COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

29.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 APRILE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (Approvato dal Senato) (2005) 225

PRESIDENTE 225, 229, 231

BAGHINO 228, 229

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 228

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore* 226, 228, 229, 231

PANI 229

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie e tramvie concesse all'industria privata (1674) 231

PRESIDENTE 231, 232

BAGHINO 231

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 232

FORTE 232

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore* 231, 232

La seduta comincia alle 11,5.

BALDASSARI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle Ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (Approvato dal Senato) (2005).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea », già approvato dal Senato nella seduta del 12 gennaio 1978.

Comunico che non sono ancora pervenuti alla Commissione i pareri della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Il disegno di legge in esame va incontro ad una esigenza che è stata fatta presente da circa un anno e che è abbastanza drammatica, quella cioè di erogare sovvenzioni di esercizio ad alcune ferrovie in concessione.

Il disegno di legge è stato presentato dal Governo al Senato il 23 novembre scorso ed è stato approvato in quella sede il 12 gennaio di quest'anno; vi è una estrema urgenza che sia approvato anche da questo ramo del Parlamento, poiché è già circa un anno che queste ferrovie attendono delle sovvenzioni che le mettano in condizioni di poter continuare l'esercizio del trasporto.

Una prima osservazione generale su questo disegno di legge riguarda il fatto che esso sodisfa soltanto quattro linee ferroviarie in concessione: Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea. Il motivo di questa limitazione è da ricercarsi nel fatto che queste ferrovie ebbero, con una legge approvata il 16 novembre 1975, un finanziamento straordinario per il loro ammodernamento e potenziamento. In un certo senso questo ferrovie sono state considerate prioritarie, in quanto gravano su zone metropolitane con fortissimo traffico di pendolari. Pertanto si è ritenuto opportuno dare loro oggi anche una sovvenzione di esercizio.

Naturalmente non sono mancate le proteste da parte delle altre società private concessionarie di ferrovie, le quali hanno reclamato un analogo trattamento. Detto brutalmente, questa sovvenzione non è stata estesa anche alle altre società concessionarie perché il Ministero del tesoro ha trovato fondi soltanto per queste quattro. È un motivo discutibile, ma questa è la realtà.

Tuttavia, proprio di fronte a tale questione, che in definitiva ha un aspetto di ingiustizia, il Senato ha apportato un emendamento all'articolo 15 del disegno di legge, disponendo che, a partire dall'esercizio 1979, siano disposte sovvenzioni anche per le altre ferrovie in concessione o a gestione governativa. In questo modo si è, sia pure in parte, provveduto a rimediare ad esigenze di equità.

Lo spirito del disegno di legge è profondamente innovativo, nel senso che sostituisce gli attuali finanziamenti, ai sensi della legge n. 1221, con altre forme di sovvenzioni annue, determinate con criteri del tutto diversi dai precedenti che qui vengono esposti.

Nel merito mi dichiaro sodisfatto di questi nuovi diversi criteri di valutazione delle sovvenzioni, in quanto più aderenti alla situazione di fatto e meno formalistici.

Resta però da affrontare un discorso più generale, che è quello già disciplinato nel decreto n. 616 di applicazione della legge n. 382.

In quel decreto si stabilisce che le ferrovie in concessione saranno non trasferite, ma affidate per delega alla gestione delle regioni, previo loro risanamento.

Si tratta, come si vede, di un discorso di buona volontà politica sulla quale, per altro, concordo pienamente.

Ma a questo punto, non possiamo non rilevare come sia necessario prima di tutto un disegno strategico generale in merito alle ferrovie in concessione. Tale disegno non può essere che il seguente: le ferrovie in concessione o in gestione governativa sono un residuo storico che non ha motivo di continuare. Queste ferrovie debbono essere divise in due gruppi: il primo dovrà essere affidato definitivamente alle regioni, l'altro alle ferrovie dello Stato. Sarà poi compito delle regioni giudicare se chiudere o meno anche qualche esercizio delle ferrovie, sostituendolo con autolinee.

Ritengo che potrà essere addirittura soppresso l'ufficio del Ministero dei trasporti che si occupa di queste ferrovie, poiché ad interessarsene sarà o lo Stato o le regioni.

È questo un obiettivo a cui dobbiamo tendere. Già durante la discussione sull'esame del piano di sviluppo delle ferrovie dello Stato abbiamo preso in considerazione la necessità che alcuni tronchi di strada ferrata siano trasferiti alle ferrovie dello Stato. D'altra parte, è un fatto noto a tutti che le ferrovie che debbo-

no essere trasferite alle regioni costituiscono obiettivamente dei tronchi ferroviari essenziali per la rete del trasporto pubblico locale (cito, come esempio, le ferrovie Nord Milano, la Circumvesuviana, la Cumana e la Circumflegrea, oggetto del disegno di legge al nostro esame).

Ritengo pertanto opportuno che tali ferrovie siano incluse in un piano di trasporto razionale e organico, che solo la regione può e deve fare ai sensi di legge. Di conseguenza le ferrovie sopra citate saranno amministrate a tutti gli effetti (anche tariffari) dalle regioni competenti.

Detto ciò non posso non riconoscere la caratteristica di « legge-tampone » del disegno di legge al nostro esame.

Al riguardo vorrei sottolineare che con l'articolo 13 del provvedimento di legge viene istituito un comitato tecnico interministeriale per l'applicazione delle disposizioni previste dalla presente legge. È comunque mia opinione (e in proposito rivolgo un invito al Governo) che questo comitato debba fare qualcosa di più e quindi non soltanto applicare le disposizioni di legge, bensì anche stabilire quel piano di riparto e di utilizzo delle ferrovie in concessione, definendo quali siano quelle che dovranno passare permanentemente alle regioni e quali allo Stato.

Questa materia dovrà essere valutata caso per caso in modo approfondito. In base a notizie pervenutemi ho appreso che un altro comitato svolge già un lavoro in materia; pare si tratti di un comitato interministeriale (tesoro e trasporti) che sta facendo un esame analitico sulle ferrovie in concessione, sulla loro situazione, sulle loro prospettive future, secondo l'interesse pubblico che esse rappresentano.

È estremamente importante che il Governo, a breve scadenza, faccia delle proposte precise su queste ferrovie, come prevede l'articolo 15.

Un'altra novità molto importante del disegno di legge è rappresentata dall'articolo 9, che istituisce un fondo comune per il rinnovo degli impianti e del materiale rotabile.

Esso però non specifica la disponibilità di questo fondo, per cui non è molto chiaro come tale fondo funzionerà.

In ogni caso è certamente opportuno che le decisioni in ordine al rinnovo degli impianti e del materiale rotabile siano prese in modo organico e cumulativo ai fini di una economia generale e di buon utilizzo del pubblico trasporto.

Tale fondo comune, però, ha una vita provvisoria, e vorrei che ciò fosse chiaro; infatti, esso è valido fin tanto che le ferrovie non saranno trasferite o alle regioni o alle ferrovie dello Stato.

L'articolo 2 del provvedimento di legge stabilisce che le sovvenzioni sono attribuite in base ad una valutazione globale della situazione; tali sovvenzioni possono essere, in tutto o in parte, sospese nei casi previsti dall'articolo 203 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

Vi è poi una revisione annuale parametrica delle sovvenzioni con criteri innovativi.

L'articolo 5 è assai interessante, poiché per la prima volta prevede un premio di incentivazione o una penalizzazione in caso di miglioramento o di peggioramento del coefficiente di esercizio. Tale articolo prevede che, nel caso migliori il coefficiente di esercizio, non venga sottratta tutta la quota di sovvenzione derivante da tale miglioramento, ma venga lasciata per un decimo all'azienda, in modo da spingere l'azienda stessa ad attuare questo miglioramento, cioè ad aumentare le entrate e a diminuire le spese, ad aumentare il traffico e a diminuire gli organici. Se, viceversa, il coefficiente di esercizio peggiora, viene ridotta di un importo non superiore a due decimi la quota di sovvenzione, fino al terzo anno consecutivo, quando l'azienda decade dal diritto di ottenere la sovvenzione.

Si tratta quindi di uno stimolo che prima mancava, tanto che abbiamo sempre avuto un continuo peggioramento del coefficiente di esercizio, pagato dalle sovvenzioni. Si sostituisce ad un criterio puramente formale un criterio più sostanziale e questo mi sembra giusto.

Vi sono poi altre norme sulle spese imprevedibili, sugli oneri finanziari che vengono riconosciuti, su vincoli destinati alla manutenzione sotto il controllo della Motorizzazione civile.

È interessante l'articolo 10, che stabilisce che le tariffe sono approvate dal Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero del tesoro. Il Senato ha aggiunto che tali tariffe solo dal 1° gennaio 1979 non potranno essere inferiori a quelle dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, mentre prima questo adeguamento poteva essere fatto subito. È importante che queste tariffe siano mantenute al livello di quelle delle ferrovie dello Stato, perché non si giustificavano dei trattamenti di privilegio che ricadevano sulle casse dello Stato.

Rilevante interesse presenta l'articolo 11, che prevede che le società concessionarie debbano rimettere al Ministero, insieme con il bilancio d'azienda, anche una analisi dei costi e dei benefici relativi al servizio da loro espletato. Si tratta di una terminologia forse astratta, perché non è chiaro quali siano i benefici, anche se tutti ne parlano; comunque, una ricerca di questa analisi è sempre opportuna e potrà essere sempre interessante ai fini di quella valutazione sull'opportunità o meno della sussistenza dell'attività, che dovrebbe svolgere quel comitato di cui ho parlato prima.

Vi sono poi norme transitorie sulla erogazione di acconti, che sono le più attese da parte di queste aziende, tutte in gravissime difficoltà per gli interessi passivi totalizzati per le anticipazioni effettuate da parte delle banche. Mi sembra che tali norme siano dunque opportune.

Del comitato tecnico interministeriale ho già parlato. Il Senato ha previsto che le deliberazioni di tale comitato debbano essere adottate previo il parere delle regioni interessate.

L'articolo 14, che tratta di un regolamento di esecuzione, mi lascia perplesso, in quanto non vorrei che la mancata emanazione di tale regolamento entro il previsto termine di 60 giorni ritardasse l'attuazione della legge in esame, della cui urgenza si è già detto. Sarei tentato di suggerire di abbreviare questo termine a 30 giorni, se questo non comportasse una perdita di tempo anche maggiore perché il disegno di legge dovrebbe tornare al Senato.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il disegno di legge dovrà tornare comunque al Senato, perché l'articolo sulla copertura finanziaria deve essere aggiornato, essendo ormai superato il termine del 31 dicembre 1977.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore.* Mi auguro che il Ministero dei trasporti abbia già preparato il regolamento previsto da questo provvedimento che, ripeto, è stato presentato fin dal novembre scorso. Comunque mi riservo di proporre una abbreviazione del termine da 60 a 30 giorni, proprio perché l'urgenza è enorme e ogni giorno che passa comporta una spesa di milioni di lire per interessi.

Per concludere, vorrei rilevare che questa è una « legge-tampone » provvisoria, che sodisfa in qualche modo una esigenza reale. Vorrei pregare i colleghi di introdurvi il minor numero possibile di variazioni, perché non vorrei che iniziassse tra noi e il Senato quella gara di perfezionismo che abbiamo sempre cercato di evitare in tutti i campi. Propongo quindi di arrivare ad una rapidissima approvazione del disegno di legge.

BAGHINO. Signor presidente, chiedo che si rinvii la discussione generale o, per lo meno, che mi sia consentito di rinviare il mio intervento.

Mentre il disegno di legge è stato assegnato alla nostra Commissione in sede legislativa, il Senato, dopo la costituzione di un sottocomitato che ha elaborato emendamenti, lo ha esaminato in Assemblea; è chiaro che vi erano dissensi e contrasti e soprattutto l'*iter* percorso fa comprendere tutta l'importanza del provvedimento, che andrebbe pertanto discusso anche alla Camera con l'ampiezza che merita.

In secondo luogo vorrei rilevare che nel provvedimento vi sono norme estremamente interessanti e che la I e la V Commissione non hanno ancora espresso il parere richiesto. Sarebbe opportuno che già in sede di discussione generale si possa tener conto delle osservazioni di queste Commissioni. Suggerirei quindi di sollecitare il parere alle Commissioni bilancio e affari costituzionali e rinviare alla prossima settimana la discussione generale.

PRESIDENTE. Se ho ben capito, onorevole Baghino, lei propone il rinvio della discussione ?

BAGHINO. Sì, signor presidente.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Non sono d'accordo; propongo, invece che la discussione generale sul disegno di legge sia iniziata fin da oggi e, magari, proseguita in altra seduta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Baghino di rinviare ad altra seduta la discussione del disegno di legge.

(*È respinta*).

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

PANI. Ritengo opportuno soffermarmi sulle due questioni sollevate dal relatore Marzotto Caotorta, cioè sulla esigenza di un disegno organico per il sistema delle ferrovie in concessione (che abbia per scopo il risanamento di questo sistema e la sua riorganizzazione in termini di gestione), prevedendo un passaggio alle ferrovie dello Stato o alle regioni di alcune linee ferroviarie, o addirittura la chiusura di linee superflue.

Debbo ricordare che non è la prima volta che abbiamo affrontato tale argomento. Infatti, in tempi abbastanza recenti, in merito alla ferrovia Domodossola-Confine svizzero, abbiamo messo il Governo di fronte alla necessità di presentare un provvedimento di legge contenente un programma organico di risanamento e di soluzione di questo problema. Ma, ancora una volta, nonostante la sottolineatura di questa esigenza e la drammatica urgenza di dare una risposta organica al problema delle ferrovie in concessione, non si è provveduto e si è fatto ricorso a continui « provvedimenti-tampone ». Tanto è vero che (almeno mi è parso) lo stesso relatore Marzotto Caotorta non è entusiasta di questo provvedimento di legge, nonostante alcune sue innegabili novità.

Devo sottolineare che, pur riconoscendo che esiste una situazione di particolare difficoltà in alcune gestioni (e in particolare nelle gestioni che vengono richiamate nel provvedimento di legge), tuttavia non posso essere d'accordo, nel modo più assoluto, su una normativa che, ancora una volta, prevede contributi statali solo per le spese di gestione.

Faccio notare che nel bilancio di previsione del Ministero dei trasporti sono previsti 381 miliardi per spese di parte corrente e che tre suoi capitoli (1652, 1653 e 1654), richiamati nel disegno di legge al nostro esame per la copertura finanziaria, assorbono da soli 326 miliardi. Nel 1977 questi tre capitoli assorbivano 280 miliardi; nel 1976 ne assorbivano 200; nel 1975 150 e così via; negli anni ancora precedenti troviamo una diminuzione in rapporto alle spese di gestione.

La questione che pongo al Governo riguarda l'andamento della spesa pubblica. Abbiamo un bel discutere sulla esigenza di qualificare la spesa pubblica e di ridurre quella di parte corrente !

La verità è che la questione si pone, in rapporto alle gestioni delle ferrovie in concessione, in questi termini: è giusto e doveroso che lo Stato intervenga per ripianare il disavanzo delle ferrovie in concessione ? Siamo sicuri che in questo modo si realizzerà il risanamento di queste gestioni, o piuttosto non manteniamo in vita un sistema che fino ad ora ha creato un aumento sproporzionato della spesa pubblica ? Penso, invece, che una buona volta

si debba guardare seriamente a questo problema arrivando ad una soluzione in tempi ragionevolmente brevi, anche perché non si debbono più aggravare le difficoltà delle ferrovie in concessione. Sarebbe illegittimo deliberare ancora una volta il ripianamento di un disavanzo che non sappiano come si sia formato, quale sia la sua origine e di chi siano le responsabilità.

Inoltre lo Stato per quale ragione dovrebbe realizzare un sistema di sovvenzioni che si traduce in un ripianamento di tutte le spese a pie' di lista? Che si arrivi ad una sovvenzione è certamente necessario, ma essa dovrà essere basata su parametri oggettivi, ad esempio parametri che tengano conto del rapporto vettura/chilometro/passeggeri.

Non so quali potrebbero essere questi parametri oggettivi, però mi sembra che occorra mettersi su questa strada, altrimenti avremo una ulteriore espansione della spesa pubblica di parte corrente, in particolare per quanto riguarda questi tre capitoli.

Quindi la questione non è così semplice. Comprendo la raccomandazione dell'onorevole Marzotto Caotorta e mi rendo conto che si tratta di tamponare una situazione certamente grave. Tuttavia, mi sembra che non vi sarebbe da parte nostra un adempimento completo al nostro dovere se non facessimo già oggi, per la prospettiva futura, un discorso sulla strategia generale per le ferrovie in concessione, cominciando sin d'ora ad introdurre dei meccanismi che intervengano per il risanamento e il rinnovamento di questo settore.

Sul merito del provvedimento avrei molte osservazioni da fare. In sostanza si programma il totale e completo ripianamento dei *deficit* di bilancio delle ferrovie in concessione Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea. Si prevede di ripianare tutto, persino gli interessi per ammortamento dei mutui. Tale decisione può anche essere giusta; ma poi che cosa succede? Ricominciamo da capo? Se questa è la strada, allora non discutiamo più; mi chiedo perché si estenda a tutto il sistema delle ferrovie in concessione questo meccanismo.

Termino il mio intervento con una proposta operativa. Noi non possiamo rinviare ogni volta a commissioni di studio, a commissioni tecniche, a regolamenti che prevedano il funzionamento di tali commissioni tecniche. Mi sono permesso di guardare la legislazione ed ho visto che in proposito vi sono tante commissioni che hanno fatto degli studi; ormai vi è solo da decidere in modo chiaro che cosa si vuole fare. Non so se il Governo in questo momento sia in grado di dirci che cosa intenda esattamente fare. Nel decreto presidenziale n. 616, all'articolo 86, veniva sollevato questo problema; vi è un continuo contatto tra Governo e sindacati su questa materia, vi sono delle idee e delle proposte, si tratta di arrivare alle scelte. Non dobbiamo aspettare che si compiano altri studi senza arrivare a conclusioni concrete.

È necessario cominciare a valutare già oggi in modo serio questa materia, per tentare concretamente non solo un risanamento di questa situazione, ma anche un cambiamento di linea strategica. Se questa è nel senso di mantenere o anche di incrementare l'intervento dello Stato, tale intervento deve effettuarsi in termini di investimenti produttivi e di benefici verso la società. Nella attuale situazione il denaro impegnato negli investimenti è di notevole entità, ma i benefici in termini di servizi per la società sono abbastanza deludenti e scadenti, almeno per la situazione che conosco e che abbiamo verificato anche di recente durante la visita in Sardegna.

Mi permetto di prospettare l'opportunità della costituzione di un Comitato ristretto che esamini subito tali questioni, tanto più che il disegno di legge dovrà comunque tornare al Senato e che, in mancanza dei pareri della I e della V Commissione, non sarebbe in ogni caso opportuno concludere la discussione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Sono favorevole alla proposta di costituzione di un Comitato ristretto al termine della discussione generale.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che l'esame degli articoli è affidato ad un Comitato ristretto, che mi riservo di nominare in base alle designazioni dei gruppi.

(*Così rimane stabilito*).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e tramvie concesse all'industria privata (1674).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e tramvie concesse all'industria privata ».

Comunico alla Commissione che non è ancora pervenuto il parere della VI Commissione.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Il disegno di legge in esame, presentato il 26 luglio 1977, riguarda l'aggiornamento, a seguito della svalutazione della lira, delle penalità imposte per ogni giorno in cui vengono trattenuti i carri ferroviari delle ferrovie dello Stato; tali penalità hanno lo scopo di spingere le rispettive amministrazioni ferroviarie ad accelerare la restituzione di questi carri per il loro utilizzo da parte della società proprietaria.

Il disegno di legge consiste in un articolo unico che modifica l'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327. Sono favorevole a questo testo, con una osservazione. Precedentemente la misura della penalità era di cento lire al giorno, e corrispondeva al nolo di un carro ferroviario per un giorno; la misura della penalità veniva raddoppiata poi di giorno in giorno.

Attualmente invece, la misura della tassa, anziché aumentare del 100 per cento per giorno, è aumentata soltanto del 25 per cento e ciò è giustificato dalla variazione del parco veicoli.

Personalmente non sono favorevole a questa riduzione della tassa, anzi sono dell'avviso che la penalità debba essere aumentata. Inoltre, essa è stata valutata nella misura del costo del carro per giorno di 2.900 lire. Poiché con l'applicazione di questo provvedimento di legge si dovrà fare ricorso a cifre frazionate, proporrei, se il Governo è d'accordo, di arrotondare le stesse in aumento e portare così a 3.000 lire la tassa di ritardata resa del carro per il primo giorno di ritardo; 4.000 lire per il secondo giorno di ritardo e così via fino a 15.000 lire dal settimo giorno di ritardo in poi. Come si vede si tratta non di un aumento del 100 per cento della tassa, ma di un suo arrotondamento abbastanza congruo, onde facilitare i calcoli. Solo in questo modo potremo effettivamente penalizzare quelle società che non restituiscono in tempo debito i carri.

Mi riservo di presentare emendamenti in sede di approvazione degli articoli.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BAGHINO. Ripropongo la stessa riserva poc'anzi sollevata, anche perché siamo di fronte ad un articolo unico, sull'inopportunità di aprire la discussione in mancanza del parere della Commissione finan-

ze e tesoro, fin da ora dichiaro che non sono d'accordo sulla proposta della correzione in aumento della tassa in oggetto in quanto la penalità ha il carattere della reciprocità. Non è tanto da tenere presente la disattenzione delle ferrovie concessionarie, quanto l'eventuale ritardo nella restituzione dei carri da parte delle stesse.

Diversamente richieremmo di aggravare la situazione delle ferrovie concessionarie in misura superiore a quella delle ferrovie dello Stato.

FORTE. Sono d'accordo con quanto proposto dal relatore Marzotto Caotorta circa l'adeguamento della misura della tassa. Tuttavia (e al riguardo mi riservo di presentare emendamenti in sede di esame dell'articolo) sarebbe opportuno arrivare ad una valutazione di queste misure secondo determinati parametri e tenendo conto dei vari tipi di carri.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Rispondendo all'onorevole Baghino, non ho difficoltà ad ammettere la reciprocità di queste tasse, ma ritengo opportuno il loro aumento onde sollecitare anche l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato alla più rapida possibile liberazione dei carri.

Lo scopo precipuo del disegno di legge al nostro esame è quello di stimolare lo sveltimento delle operazioni per la restituzione del materiale rotabile, anche se mi rendo conto che quasi certamente la FENIT opporrà delle difficoltà.

Non posso essere d'accordo sulla proposta avanzata dall'onorevole Forte in quanto una variazione della misura della tassa basata sulla differenza dei tipi di carri comporterebbe complicazioni burocratiche.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi riservo di valutare le proposte di emendamento avanzate dal relatore e dall'onorevole Forte anche se, in linea di massima, sono favorevole al mantenimento del testo del disegno di legge presentato dal Governo.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 12.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO