispondere al consorzio valutati dai 3 ai 4 miliardi di lire per una sostanziale trasformazione dei lavori appaltati graverebbero, senza produrre investimenti, sul bilancio economico delle ridotte opere da eseguire aumentandone il costo unitario.

Gli unici ridimensionamenti che sono risultati possibili riguardano solo l'eliminazione di alcune parti di impianti e di strutture senza peraltro intaccare la funzionalità delle opere programmate e con le rispettive economie può essere finanziato il potenziamento di altre strutture (forno inceneritore, depuratore, posto di pronto soccorso) che potranno coprire esigenze sociali più ampie dell'isola e non del solo aeroporto pantesco.

Comunque su tale problema, che è particolarmente sentito, nel quadro del ridimensionamento dei lavori portuali, dall'Amministrazione esiste larga disponibilità da parte dell'Amministrazione stessa per quanto riguarda un lavoro comune volto a confrontare tutte le soluzioni che possano produrre la maggiore economicità senza deturpare quello che è uno dei più bei paesaggi del nostro paese.

V A L E N Z A . Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per le sue precisazioni. Mi sembra anche positivo il fatto che la sua risposta lasci una porta aperta ad un confronto volto ad accertare le possibilità esistenti per un contenimento dei costi e, soprattutto, a non recare danno all'ambiente. Il discorso va dunque approfondito, e ciò non può essere naturalmente fatto in questa sede. Ad ogni modo mi sembra che già quanto ha detto oggi il Sottosegretario sull'esito degli studi in materia rappresenti una impostazione molto più corretta di quella iniziale, che tendeva a potenziare l'aeroporto, in misura tale da consentire agibilità per i DC-9 e i relativi voli *charter.* Questa è una impostazione che non ha nulla a che fare con i problemi dello sviluppo turistico dell'isola. È vero, infatti, che il volo *charter* rappresenta un'esigenza particolarissima nell'ambito dello sviluppo turistico dell'isola. Bisogna guardare alle esigenze complessive di Pantelleria e innanzi tutto vi è quella del rispetto della sua risorsa fondamentale, cioè delle bellezze naturali. L'originalità del paesaggio mediterraneo non deve subire altre ferite oltre quelle che gli sono già state inferte.

Non si può dimenticare che si tratta di un'isola in cui manca l'acqua — problema che non è stato ancora risolto — ed in cui manca una rete stradale degna di questo nome, perchè l'anello stradale esistente è

dissestato e non si trovano i fondi per ripararlo.

PRESIDENTE. Bisognerebbe provvedere alla manutenzione di quella strada.

VALENZA. Non ci sono i fondi per farlo, però poi si spendono i miliardi per i voli *charter*. Manca inoltre una rete stradale interna, non esistono le strade di penetrazione.

Poi, per quanto riguarda il turismo, sono fondamentali i collegamenti marittimi, perchè voi m'insegnate che il problema « collegamento » con l'isola è dell'uomo munito di macchina e non dell'uomo appiedato. Quindi c'è la questione dei traghetti.

E non c'è nell'isola un congestionamento tale di abitanti, come ad esempio quello che c'è a Capri, che sconsigli l'arrivo della macchina. Questa è un'isola molto grande, relativamente alla popolazione, per cui non si sono presentati fino a questo momento problemi di traffico.

Il problema essenziale, perciò, è quello del traghetto, però non ci sono gli approdi necessari, i pontili in diversi punti dell'isola, in modo da consentire l'attracco con qualsiasi vento.

Legata al turismo è anche la questione dello sviluppo economico dell'isola. Per esempio, esiste un'azienda agricola di allevamento — l'unica nell'isola — che fa ottimi prodotti e che — guarda caso — viene smantellata per lasciare il posto all'ampliamento dell'aeroporto. Per tutti questi motivi dobbiamo giudicare il primitivo progetto una soluzione disorganica, casuale, una scelta che solo pochi speculatori, pochi affaristi possono volere, mentre il problema turistico comporta un coinvolgimento complessivo della popolazione ed è strettamente collegato all'economia di quest'isola, che è un'economia reale, fondata sull'agricoltura: un'organica politica del turismo ha bisogno invece di interventi complessi ed articolati.

Ora, riallacciandomi a quanto ci ha comunicato il sottosegretario Fontana, concordo sulla necessità che vengano eseguiti tutti i lavori indispensabili per garantire la sicurezza e l'agibilità dell'attuale aereoporto. Vorrei sottolineare anche l'esigenza dei voli notturni e la maggiore convenienza dell'impiego di aerei a decollo corto, in quanto nel periodo di punta per il turismo, cioè nella stagione estiva, non è che serva un grosso aereo, che esegua un unico volo durante la giornata. Occorrono invece più voli, anche di vettori più piccoli, che assicurino una continuità nelle possibilità di collegamento. Ora, siccome questo è un aeroporto costruito nel 1938 per motivi puramente militari, è indubbio che sono cambiate le esigenze tecniche. Perciò da questi nuovi bisogni dobbiamo partire per determinare condizioni di sicurezza e di agibilità per gli attuali vettori.

Quanto alla spesa, proponiamo di dimensionarla anche per non trovarci nelle condizioni di ricorrere a rifinanziamenti, che sarebbero inevitabili con il progetto degli aerei DC-9 in quanto, in tal caso, non si starebbe più negli undici miliardi e mezzo. Si andrebbe a cifre molto più elevate. Si evitino sprechi inutili; non si abbatta — ad esempio — quell'aerostazione nuova di zecca inaugurata un anno fa dal ministro Orlando ed evitiamo pure gli espropri non indispensabili, anche in considerazione del danno che essi portano a molti coltivatori e piccoli proprietari.

Si propone una soluzione realistica, seria, organica del problema, che vuole assicurare la sicurezza e l'agibilità dell'aeroporto senza chiedere rifinanziamenti. Non si faccia di questo caso dell'aeroporto di Pantelleria il simbolo di una cattiva politica nel campo della programmazione degli investimenti. Questo mi sembra un punto essenziale. Cerchiamo di comportarci in modo corretto e responsabile nell'interesse di un'isola che merita, naturalmente, degli interventi pubblici, non tanto per fini di natura assistenziale, quanto per esigenze produttive e di sviluppo. Questa è l'impostazione che è stata data all'interrogazione.

Come ha ben detto l'onorevole Sottosegretario — e lo ringrazio per la sua osservazione — il testo presentato da me e dai senatori Giacalone e Piscitello non è un documento, per così dire, « di bandiera » ma un'interrogazione che vuole aprire un dia-

logo costruttivo con il Governo e che vuole arrivare ad una soluzione positiva del problema.

In conclusione, posso dichiararmi soddisfatto delle dichiarazioni del sottosegretario Fontana, a patto però che ci sia un seguito a questo nostro discorso nelle sedi competenti, per arrivare ad un accordo che mi sembra possibile.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento delle interrogazioni è esaurito.

La seduta termina alle ore 10,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. GIULIO GRAZIANI