

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXV.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 7 DICEMBRE 1961

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato. (3272)	999
PRESIDENTE 999, 1000, 1002, 1003, 1004, 1005	
ARMATO, <i>Relatore</i> 999, 1000, 1001, 1002, 1003	
BOGONI	1000, 1002
DEGLI ESPOSTI	1000, 1001, 1003, 1005
LOMBARDI RUGGERO	1000, 1002
PETRUCCI	1001
VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1002, 1003, 1004, 1005
REALE GIUSEPPE	1002, 1004
SCHIANO	1003, 1004
FRUNZIO	1004, 1005
COLASANTO	1004
FRANCAVILLA	1004
Disegno di legge (<i>Discussione e rinvio</i>):	
Sistemazione finanziaria del bilancio della Azienda delle ferrovie dello Stato. (3359)	1006
PRESIDENTE	1006, 1007, 1008, 1011
REALE GIUSEPPE, <i>Relatore</i>	1006, 1008, 1011
COLASANTO	1007
DEGLI ESPOSTI	1008
FRUNZIO	1008
CONCAS	1010
VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1011

La seduta comincia alle 9,45.

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

Seguito della discussione del disegno di legge: Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato (3272).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato » (3272). La discussione, nel momento in cui stavamo per esaminare l'emendamento 8-*quinquies*, è stata rinviata per le difficoltà di carattere procedurale ed esattamente per la necessità di chiedere il parere alla I Commissione.

ARMATO, *Relatore* Qualora noi insistessimo nella discussione e approvazione di questo emendamento, certamente dovremo chiedere il parere alla I Commissione, visto che la medesima, già sulla stessa materia e in modo particolare su questo argomento si è pronunciata, per il disegno di legge n. 2864 sulla disciplina delle pubbliche autolinee, come dagli atti che sono stati portati a conoscenza della nostra Commissione. Quindi mi pare che allo scopo di guadagnare tempo e garantire l'urgente approvazione del disegno di legge in esame, a noi conviene — è questa

la proposta che voglio fare — di trasformare l'emendamento articolo 8-*quinquies* in un ordine del giorno estremamente impegnativo per il Governo, e quindi di passare immediatamente all'approvazione della legge.

BOGONI. Ritengo che la proposta del Relatore non sia accettabile, in quanto l'ordine del giorno è impegnativo fino a un certo punto. Noi abbiamo già ripetuto che gli ordini del giorno lasciano il tempo che trovano, mentre un articolo della legge impegna veramente il Governo.

ARMATO, *Relatore*. E il problema procedurale, come si risolve?

BOGONI. La disciplina della questione dell'I.N.T. può essere inserita tranquillamente nel testo del disegno di legge, perché, in fondo, cosa domandiamo noi riguardo all'I.N.T.? Il potenziamento affinché possa sostituire gli eventuali rami secchi da tagliare; e mi pare che solo così potremmo avere la garanzia per la sostituzione dei « rami secchi ». Mi pare sia essenziale questo.

PRESIDENTE. Vi sono due problemi. Uno è quello del potenziamento dell'I.N.T., e per questo noi non abbiamo bisogno di chiedere il parere alla I Commissione; l'altro è quello della attribuzione in esclusiva dei servizi sostitutivi all'I.N.T. e ad altre aziende pubbliche di trasporto e per questo abbiamo necessità del parere. Ciò perché questo stesso problema è materia del disegno di legge n. 2864 sulla disciplina delle pubbliche auto-linee sul quale la I Commissione ha già dato il suo parere, in senso contrario per quel che riguarda la gestione diretta. Ora, poiché noi modificheremmo sostanzialmente quella norma, proposta dal Governo ed esaminata dalla Commissione, evidentemente dobbiamo chiedere un nuovo parere, perché non possiamo fare uno stralcio di materia che fa parte di altro disegno di legge e approvarlo senza sentire la Commissione che per essa era già stata investita.

ARMATO, *Relatore*. E poi anche per il finanziamento. C'è una parte di carattere finanziario.

PRESIDENTE. Ora dicevo, l'altra volta all'onorevole Degli Esposti, e desidero chiarirlo nuovamente a proposito del suo emendamento, che esso può esser considerato superfluo, perché si vuole autorizzare il Governo ad attingere ai 9 miliardi per l'I.N.T., ma la legge precedente già questo consente. Per me sarebbe sufficiente che il Governo si impegnasse a farlo. Infatti con la legge suddetta si parla di tutti gli Enti che hanno at-

tenenza con i servizi ferroviari. Quella che si propone sarebbe una nuova autorizzazione che si aggiungerebbe alla prima e, quindi, sostanzialmente, non necessaria.

DEGLI ESPOSTI. In materia non è male abbondare e ne sono tanto più convinto quando penso alla destinazione di questi 9 miliardi. Nell'attuazione del piano quinquennale, dobbiamo avere anche la sicurezza che le somme stanziare per l'I.N.T. non vengano dirottate verso altri settori o non vengano dirottate verso aziende collaterali.

Appunto, in considerazione di quanto espresso, ritengo che la via migliore per giungere ad una soluzione del problema sia quella di non presentare alcun ordine del giorno e di sollecitare i pareri della I e della V Commissione. Se tutti siamo d'accordo, la prossima settimana potremo essere in grado di approvare il provvedimento. Ovviamente, qualora i pareri della I e della V Commissione fossero in contrasto fra di loro, non resta altra soluzione se non quella di un nuovo esame.

E questo, forse, l'unico momento opportuno per decidere se proseguire con la discussione, oppure tirare le conclusioni sui singoli punti.

Stando così le cose e qualora non si raggiungesse l'accordo, chiederemmo la rimesione all'Assemblea del provvedimento in esame.

LOMBARDI RUGGERO. Debbo premettere di essere molto perplesso su tutti gli emendamenti che sono stati presentati, compreso quello governativo, in quanto quest'ultimo mi sembra del tutto pleonastico. È ovvio che le ferrovie dello Stato, prima di procedere alla sostituzione di una linea, debbono assicurare, in una maniera o nell'altra, la assistenza ai viaggiatori attraverso la istituzione di una linea automobilistica, che servirà a migliorare e mai a peggiorare la situazione già in atto. Se vogliamo, possiamo anche tenere presente quell'emendamento, ma sia più che altro un invito alle ferrovie dello Stato ad assumere l'impegno di non conformarsi alle esigenze economiche della linea stessa, ma subordinare la sostituzione alla entrata in servizio di autolinee che adeguatamente servano le varie zone. Ovviamente il problema potrà trovare realizzazione solo attraverso il collegamento fra le ferrovie dello Stato, il Ministero dei lavori pubblici e l'A.N.A.S. perché ovviamente si procederà alla soppressione di un determinato tronco ferroviario solo quando ci saranno tutte le premesse per la realizzazione di un analogo servizio.

E passiamo all'emendamento proposto dall'onorevole Armato. Devo premettere subito che non ritengo possibile la realizzazione di un monopolio nel settore dei trasporti: il settore è troppo articolato, troppo difficile, troppo impegnativo e responsabile per essere racchiuso in una organizzazione centrale che non potrà mai poggiare su solide basi né tanto meno, dal punto di vista dei servizi, sfruttarli a dovere. Forse l'emendamento proposto dall'onorevole Armato mira a significare che, quando si vuole sostituire un determinato servizio di linea, la prima cosa che il Ministero dei trasporti deve fare è di controllare se l'I.N.T. accetta il servizio.

Qualunque azienda, statale o non statale, mira a potenziarsi. Una azienda come l'I.N.T. umanamente cercherà sempre di ottenere la concessione di nuove linee, anche se all'inizio non troverà la sua convenienza, anche se la gestione della linea sarà in passivo. Ma sappiamo bene dove si andrà a finire: che il passivo lo pagheremo noi.

L'I.N.T. può benissimo concorrere come azienda e dire: io prendo questo servizio; e prenderlo quando ci possono essere delle altre ditte che servono la zona, che hanno i collegamenti con altri centri e, per i numerosi servizi di cui hanno la concessione, la possibilità di utilizzazione piena dei loro autotrasporti. Il concetto, per me, invece, dovrebbe essere diverso. Eliminerei l'emendamento Armato, mentre aggiungerei, se voi volete ammettere l'emendamento proposto dal Governo — e questo mi pare rientri nella perfetta logica delle cose — che « a parità di condizioni e garanzie, il servizio dovrà essere affidato all'I.N.T. ». Questa è una disposizione che noi possiamo prendere, senza ricorrere alla I Commissione, dato che essa obbliga il Ministero, in tutti i casi, ad interpellare l'I.N.T. e lascia al Ministero di giudicare sulle condizioni di servizio che l'I.N.T. può fare in concorrenza con altre ditte che eventualmente vogliono assumere il servizio, e scegliere. Se le condizioni offerte dall'I.N.T. sono uguali o migliori di quelle offerte dalle aziende private, allora l'obbligo del Ministero è di concedere all'I.N.T., a preferenza di qualunque azienda privata.

Riguardo al terzo emendamento, quello dell'onorevole Degli Esposti, io dico che è doloroso vedere che una legge non abbia avuto applicazione, ma non si ripara facendo una altra legge. Approvare un altro emendamento, che prevede che il Ministero dei trasporti è obbligato a dare esecuzione alla precedente legge, significa ripetere in una legge quello

che già è stato stabilito con altra legge, il che non mi pare conferente alla prassi legislativa. La mancata applicazione della precedente legge è un problema di responsabilità del Ministero. Quindi è pleonastico, secondo me, il primo emendamento. Sarei contrario poi all'emendamento Armato, e aggiungerei perciò al primo, come ho già detto che « a parità di condizioni e garanzie, il servizio dovrà essere affidato all'I.N.T. ».

PETRUCCI. L'emendamento pretende di far ottenere all'I.N.T. la concessione del servizio sostitutivo o integrativo. Questo non è un obbligo tassativo. Se il servizio è anti-economico non lo prenderà né l'I.N.T. né qualsiasi altra azienda di trasporto. L'I.N.T. dovrebbe gestire il servizio anche in perdita, perché poi lo compenseremmo con altri. Qui non si parla di obbligo, ma si dice: « sempre che la concessione delle predette autolinee venga accettata dagli enti medesimi ». Io capirei, qualora fosse previsto l'obbligo, ma questo non può essere contemplato, perché c'è la questione della costituzionalità. Mi preoccupa perché si vuole per forza sostituire un servizio ferroviario, che è anti-economico, ovvero sia un « ramo secco », con un servizio automobilistico che non risponde alle necessità.

DEGLI ESPOSTI. E allora si lasci il « ramo secco ».

PETRUCCI. Comunque è un problema da esaminare. Ad ogni modo, se fosse prevista, ripeto, l'obbligatorietà per l'I.N.T. di esercitare il servizio sostitutivo o integrativo, io capirei, ma qui l'obbligo, con l'emendamento Armato, non sussiste; e allora la vostra preoccupazione cade, perché in questo caso, otterremmo l'effetto contrario. D'altra parte, è necessario ed urgente approvare il disegno di legge; si stralcerà questa parte e la discussione si farà in sede di approvazione del disegno di legge sulla disciplina delle pubbliche autolinee; in quella sede si potranno dare le garanzie necessarie all'I.N.T. e ciò potrà essere più o meno costituzionale.

DEGLI ESPOSTI. Quando arriveremo alla votazione dell'articolo 8-*quinquies* chiederemo che essa avvenga per divisione: da quanto ho potuto capire l'emendamento proposto dall'onorevole Armato nella sua prima parte è in contrasto con quanto affermato nella seconda. L'onorevole Petrucci la pensa in una maniera e l'onorevole Armato in un'altra.

ARMATO, *Relatore*. Devo ricordare che l'onorevole Bogoni ha, all'inizio, nella precedente riunione, sollevato una questione politica attraverso alcune richieste che, a nome del gruppo al quale appartiene, avanzava, ri-

guardanti la gestione da parte dell'I.N.T. di alcuni servizi accessori.

Poi è stata la volta della presentazione dell'emendamento che reca la mia firma. Dichiaro che sono d'accordo nel ritirare il mio emendamento solo per una ragione, quella esposta dall'onorevole Presidente e cioè che il mio emendamento dovrebbe avere il parere della I Commissione. Dichiaro peraltro di non condividere affatto le opinioni antistatalistiche dell'onorevole Lombardi Ruggero perché in un Paese sviluppato come il nostro, anche la economia dei servizi pubblici è al servizio dello Stato, così come avviene in Germania ed in Svizzera. Dico soltanto che siamo impediti ad approvare l'emendamento presentato perché, ai sensi di una norma regolamentare, dovremmo prima chiedere il parere della I Commissione.

BOGONI. Premetto subito che il parere delle altre Commissioni non mi preoccupa. Mi interessa, invece, che nella sua sostanza l'emendamento passi. Inoltre il parere delle altre Commissioni si può avere anche subito. La I Commissione, ad esempio, si è già pronunciata sull'argomento; ma ritornerà ad esaminare la questione quando si avvedrà che da parte nostra vengono prospettati problemi a ragion veduta. Quanto alla V Commissione, ad essa viene chiesto solo il parere sul finanziamento e niente altro, restando già stabilito che il provvedimento non supererà il limite fissato di otto miliardi.

PRESIDENTE. Comunico che fra poco procederemo alla votazione dell'articolo 8-*quinquies*. Esso è composto dai seguenti emendamenti: uno del Governo; uno a firma dell'onorevole Armato ed un terzo a firma dell'onorevole Degli Esposti. Quanto al quarto, pure a firma dell'onorevole Degli Esposti, nella seduta precedente, ho già dichiarato che è di preclusione.

ARMATO, *Relatore*. Il primo emendamento dell'onorevole Degli Esposti, dovrebbe, a mio avviso, avere la precedenza nella discussione perché dice: « L'azienda per il potenziamento dell'I.N.T. è autorizzata ad utilizzare il fondo di 9 miliardi messo a disposizione dall'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 18 dicembre 1959, n. 1142, non ancora impiegati per i fini indicati nel comma medesimo ».

Per questa ragione ritengo si debba votare per primo, specificando se i miliardi a disposizione sono otto oppure nove.

PRESIDENTE. Procederemo alla votazione del terzo emendamento all'articolo 8-*quinquies*, a firma dell'onorevole Degli Espo-

sti, perché inerisce all'impiego delle somme destinate al potenziamento ed al rinnovamento delle ferrovie dello Stato.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La questione è stata posta in questi termini: se discutessimo separatamente l'emendamento proposto dall'onorevole Degli Esposti, l'articolo 8-*quinquies* sarebbe un pleonasma e giustamente il Presidente lo ha fatto rilevare, in quanto costituirebbe un richiamo a precedenti leggi. Se viceversa l'interpretazione che vogliamo dare è quella suggerita dall'onorevole Armato, possiamo allora impostare la questione in questi termini: potremo in questo provvedimento prevedere la spesa dei nove miliardi ed aggiungervi anche gli ottocento milioni al fine di una utilizzazione come suggerito.

Se i termini della questione stanno così, potremo accettarlo.

PRESIDENTE. Ho ricordato in una precedente seduta che la V Commissione non ha soltanto il potere di dare parere in ordine alla copertura, ma ha il diritto di esaminare, nella specie, se 9 miliardi destinati con una precedente legge a varie attività, possano essere distratti da tali attività per essere tutti incentrati su di una sola, quella dell'I.N.T.

LOMBARDI RUGGERO. Quello che domandavo io era questo: se il Governo prende impegno all'utilizzazione immediata dei nove miliardi.

PRESIDENTE. Per rispetto al Parlamento e all'autorità della legge, non ritengo fare questa domanda al Governo, perché l'attuazione della legge è un obbligo per tutti, non è una discrezionalità per il Governo.

ARMATO, *Relatore*. Le dichiarazioni del Governo rappresentano un fatto nuovo.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Se si dovesse andare alla Commissione, io sarei contro.

REALE GIUSEPPE. Ho chiesto la parola soltanto per una questione procedurale. Votare in questo momento, ammesso che il voto sia favorevole, quando vi potrebbe essere successivamente una deliberazione contraria della V Commissione, vuol dire praticamente fare una votazione nulla. Quindi sarebbe il caso di non votare e mandare l'emendamento direttamente alla V Commissione.

PRESIDENTE. Non possiamo mandare alla V Commissione gli emendamenti non approvati, perché la V Commissione ha il diritto di sapere come la pensiamo. Con un parere contrario, la conseguenza sarebbe questa: che ritornando qui ad esaminarlo, la X Commissione può adeguarsi al parere della V, e

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1961

tutto finisce; o resiste nelle sue posizioni, e allora si va in Aula.

ARMATO. *Relatore*. Dichiaro di essere contrario, se si dovesse andare in Aula per questa terza parte.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo, ovvero sia terzo emendamento dell'articolo 8-*quinquies*, presentato dall'onorevole Degli Esposti, per il quale il Governo e il Relatore si sono dichiarati contrari. L'emendamento suona in questi termini:

« L'azienda per il potenziamento dell'I.N.T. è autorizzata a utilizzare il fondo di 9 miliardi messo a disposizione dell'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 18 dicembre 1959, numero 1142, non ancora impiegati per i fini indicati nel comma medesimo ».

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 8-*quinquies* e precisamente il primo comma, di carattere programmatico, che dice:

« Il programma di potenziamento delle strutture tecniche dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato comprende anche i servizi sostitutivi, integrativi ed accessori dell'esercizio ferroviario ».

(*È approvato*).

DEGLI ESPOSTI. Per quanto riguarda il secondo comma dell'articolo 8-*quinquies* formulato dall'onorevole Armato, chiedo che si proceda alla votazione per divisione, cioè votare la prima parte, per la quale siamo di accordo, fino alle parole: « pubbliche di trasporto », e poi la seconda parte, dopo la virgola: « sempre che la concessione, ecc. ».

PRESIDENTE. L'onorevole Armato ha presentato un nuovo testo, sostitutivo del precedente emendamento che va aggiunto allo stesso. Dice: « Servizi che in via preferenziale saranno assegnati all'I.N.T. o alle aziende pubbliche di trasporto aventi dimensioni regionali ».

ARMATO, *Relatore*. Volevo domandare se il primo comma è soggetto all'approvazione della I Commissione o meno. Perché, nel caso in cui noi possiamo fare a meno del parere della I Commissione, ritiro il secondo comma dell'articolo 8-*quinquies* e lo sostituisco con l'emendamento aggiuntivo al primo comma, già approvato, delle seguenti parole: « servizi che, in via preferenziale saranno assegnati all'I.N.T. o alle aziende pubbliche di trasporto aventi dimensioni regionali ».

PRESIDENTE. Credo che anche questa formulazione debba avere il parere della I Commissione.

ARMATO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Allora votiamo l'emendamento Armato, che è il secondo comma dell'articolo 8-*quinquies*, per divisione. Ora c'è anche l'emendamento aggiuntivo.

Desidero precisare che se l'emendamento non sarà accolto, noi procederemo oltre; se sarà accolto, procederemo oltre nell'esame degli articoli, ma voteremo a scrutinio segreto il disegno di legge dopo che l'emendamento sarà esaminato dalla I Commissione. Pongo in votazione la prima parte del secondo comma dell'articolo 8-*quinquies*:

« Le autolinee sostitutive ed integrative di servizi ferroviari saranno concesse all'I.N.T. o alle aziende pubbliche di trasporto... ».

(*È approvato*).

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, proporrei di aggiungere alle parole: « aziende pubbliche di trasporto », le altre: « di dimensioni regionali ».

SCHIANO. Ragioni giuridiche ovvie ostano. Voglio soltanto dire all'onorevole rappresentante del Governo che è perfettamente inutile, perché oltre gli Enti provinciali e comunali sussistono quelli regionali. Inoltre il rappresentante del Governo ha sollevato l'eccezione in corso di votazione, quindi tardivamente.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non insisto.

PRESIDENTE. Allora votiamo la seconda parte: « Sempre che la concessione delle predette autolinee venga accettata dagli Enti medesimi ».

(*È approvata*).

Pongo in votazione l'intero articolo 8-*quinquies*.

(*È approvato*).

L'articolo 8-*quinquies* verrà pertanto inviato alla I Commissione per il parere.

Vi è ora un emendamento presentato dal Governo e costituente un nuovo articolo 8-*sexies*:

« I benefici previsti a favore degli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare dall'articolo 7 sostituiscono, per quanto attiene l'attuazione della presente legge, quelli contemplati a favore degli stabilimenti medesimi dalla legge 6 ottobre 1950, n. 835.

La riserva delle forniture e delle lavorazioni e l'obbligo degli acquisti previsti dal secondo comma del precedente articolo 8, non si applicano quando sussista l'impossibilità e intempestività tecnica di esecuzione presso gli

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1961

stabilimenti dell'Italia meridionale e insulare ».

FRUNZIO. È stato già approvato l'articolo 7: ritengo pertanto che tale emendamento non abbia ragione di essere.

Ritorniamo, in questo modo, alla materia trattata nell'articolo 7, ove si dice: « L'Azienda delle ferrovie dello Stato è tenuta a riservare, a modifica di quanto disposto dall'articolo 2 della legge 6 ottobre 1950, n. 835, una quota non inferiore ai due quinti delle forniture e lavorazioni riguardanti l'attuazione del piano decennale di investimenti di cui al precedente articolo 1, in favore degli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare ».

Tale articolo, però, non è stato approvato ed al suo posto è stato approvato l'altro tendente a riservare per i lavori nel sud una quota pari almeno a 320 miliardi con l'obbligo di acquisire semilavorati, finimenti e ogni altro manufatto presso le aziende meridionali. Ora presentare un emendamento tendente a modificare un emendamento già approvato non mi sembra logico; non voglio entrare nel merito, ma dichiaro che l'emendamento aggiuntivo articolo 6-*sexies* è improponibile.

COLASANTO. Sono d'accordo con l'onorevole Frunzio: perché entrare nel merito di un articolo quando poi si è orientati verso altra soluzione?

REALE GIUSEPPE. Per quanto riguarda l'articolo in esame ritengo si possa senz'altro approvare il primo comma. La seconda parte dell'emendamento è invece improponibile, perché, avendo già noi approvato un articolo che contemplava quanto suggerito nel comma successivo, per una questione formale non possiamo occuparcene. Sotto il profilo del merito, poi, verremmo a tradire la nostra mentalità di legislatori. E la necessità e l'urgenza che finalmente al sud si provveda non si realizzerà mai.

SCHIANO. Richiamo l'attenzione degli onorevoli colleghi sull'intero articolo 8-*sexties* che, a mio avviso, è interamente improponibile e non soltanto la seconda parte come sostiene l'onorevole Reale Giuseppe. Nel merito, posso osservare che ogni qualvolta approviamo un disegno di legge nel corso della discussione cerchiamo sempre le premesse per sminuirne il valore. Infatti, anche oggi, dopo aver approvato una norma in favore dell'industria meridionale, stiamo cercando di svuotarla di contenuto.

PRESIDENTE. La prima parte dell'articolo, secondo me, non è preclusa. Essa tende a chiarire che le due norme non si accumulano.

COLASANTO. Se mai, diciamo dei tre quinti. E non sarebbe male che qualcosa scendesse giù anche nel Meridione!

PRESIDENTE. Avendo noi stabilito che è fatto obbligo alle ferrovie dello Stato di riservare forniture e lavorazioni al Mezzogiorno fino alla concorrenza di 320 miliardi, non è improponibile l'emendamento presentato dal Governo che dice « questo stanziamento di 320 miliardi è in adempimento della legge 6 ottobre 1950 ». Noi abbiamo votato il nuovo testo presentato dal Governo, nel quale non è contenuto alcun riferimento esplicito alla legge 6 ottobre 1950, n. 835. Ed allora, se il Governo prospetta l'opportunità di tale chiarimento, non posso dichiarare preclusa la possibilità della precisazione. Se la Commissione dovesse pronunciarsi in maniera contraria, significherebbe che l'interpretazione da dare all'articolo votato è nel senso che la destinazione dei 320 miliardi alle industrie del sud non soddisfa la norma della legge 6 ottobre 1950, ma ha un suo valore autonomo.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo non ha nulla da dichiarare e si rimette alla volontà della Commissione.

SCHIANO. Approvando la prima parte rientriamo nei limiti fissati dalla legge del 1950.

FRANCAVILLA. Il Governo ripropone una questione sulla quale in fondo la Commissione aveva già precedentemente votato.

SCHIANO. L'emendamento è improponibile!

FRANCAVILLA. La Commissione ha inteso approvare un testo che cancellava quello originariamente presentato dal Governo e che ora, invece, viene dal medesimo riproposto.

PRESIDENTE. L'articolo 7 era formulato in maniera diversa, ma non soltanto in rapporto al richiamo della legge 6 ottobre 1950. E questo è bene chiarirlo per evitare complicazioni ed equivoci nell'interesse generale. Perché noi non stiamo facendo qui né una legge a favore del Mezzogiorno né a favore del nord: noi stiamo votando una legge di finanziamento per le ferrovie dello Stato e ci preoccupiamo di salvaguardare gli interessi del Mezzogiorno in conformità alla vigente legislazione.

L'articolo 7 del primitivo testo diceva: « L'Azienda delle ferrovie dello Stato è tenuta a riservare, a modifica di quanto disposto dal-

l'articolo 2 della legge 6 ottobre 1950, n. 835, una quota non inferiore ai due quinti delle forniture e lavorazioni riguardanti l'attuazione del piano decennale di investimenti di cui al precedente articolo 1, in favore degli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare ». Nel testo approvato, invece, si precisava la cifra. Mentre l'articolo 7 del testo primitivo riservava i due terzi solo delle forniture e delle lavorazioni, l'articolo che noi abbiamo approvato nel testo sostitutivo presentato dal Governo riservava al Mezzogiorno i due quinti non soltanto delle lavorazioni e forniture, ma di tutto il complesso delle opere. Quindi l'articolo nuovo che è stato approvato su proposta del Governo, non prescindeva dalla legge 1950, ma l'allargava. Tanto che abbiamo parlato di 320 miliardi e non di due quinti dell'importo delle forniture e lavorazioni, a modifica della legge 1950, la quale ad esse si riferisce. Quindi, quando oggi il Governo porta il nuovo testo, esso è proponibile ed è proponibile quanto meno per una chiara interpretazione della norma votata, perché esso evidentemente teme che possa eventualmente sostenersi che il testo che noi abbiamo votato non soddisfa il precetto dell'articolo 2 della legge 6 ottobre 1950, in quanto potrebbe considerarsi un beneficio aggiuntivo.

FRUNZIO. Vorrei precisare una cosa, per tranquillizzare gli amici del settentrione, perché sembra che l'Italia meridionale ottenga finanziamenti che invece di fatto non riceve. Nel disegno di legge, a mio modesto avviso, doveva essere prevista la riserva di un quinto all'Italia meridionale lasciando gli altri quattro quinti ad appalti nazionali estesi a tutta l'Italia compresa anche l'Italia meridionale. In altri termini, accantonati i 320 miliardi per l'Italia meridionale, tutta l'Italia riunita dovrebbe concorrere per il rimanente, altrimenti il sud si trova sempre in condizione di inferiorità. A me quindi sembra che l'interpretazione insita nell'articolo 8-*sexies* contrasta con l'affermazione di voler aiutare il Mezzogiorno.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sarò brevissimo, onorevoli colleghi. Noi abbiamo approvato l'articolo 7 e in esso abbiamo specificato quale parte del programma, cioè dell'investimento, vada riservata al Mezzogiorno, e lo abbiamo voluto specificare proprio perché chiarezza ci sia. Se permettete, parla un siciliano. Allora, cosa abbiamo detto per essere più chiari e precisi? Noi abbiamo 800 miliardi, abbiamo una legge per il Mezzogiorno; specifichiamo senz'altro

che a questo Mezzogiorno vanno 320 miliardi. Quindi sugli 800 miliardi già abbiamo sancito con l'articolo 7, che 320 miliardi, cioè i due quinti, passano al Mezzogiorno.

Due quinti che vanno attribuiti ad opere, diciamo così immobili e a cose mobili: materiale e opere stabili, linee, ecc. Ecco perché abbiamo specificato « in 320 miliardi », non limitandoci alla dizione generale. Abbiamo voluto presentare questo articolo 8-*sexies*, e che cosa abbiamo voluto dire? Nel primo comma abbiamo voluto specificare, riferendoci ad una precedente legge, che l'applicazione va riferita a questa legge; nel secondo comma, l'amministrazione ferroviaria, cioè l'organo tecnico, si preoccupa che certe cose: mobili, materiale da costruire, ecc., non possano essere costruiti nel Mezzogiorno e che quindi il programma possa avere una remora, una battuta di arresto. Questo soltanto era lo scopo per la presentazione di questo articolo. Io dovevo fare questo chiarimento sotto una duplice veste, di rappresentante del Governo e di meridionale il quale rispetta i suoi impegni a favore del Mezzogiorno, e in questo caso specifico aumenta quello che è lo stanziamento a favore del Mezzogiorno. Visto e considerato che ci sono tutte queste interpretazioni non univoche, lo riteniamo e non se ne parli più. Ma che resti sancito.

PRESIDENTE. Allora rimane solo l'articolo 9 nel testo originario del disegno di legge:

« Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio necessarie per l'attuazione della presente legge ».

DEGLI ESPOSTI. Voglio dichiarare prima della votazione dell'ultimo articolo del disegno di legge: se la I Commissione si dichiara contraria all'emendamento 8-*quinquies*, noi ne prenderemo atto e chiederemo la remissione del provvedimento in Aula; oppure ne prenderemo atto e modificheremo di conseguenza l'emendamento. Comunque noi saremo in condizione in quel momento di avvalerci della facoltà di chiedere la remissione in Aula.

PRESIDENTE. Allora pongo in votazione l'articolo 9, il cui testo ho ora letto.

(È approvato).

La discussione sul disegno di legge sarà ripresa subito dopo pervenuto il parere della I Commissione.

Discussione del disegno di legge: Sistemazione finanziaria del bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato (3359).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sistemazione finanziaria del bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato ».

L'onorevole Giuseppe Reale ha facoltà di svolgere la relazione.

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. Il disegno di legge in esame va riferito, quasi in maniera esclusiva, alla sistemazione della gestione del « Fondo pensioni dei ferrovieri ». È un vecchio problema che l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha ereditato sin dal 1908 e che si è venuto sempre più aggravando di modo che oggi pone alla nostra attenzione una soluzione che serva da risanamento. Nel frattempo, logicamente, il numero dei pensionati si è accresciuto. Le ragioni dello squilibrio che si riscontra nella gestione del « Fondo pensioni dei ferrovieri » sono in primo luogo da ricercarsi nell'eccessivo numero di pensionati, conseguente a provvedimenti eccezionali e contingenti, sì che dai 27 pensionati del 1908 si è passati ai 100 mila del 1933 ed ai 175 mila del 1961.

In considerazione del numero eccezionale dei pensionati e dell'aumento anche delle persone che beneficiano di pensione indiretta, ne consegue che il disavanzo minaccia di aggravare ulteriormente la già difficile situazione ove non si addivenga ad una soluzione definitiva del problema.

L'eccezionale peso degli oneri finanziari per le pensioni appare evidente se si considera che l'Azienda ferroviaria deve attualmente fronteggiare una spesa globale, a tale titolo, di circa 90 miliardi, alla quale il Tesoro concorre con soli 15 miliardi.

Di qui la necessità di affrontare subito il problema, un problema che si evidenzia in modo particolare all'articolo 2 del disegno di legge in esame, ove si specificano le entrate del fondo pensioni per il personale ferroviario e cioè: ritenute ordinarie e straordinarie operate sugli stipendi e sugli altri assegni utili a pensione; contributo dell'Azienda in ragione di cinque volte e mezzo l'ammontare delle ritenute cui si è fatto cenno; interessi del patrimonio e tutti gli altri proventi di qualunque natura riguardanti il fondo pensioni.

Con quello che il personale delle ferrovie dello Stato ed il personale di macchina delle navi traghetto dà per il fondo pensioni si assicura appena la quarta parte della somma globale che dovrà essere pagata dal « Fondo »

al momento del trattamento di quiescenza. Si tratta, come è facile rilevare, di un contributo piuttosto esiguo ove si consideri che in tutte le aziende ferroviarie straniere tale contributo è invece di gran lunga maggiore, ciò che consente di elargire pensioni più consistenti.

Posto il concetto che il 20 per cento costituisce la quota minima per la partecipazione, risulterebbe la necessità, da parte delle ferrovie dello Stato, di pagare in ragione di cinque volte e mezzo il contributo già versato dal personale, mentre potrebbe risultare anche adeguato un contributo di quattro volte e mezzo ed in questo senso mi sono permesso di presentare un emendamento.

Il punto c) sanziona che le entrate dei Fondi pensioni per il personale ferroviario sono costituite per ogni esercizio finanziario dagli interessi del patrimonio e da tutti gli altri proventi di qualunque natura riguardanti i Fondi pensioni per il personale ferroviario.

E qui potrebbe terminare anche la mia relazione ove non ci fossero stati, da parte della V Commissione (Bilancio), alcuni rilievi. Pur esprimendo parere favorevole al provvedimento in esame, la V Commissione ha manifestato alcune perplessità, la prima delle quali riguarda l'eventuale sviluppo anche dell'indice di anzianità del numero dei pensionati. Si può rispondere, però, che l'ascesa sta per raggiungere il suo vertice, poiché il personale pensionabile non dovrebbe ancor più aumentare.

Altro motivo risulta quello delle agevolazioni date per i trasporti dei prodotti ortofrutticoli, nel senso che a questi non è stato esteso l'aumento tariffario previsto il 24 giugno del 1961. Inoltre, ancora non è stato aumentato l'abbonamento ferroviario per gli studenti e gli operai. Questo è certamente un motivo da tener presente e del quale appunto ci si è preoccupati all'articolo 6, laddove parlando di un contributo per gli esercizi 1962-63 - 1965-66 di 59 miliardi, pare opportuno, in vista del mancato introito di questi prodotti e in vista anche del servizio della nave-traghetto non previsto, di portare (anche qui un secondo emendamento) tale contributo a 62 miliardi. In questo modo resterebbero soddisfatte le perplessità della V Commissione (bilancio) e il provvedimento potrebbe trovare una sua rapida approvazione, sempre che sulla lettera b) dell'articolo 2 e sul primo comma dell'articolo 6, possa esserci la concordanza della Commissione. L'atto, per chiudere, è certamente importantissimo, nel senso che noi liberiamo l'azienda ferroviaria da un peso di 252

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1961

miliardi, sicchè quella sistemazione finanziaria che stiamo perseguendo si concretizza in un fatto tale da giustificare un servizio più rapido e accelerato del trasporto in ferrovia.

PRESIDENTE. Prima di aprire la discussione generale, dò lettura del parere pervenuto da parte della V Commissione Bilancio sul disegno di legge 3359 in discussione:

« La Commissione ha deliberato di esprimere parere favorevole, ma ha altresì ritenuto di dover esprimere a codesta Commissione di merito qualche perplessità circa la congruità degli stanziamenti forfettariamente disposti con l'articolo 6 ad assicurare una reale e definitiva sistemazione del bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato. È infatti sembrato opinabile che il carico di oneri rimasti a gravare sull'Azienda ferroviaria per accantonamenti ai fini delle pensioni al personale possa da questa essere affrontato senza provocare a breve termine nuovi sensibili squilibri, anche in considerazione dell'indice di anzianità media del personale ferroviario e quindi della prevedibile progressiva espansione dell'onere da valutare in base a quanto stabilito con l'articolo 2, lettera *b*, del disegno di legge.

Qualche ulteriore perplessità la Commissione ritiene dover manifestare per la mancata considerazione, nella valutazione degli oneri extra-aziendali che l'Amministrazione ferroviaria è chiamata ad assumersi, di quelli concernenti la istituzione di un servizio traghetto tra il continente e la Sardegna, previsto dal disegno di legge per il piano di rinascita dell'isola.

Infine la Commissione Bilancio ritiene dover raccomandare all'attenzione di codesta Commissione di merito di valutare se l'esonero dai recenti aumenti tariffari dei trasporti di prodotti ortofrutticoli freschi non abbia alterato la previsione di maggiori entrate a favore dell'Azienda in misura tale da contrastare — anche per questa parte — il preventivo programma di risanamento finanziario, ora trasmesso all'esame del Parlamento.

La Commissione Bilancio, ove tali perplessità risultassero confermate in sede di esame da parte della Commissione di merito, è disposta a riprendere in esame il disegno di legge al fine di collaborare ad una migliore e più completa sistemazione finanziaria dell'Azienda ferroviaria ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

COLASANTO. Sono perfettamente d'accordo sulla urgenza di approvare questa leg-

ge. Mi riservo di presentare un emendamento alla lettera *b*) dell'articolo 2.

PRESIDENTE. Poiché non vi sono altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

« Alla spesa annua a carico dei Fondi pensioni per il personale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato per il pagamento delle pensioni, degli assegni e delle indennità ed a quella relativa ai contributi da versare, dalla stessa Azienda delle ferrovie dello Stato, all'Ente nazionale di previdenza ed assistenza dipendenti statali ed alla Mutua sanitaria di Trieste, per l'assistenza sanitaria dei pensionati, si provvede con le entrate dei predetti Fondi pensioni e con un contributo dello Stato ».

Non ci sono emendamenti. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« Le entrate dei Fondi pensioni per il personale ferroviario sono costituite, per ogni esercizio finanziario:

a) dalle ritenute ordinarie e straordinarie operate, nelle misure stabilite dalle vigenti norme di legge, sugli stipendi e sugli altri assegni utili a pensione del personale ferroviario;

b) da un contributo dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, da stanziare nella parte ordinaria del bilancio della stessa Azienda, in ragione di cinque volte e mezzo l'ammontare delle ritenute di cui al precedente punto *a*);

c) dagli interessi del patrimonio e da tutti gli altri proventi di qualunque natura riguardanti i predetti Fondi pensioni per il personale ferroviario ».

C'è un emendamento degli onorevoli Reale e Frunzio, con il quale si chiede di sostituire le parole alla lettera *b*) « cinque volte e mezzo », con le altre « quattro volte e mezzo ».

COLASANTO. Praticamente, abbiamo parlato di rendere l'azienda industriale autonoma. I contributi che devono versare le Ferrovie devono essere quelli che versano gli altri Enti, per legge. I contributi che pagano le aziende private hanno subito molte variazioni e altre ne potranno subire in seguito. Quella legge vale anche per le Ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Intanto per la lettera *a*) non ci sono emendamenti. Metto pertanto in votazione la prima parte dell'articolo 2 « Le entrate dei Fondi pensioni per il personale

ferroviario sono costituite, per ogni esercizio finanziario: *a)* dalle ritenute ordinarie e straordinarie operate, nelle misure stabilite dalle vigenti norme di legge, sugli stipendi e sugli altri assegni utili a pensione del personale ferroviario »;

(È approvato).

DEGLI ESPOSTI. Vorrei che Ella, Presidente, si compenetrasse del fatto che su una materia così complicata, anche gli emendamenti presentati dal Relatore impongono un esame.

PRESIDENTE. Bisogna tener presente che l'approvazione degli emendamenti è indipendente dal fatto che debbono andare alla V Commissione per il parere.

I due emendamenti sono molto semplici: uno è sulla stessa materia della lettera *b)* per cui lei ha presentato un altro emendamento Lei chiede che si sostituiscano le parole « cinque volte e mezzo » con « tre volte », mentre l'onorevole Reale ha proposto quattro volte e mezzo. L'altro emendamento, riguarda il primo comma dell'articolo 6: sempre dell'onorevole Reale, con esso si propone che il complessivo ammontare delle somme da corrispondere all'azienda, ai sensi dell'articolo 1 e dell'articolo 3 della legge sia stabilito non in miliardi 59, come prevede il testo governativo, ma in miliardi 62. Mi pare sarebbe opportuno che l'onorevole Relatore ci dicesse se queste sue proposte, fatte dopo l'esame del parere della V Commissione, ritiene che soddisfino le perplessità manifestate dalla Commissione stessa.

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. A me parrebbe di sì, perché le perplessità, avanzate dalla Commissione ai fini di una normalizzazione di questo contributo, sono qui espresse in tre punti. Effettivamente, ciò che la Commissione bilancio ha segnalato, ha delle risposdenze nella realtà dei fatti: cioè c'è un effettivo mancato introito per quanto riguarda il trasporto dei prodotti ortofrutticoli, non essendo stati sottoposti questi prodotti all'aumento del tariffario previsto per tutte le altre merci. Evidentemente questo ha determinato e determinerà, nel corso dell'esercizio, un minor introito sulle previsioni fatte.

Lo stesso discorso, analogamente, va compiuto anche per quanto riguarda gli abbonamenti ferroviari per studenti e operai, essendo stato l'aumento tariffario non quello previsto del 15 per cento, ma ridotto al 10 per cento, e cioè anche sotto questo aspetto c'è una minore entrata. Finalmente, il servizio delle navi-traghetto dalla Sardegna presenta, anche

sotto questo aspetto, un mancato introito. Complessivamente l'azienda pensa di poter rimettere una ulteriore integrazione di 3 miliardi al mancato recepimento di queste somme. Pertanto il contributo salirebbe da 59 a 62 miliardi. Sicché, soddisfatte le perplessità della Commissione bilancio per l'effettivo mancato introito qui rappresentato, il provvedimento trova una sua composizione anche dal punto di vista delle cifre. Mi pare, quindi, di aver esplicitato le ragioni dei tre miliardi.

Per quanto riguarda la lettera *b)*, dell'articolo 2 ho detto durante la relazione e non mi pare di dovermi ripetere.

PRESIDENTE. Riassumendo: rimangono ancora da discutere gli emendamenti che recano la firma degli onorevoli Giuseppe Reale ed altri e Degli Esposti-Corrias.

REALE GIUSEPPE, *relatore*. Ai fini di una corrispondenza piena del fondo pensioni, analogamente a quanto avviene in altri Paesi, il limite dovrebbe essere del 20 per cento. Il Governo propende per cinque volte e mezzo l'ammontare delle ritenute; secondo il mio punto di vista potrebbe essere sufficiente anche quattro volte l'ammontare e così stabilendo, inoltre, verrebbe a mancare anche la preoccupazione di una successiva integrazione eccezionale.

DEGLI ESPOSTI. L'onorevole Giuseppe Reale in sostanza proporrebbe un 4,5 per cento? Dato che ci sono due proposte di emendamento, l'una del 3 e l'altra del 4,5 per cento, non si potrebbe trovare una soluzione che concilii le due tesi? Dire magari « 4 per cento »?

PRESIDENTE. La V Commissione (Bilancio) ci ha avvertiti che, ove vi fossero delle perplessità, è sempre disposta a riprendere in esame il disegno di legge oggi in discussione, al fine di collaborare ad una migliore sistemazione della situazione finanziaria del bilancio delle Ferrovie dello Stato.

Se affermiamo che il 5,5 non è sufficiente e riteniamo di puntare sul 4,5 per cento dobbiamo sempre ritornare a sentire il parere della V Commissione (Bilancio).

FRUNZIO. Il 4,5 per cento rappresenta già il massimo.

DEGLI ESPOSTI. È un massimo soggettivo.

FRUNZIO. No, significa non aver preso alcun accordo con il Ministero del Tesoro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dagli onorevoli Concas e Degli Esposti, del seguente tenore:

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1961

Sostituire il punto b) dell'articolo 2 con il seguente:

« da un contributo dell'azienda delle ferrovie dello Stato, da stanziare nella parte ordinaria del bilancio della stessa azienda, in ragione di tre volte l'ammontare delle ritenute di cui al precedente punto a) ».

Il Relatore ed il Governo sono contrari.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del Relatore, onorevole Giuseppe Reale così formulato:

« all'articolo 2 lettera b) sostituire le parole: cinque volte e mezzo, con le altre: quattro volte e mezzo ».

(È approvato).

Avverto che, qualora tale emendamento fosse approvato, dovrà essere inviato alla V Commissione (Bilancio) per il parere.

Pongo in votazione la lettera b) così emendata.

(È approvata).

Pongo in votazione la lettera c) dell'articolo 2.

(È approvata).

Pongo in votazione l'articolo 2 quale risulta dopo l'approvazione dell'emendamento Reale Giuseppe.

«Le entrate dei Fondi pensioni per il personale ferroviario sono costituite, per ogni esercizio finanziario:

a) dalle ritenute ordinarie e straordinarie operate, nelle misure stabilite dalle vigenti norme di legge, sugli stipendi e sugli altri assegni utili a pensione del personale ferroviario;

b) da un contributo dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, da stanziare nella parte ordinaria del bilancio della stessa Azienda, in ragione di quattro volte e mezzo l'ammontare delle ritenute di cui al precedente punto a);

c) dagli interessi del patrimonio e da tutti gli altri proventi di qualunque natura riguardanti i predetti Fondi pensioni per il personale ferroviario».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 3 sul quale non sono stati presentati emendamenti:

«Il contributo dello Stato alla spesa annua per i trattamenti di pensione, previsto all'articolo 1 della presente legge, è stabilito,

per ogni esercizio finanziario, in misura pari alla differenza tra l'anzidetta spesa e l'ammontare complessivo delle entrate indicate nel precedente articolo 2.

Il contributo di cui al precedente comma, da versarsi all'Azienda ferroviaria in rate mensili, è iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro e, correlativamente, nello stato di previsione dell'entrata dell'Azienda delle ferrovie dello Stato in apposito capitolo dal titolo « Gestione dei fondi pensioni e sussidi » a pareggio della relativa gestione».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4 sul quale non sono stati presentati emendamenti:

«Il contributo dello Stato di cui al precedente articolo 3 sostituisce quello stabilito dall'articolo 1 della legge 24 dicembre 1959, n. 1144».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 5 sul quale non sono stati presentati emendamenti.

«Le norme previste ai precedenti articoli 1, 2, 3 e 4 hanno effetto a decorrere dal 1° luglio 1962».

(È approvato).

Pongo in discussione l'articolo 6:

« Per ciascuno degli esercizi dal 1962-63 al 1965-66, il complessivo ammontare delle somme da corrispondere all'Azienda delle ferrovie dello Stato, ai sensi degli articoli 1 e 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, è stabilito in miliardi 59.

Tale somma sarà iscritta negli stati di previsione della spesa delle singole Amministrazioni nei cennati esercizi a seconda della rispettiva competenza e, correlativamente, nello stato di previsione dell'entrata della Azienda delle ferrovie dello Stato ».

A questo articolo sono stati proposti due emendamenti, uno da parte degli onorevoli Concas e degli Esposti del seguente tenore:

« Sostituire l'articolo 6 con il seguente:

« Per gli esercizi 1961-62 e 1962-63 il rimborso da corrispondere all'azienda delle ferrovie dello Stato ai sensi dell'articolo 1 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, è stabilito in lire 30 miliardi.

Per i medesimi esercizi, le sovvenzioni da corrispondere all'azienda delle ferrovie dello Stato ai sensi dell'articolo 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, sono stabilite in miliardi 34.

A partire dall'esercizio 1963-64 le sovvenzioni di cui al precedente comma saranno ridotte delle quote pertinenti alle linee a scarso traffico contemplate dall'articolo 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, che siano state chiuse al traffico, previa assunzione da parte della azienda delle ferrovie dello Stato, in forma diretta o a mezzo della società per azioni Istituto nazionale trasporti, dei servizi automobilistici sostitutivi per il trasporto dei viaggiatori.

La determinazione delle quote di cui al comma precedente è fatta secondo le modalità stabilite dall'articolo 4 della legge 29 novembre 1957, n. 1155 ».

L'altro emendamento è stato presentato dagli onorevoli Reale Giuseppe, Armato, Colasanto, Petrucci, così formulato:

« all'articolo 6, primo comma, sostituire le parole: miliardi 59, con le altre: miliardi 62 ».

L'onorevole Concas può illustrare il suo emendamento.

CONCAS. Ad illustrazione degli emendamenti proposti al disegno di legge n. 3359 relativo alla sistemazione finanziaria del bilancio delle ferrovie dello Stato basta dire quanto segue.

Per quanto riguarda l'emendamento all'articolo 6, non si può accettare il coacervo che il governo propone dei rimborsi delle riduzioni tariffarie da una parte e delle sovvenzioni per l'esercizio di linee a scarso traffico dall'altra. Le due cose che hanno ragione di essere a regimi diversi, devono continuare a restare separate affinché ciascuna delle due materie segua una propria diversa sorte.

Ciò premesso, esaminiamo distintamente il problema dei rimborsi per le riduzioni tariffarie da quello delle sovvenzioni per le linee a scarso traffico.

Anzitutto c'è da rilevare che il disegno di legge lascia immutati i rimborsi considerati dallo stato di previsione per l'esercizio 1961-62. Senonché dal 1° luglio 1961 sono entrati in funzione gli aumenti tariffari e quindi sembra necessario che già per questo esercizio si tenga conto dell'aumento tariffario nell'aliquota del 10 per cento e che di altrettanto si aumentino i 27 miliardi di rimborsi previsti dallo stato di previsione dell'esercizio in corso, portandoli così a 30. Alla medesima cifra si deve proporre che vengano apportati i rimborsi per l'esercizio 1962-63. In questo modo l'Azienda, che già si trova in difficoltà per quanto riguarda l'esercizio in corso, potrà di-

sporre di 3 miliardi in più per l'esercizio medesimo e 3 miliardi in più per il prossimo esercizio 1962-63.

Resta il problema degli esercizi successivi al 1962-63. Il disegno di legge a questo proposito limita la corresponsione forfettaria dei rimborsi e delle sovvenzioni stabilita in 59 miliardi, all'esercizio 1965-66, e non dice che cosa avverrà dopo tale esercizio, né dice quale quota dei 59 miliardi, a decorrere dall'esercizio 1966-67, verrà detratta per effetto della soppressione della sovvenzione per le linee a scarso traffico.

Ciò premesso, per mantenerci nella coerenza, appare doveroso mantenere il sistema vigente della bipartizione delle voci e determinare per i soli due esercizi in causa quanto si deve rimborsare per le riduzioni tariffarie, da una parte, e per le sovvenzioni, di cui si parlerà tra poco, dall'altra.

Che cosa accadrà a partire dall'esercizio 1962-63 per le riduzioni tariffarie? Accadrà semplicemente questo: che si manterrà perfettamente in vita e valido il sistema istituito dalla legge del 29 novembre 1957, n. 1155 che determina il diritto al rimborso e le modalità di fissazione del « quantum ».

Risolto così il problema dei rimborsi per le riduzioni tariffarie, passiamo a quello delle sovvenzioni per le linee a scarso traffico.

Anche in rapporto a queste si pone il problema di maggiori sovvenzioni forfettarie di 32 miliardi circa, del maggiore onere accollato all'Azienda a seguito dell'entrata in servizio del traghetto per la Sardegna, maggiore onere che è di circa 1.700.000.000 annuo. Ciò porta i 32.300.000.000 di sovvenzioni contemplate dallo stato di previsione dell'esercizio in corso a 34 miliardi. Alla medesima cifra bisogna commisurare la sovvenzione forfettaria per l'esercizio 1962-63.

Che cosa accadrà per l'esercizio 1962-63? Il governo stabilisce la data del 30 giugno 1966 come termine ultimo per la corresponsione di sovvenzioni per le linee a scarso traffico.

Noi siamo d'accordo con il concetto della fissazione di un termine, perché pensiamo che l'Azienda ferroviaria di Stato, in quanto preposta ad una funzione sociale, debba avere insieme alla polpa l'osso. Quindi accettiamo che, entro il termine sopradetto, l'Azienda abbia fatto una delle due: o risanata, previo ammodernamento, la gestione delle linee a scarso traffico, oppure sostituite le linee medesime con propri autoservizi. Naturalmente è condizione essenziale, come si vede, per accettare tale criterio governativo che l'Azienda possa fare ambedue le cose anzidette e quin-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1961

di, condizione per condizione, che l'Azienda abbia la necessaria disponibilità per potenziare la propria società che gestirà autoservizi sostitutivi. Così posto il problema e confermata l'accettazione del termine ultimo proposto dal governo, il periodo intermedio compreso fra l'esercizio 1963-64 e quello 1966-67 comporterà che le sovvenzioni corrisposte del Tesoro, oggi commisurate a 34 miliardi di lire, siano, di volta in volta, ridotte proporzionalmente al minore onere che l'Azienda conseguirà, per effetto del risanamento progressivo o della sostituzione delle linee a scarso traffico.

In definitiva il nostro criterio, anche in questo caso, è del tutto coerente con il sistema in atto: in più aggiunge un termine ultimo, a decorrere dal quale l'azienda non dovrà più usufruire di alibi, qual'è rapportato dalle sovvenzioni per le linee a scarso traffico. L'azienda, invece, continuando ad assolvere la funzione sociale e quindi a gestire anche relazioni di traffico meno ricche, dovrà farlo, manovrando il più economicamente possibile i propri fattori di produzione, fino al punto da sostituire direttamente con autoservizi la gestione ferroviaria anti-economica.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'emendamento sostitutivo dell'articolo 6, proposto dagli onorevoli Concas-Degli Esposti, di cui ho già dato lettura, dopo aver sentito il parere del Relatore e del Governo.

REALE GIUSEPPE, Relatore. È evidente il mio voto contrario.

VOLPE, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Sono contrario.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento sostitutivo dell'articolo 6 proposto dagli onorevoli Concas e Degli Esposti.

(Non è approvato).

Pongo in votazione la prima parte dell'articolo 6:

« Per ciascuno degli esercizi dal 1962-63 al 1965-66, il complessivo ammontare delle somme da corrispondere all'Azienda delle ferrovie dello Stato, ai sensi degli articoli 1 e 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, è stabilito in miliardi... ».

(È approvata).

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo proposto dal relatore che stabilisce 62 miliardi invece di 59, subordinatamente al

parere favorevole che dovrà esprimere al riguardo la V Commissione.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo comma dell'articolo 6:

« Tale somma sarà iscritta negli stati di previsione della spesa delle singole Amministrazioni nei cennati esercizi a seconda della rispettiva competenza e, correlativamente, nello stato di previsione dell'entrata dell'Azienda delle ferrovie dello Stato ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'intero articolo 6 così modificato, avvertendo che su di esso dovrà esprimere il proprio parere la V Commissione (Bilancio).

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 7 sul quale non sono stati presentati emendamenti.

« È abrogato, con effetto dal 1° luglio 1966, l'articolo 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155 ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 8 sul quale non sono stati presentati emendamenti.

« Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio derivanti dall'attuazione della presente legge ».

(È approvato).

Il Governo propone che sia aggiunto un articolo 9 che dice: « La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta, in attesa che la V Commissione abbia espresso il proprio parere sui due emendamenti approvati.

La seduta termina alle 11,15.

**IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO**

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI