

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

## LVII.

## SEDUTA DI VENERDÌ 20 APRILE 1951

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI**

## INDICE

	PAG
<b>Disegni di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Provvedimento riguardante la concessione di un contributo straordinario di lire 20 milioni a favore dell'Ente autonomo del porto di Napoli per l'arredamento della stazione marittima. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1894) . . . . .	601
PRESIDENTE . . . . .	601, 602
SICA, <i>Relatore</i> . . . . .	601
Approvazione dell'Atto 20 gennaio 1951, aggiuntivo alla Convenzione di concessione delle ferrovie secondarie della penisola salentina, approvata con regio decreto 22 ottobre 1931, n. 1480. (1896) . . . . .	602
PRESIDENTE . . . . .	602, 603, 605
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Relatore</i> . . . . .	602, 603, 604
IMPERIALE . . . . .	603, 604, 605
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	603, 604, 605
CARONITI . . . . .	603, 604
LOMBARDI RICCARDO . . . . .	604
MAZZA . . . . .	604
<b>Volazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	605

La seduta comincia alle 10.

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

**Discussione del disegno di legge: Provvedimento riguardante la concessione di un contributo straordinario di lire 20 milioni a favore dell'Ente autonomo del porto di Napoli per l'arredamento della stazione marittima. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1894).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Provvedimento riguardante la concessione di un contributo straordinario di lire 20 milioni a favore dell'Ente autonomo del porto di Napoli per l'arredamento della stazione marittima», già approvato dalla competente Commissione del Senato: Prego il relatore, onorevole Sica, di svolgere la sua relazione, avvertendo che la nostra IV Commissione ha espresso parere favorevole.

SICA, *Relatore*. Onorevoli colleghi, fra le numerose distruzioni che la martoriata città di Napoli subì con i 103 bombardamenti aerei, la più grave fu la distruzione quasi totale del suo porto e della sua stazione marittima.

I vari governi che, dalla liberazione ad oggi, si son succeduti, hanno, con diversi

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 APRILE 1951

provvedimenti di legge, provveduto alla quasi completa riattazione dell'uno e dell'altra. È indispensabile e urgente, ora, rimettere in piena efficienza ed in modo decoroso l'attrezzatura e l'arredamento della stazione marittima, tenuto conto specialmente dell'afflusso dei viaggiatori, che sono, in massima parte, stranieri.

Il senatore Raja, nella relazione svolta davanti la Commissione competente in sede legislativa, fece rilevare che, siccome l'Ente autonomo del porto di Napoli non era in grado di poter sopperire, con i suoi mezzi, alla spesa occorrente per tale arredamento ed attrezzatura, si rendeva opportuno l'intervento statale, per cui il Ministro della marina mercantile aveva predisposto, d'intesa con quello del tesoro, il provvedimento in oggetto, con il quale si autorizzava la concessione di un contributo di 20 milioni.

Alla spesa si farà fronte con assegnazione di una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui alla legge 10 agosto 1948, n. 658.

Siccome la validità del finanziamento verrebbe a mancare, nel caso questo provvedimento non venisse perfezionato entro il 30 giugno 1951, così, dato il carattere di urgenza, prego gli onorevoli colleghi di volerlo approvare nel testo trasmesso dal Senato.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

**ART. 1.**

È concesso un contributo straordinario di lire 20.000.000 per l'esercizio finanziario 1949-1950 all'Ente autonomo del porto di Napoli, per l'arredamento della stazione marittima.

*(È approvato).*

**ART. 2.**

Alla spesa di cui al precedente articolo 1 viene fatto fronte con una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui alla legge 10 agosto 1950, n. 658 (ottavo provvedimento).

*(È approvato).*

**ART. 3.**

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

*(È approvato).*

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto alla fine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Approvazione dell'Atto 20 gennaio 1951, aggiuntivo alla Convenzione di concessione delle ferrovie secondarie della penisola salentina, approvata con regio decreto 22 ottobre 1951, n. 1480. (1896).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione dell'Atto 20 gennaio 1951, aggiuntivo alla Convenzione di concessione delle ferrovie secondarie della penisola salentina, approvata con regio decreto 22 ottobre 1931, n. 1480 ».

Prego il relatore, onorevole Jervolino Angelo Raffaele, di svolgere la sua relazione.

**JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore.** Nel 1931, con atto di concessione del Ministero dei trasporti, che fu approvato successivamente con un provvedimento legislativo dell'ottobre del 1931, fu concesso alla società anonima per le ferrovie del Sud l'esercizio delle linee nella penisola salentina. In quell'atto fu stabilito che la tassazione, per la spedizione delle merci a grande velocità da effettuarsi su quella rete, doveva avvenire in servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato. Fra l'altro era stabilito che le spedizioni sui seguenti tratti: Lecce- Zollino-Gallipoli, Zollino-Maglie-Otranto, e Francavilla-Novoli-Lecce, dovevano essere tassate in base al cumulo delle distanze fra la rete statale e le linee in parola.

Date le gravi difficoltà amministrative, contabili e patrimoniali, in cui versava la società delle ferrovie del Sud, il Ministero dei trasporti, previa autorizzazione del Comitato interministeriale dei prezzi, autorizzò nel 1945 la società medesima a sospendere temporaneamente l'applicazione dell'indicato sistema di tassazione, e ad attuare quello in vigore per le altre aziende del genere, cioè la tassazione in base ai percorsi separati.

Fa osservare il Ministero che, poiché la concessione fu approvata con provvedimento legislativo, anche la deroga fatta a quell'atto di concessione deve essere approvata con provvedimento di legge. Ed è per questo che è stata stipulata una convenzione aggiuntiva, la quale deroga alle norme che erano state accettate dalla società concessionaria, e che importa uno sgravio per l'amministrazione dello Stato, nel senso che il sussidio integrativo che l'amministrazione dello Stato deve dare alla ferrovia concessionaria viene diminuito.

Al disegno di legge vi è il parere favorevole della Commissione finanze e tesoro, con

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 APRILE 1951

un'osservazione che non mi è risultata molto chiara. Dice, infatti, la Commissione finanze e tesoro: « Segnaliamo alla Commissione competente l'opportunità di un riesame del problema relativo alla soppressione dell'applicazione delle tariffe differenziali, per accertare se sia più conveniente che tale onere debba gravare sulla collettività anziché sui consumatori locali ».

A parte il fatto che questa è una questione di massima che non si può affrontare in questa sede, nel caso presente si attua proprio ciò che vuole la Commissione finanze e tesoro, perché l'onere a carico del Ministero dei trasporti viene ridotto, e di conseguenza l'onere stesso verrà a gravare non sulla collettività, ma sui consumatori locali. Questa è la sostanza dell'atto aggiuntivo.

Non ho altro da aggiungere e propongo il provvedimento all'approvazione dei colleghi.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**IMPERIALE.** A me sembra che con questo provvedimento non si faccia altro che favorire, come sempre, i concessionari, a tutto danno degli utenti.

Faccio osservare che dovendo spedire delle merci da Roma a Zollino, si viene tassati in base alla distanza da Roma a Lecce, e poi da Lecce a Zollino. Non vi sembra che questo ricada a tutto danno degli utenti? Che cosa vuole evitare la Commissione finanze e tesoro?

**JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore.** Se si concedono delle facilitazioni agli utenti, chi è che le paga? La collettività, perché il bilancio delle ferrovie concessionarie deve essere integrato con un maggiore contributo. Ed è lo Stato che interviene ad integrare questi bilanci. Nel nostro caso interviene con i denari della collettività, per cui è il nostro patrimonio che deve essere messo a disposizione dell'utente. Per questo, giustamente, la Commissione finanze e tesoro ci dice: evitate questo inconveniente e gravate di questo onere lo speditore, cioè colui che di tale servizio si vale, ma non costringete a pagare coloro che di questo servizio non si avvalgono.

**MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Desidero dare un chiarimento. Le tariffe oggi in vigore presso la quasi totalità delle ferrovie concesse non sono tariffe differenziali, cioè non sono regolate dal criterio differenziale col cumulo del percorso. Invece, presso questa ferrovia, vigeva il criterio differenziale col cumulo del percorso.

Ad un certo momento, date le difficoltà in cui si dibatteva la Società per le ferrovie del sud-est, il Comitato interministeriale dei prezzi dovette adottare un provvedimento per riportare anche questa ferrovia al sistema vigente per le altre ferrovie concesse. Il Ministero ne ha ricevuto evidentemente uno sgravio, poiché il bilancio delle ferrovie concesse è integrato dallo Stato a mezzo di sussidi integrativi e maggiore è il deficit di una ferrovia, maggiore è il contributo che lo Stato deve erogare.

Pertanto, la Commissione finanze e tesoro ha messo in evidenza che non è opportuno che il deficit di queste ferrovie vada, al di là del necessario, a carico della collettività, mentre deve logicamente gravare sugli utenti.

Ripeto ancora una volta che oggi, con la nuova convenzione di concessione di questa ferrovia, non si viene a fare un trattamento diverso da quello usato nei riguardi delle altre ferrovie concesse. Si riportano, cioè, le norme tariffarie di questa ferrovia (già applicate in via provvisoria in seguito a deliberazione del C. I. P.) su un piano di normalità, dando a queste tariffe la stessa impostazione seguita per le tariffe delle altre ferrovie concesse, in ordine alla cumulabilità o meno dei percorsi.

**CARONITI.** Desidero chiedere un chiarimento all'onorevole relatore. Si è egli interessato di accertare se questo provvedimento vada effettivamente a vantaggio della collettività? Non vorrei che il traffico in questa zona si avviasse verso le linee automobilistiche, anziché indirizzarsi verso i trasporti ferroviari. Faccio questo rilievo perché molto spesso è accaduto che provvedimenti del genere, anziché recare alle società concessionarie di linee ferroviarie un incremento del traffico e quindi un aumento delle entrate, si sono risolti in un danno per le ferrovie.

**JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore.** Posso rispondere immediatamente. Questa ferrovia secondaria si trova in una posizione di favore, in quanto è anche concessionaria di autolinee su strada. Quindi, anche se si verificasse l'inconveniente che l'onorevole Caroniti teme, questa società concessionaria si avvantaggerebbe ugualmente, e, poiché i suoi bilanci sono esaminati unitariamente, l'Amministrazione dello Stato, nell'erogare il contributo integrativo, lo darà sempre in una misura minore. Ribadisco ancora che con questo disegno di legge si propone soltanto una sanatoria.

**MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Di fatto non si viene a modifi-

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 APRILE 1951

care nulla, poiché il Ministero dei trasporti ha ritenuto di legalizzare una situazione già esistente.

Alle giuste osservazioni dell'onorevole relatore aggiungo il rilievo che il pericolo della concorrenza è circoscritto soltanto ai brevi percorsi, per i quali il nuovo sistema incide relativamente, mentre per i lunghi percorsi, sui quali la tariffa differenziale giuoca notevolmente, la concorrenza automobilistica è molto lieve.

CARONITI. Invece, a mio avviso, corriamo l'alea di veder allontanato il traffico dalle linee ferroviarie, perché gli utenti si serviranno della ferrovia fino alla stazione di smistamento e da questa alla destinazione definitiva useranno il camion. Questo sistema, infatti, è più conveniente per gli speditori. Esaminate le tariffe e potrete constatare la differenza notevole che vi è fra i piccoli ed i grandi percorsi.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La concorrenza automobilistica giuoca quando non si debbono fare dei trasbordi.

CARONITI. Bisogna chiarire questo punto, perché si tratta di una situazione che merita molta attenzione. Occorre tener presente che fra le tariffe per le piccole tratte (fino a 150 chilometri) e quelle per le tratte che superano i 150 chilometri vi è una differenza di quasi cinque volte.

LOMBARDI RICCARDO. Mi sembra che si stia discutendo senza conoscere un elemento che, a mio avviso, è molto importante. Quale è l'origine di questa anomalia del regime tariffario applicato dalle Ferrovie del sud-est? Un motivo, indubbiamente, vi sarà stato perché questa ferrovia secondaria della penisola salentina derogasse al sistema comunemente seguito e tale motivo sarà stato, senza dubbio, di carattere economico.

Se, ad un certo momento, si è modificato il sistema di tassazione, evidentemente quel motivo è venuto a mancare. Soltanto impostando la questione in questi termini corretti, noi possiamo accertare se il nuovo sistema è vantaggioso o meno. Per far ciò, basta consultare i risultati che esso ha dato nel passato. L'onorevole rappresentante del Governo ed il relatore ci potranno fornire questi dati, in modo che possiamo valutare la situazione con cognizione di causa.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Desidero rispondere all'osservazione dell'onorevole Caroniti ed anche al rilievo dell'onorevole Lombardi.

L'esperienza, dal 1945 al 1950, conferma in pieno l'opportunità dell'adozione del nuovo criterio seguito dal Ministero dei trasporti. Ciò è dimostrato dal fatto che il *deficit* è venuto gradualmente a ridursi in questi ultimi anni, rispetto al 1945. Pertanto, le perplessità dell'onorevole Caroniti sono superate dall'esperienza.

L'onorevole Lombardi è stato Ministro dei trasporti e sa che quando si concede l'esercizio di una linea ferroviaria in una zona sprovvista di altri mezzi di trasporto, si segue sempre un criterio che prescinde dalla concorrenza. Ma, mentre nel 1931 era consentito al Ministero dei trasporti di effettuare una concessione eccezionale, oggi, dato il miglioramento dei trasporti verificatosi in quella zona e la concorrenza fatta dai trasporti su strada, è opportuno che si ritorni alla normalità e si riporti anche quella concessione nel sistema generalmente seguito per le aziende similari. Il mutamento, in sostanza, è determinato dalla concorrenza che si esercita con il trasporto delle merci su strada e dal fatto che oggi questa zona, che prima era provvista soltanto della linea ferroviaria, è servita da altre linee.

CARONITI. Mi sembra che nelle parole dell'onorevole relatore sia insita una contraddizione, perché se nel 1931 questa ferrovia era in una situazione di privilegio, in quanto si trovava in una condizione di monopolio ed oggi non è più così, a maggior ragione dobbiamo favorire il trasporto a mezzo della linea ferroviaria.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Debbo ripetere che preoccupazioni, in questo caso, non possono sorgere in quanto la ferrovia secondaria della penisola salentina è concessionaria anche di linee automobilistiche.

Inoltre, bisogna tener presente — come ho già fatto rilevare — che l'esperienza recente dimostra che col nuovo sistema il *deficit* di questa ferrovia è notevolmente diminuito. Non si tratta che di ratificare un provvedimento che ha già dato ottimi risultati.

MAZZA. Mi dichiaro favorevole all'approvazione di questo disegno di legge.

IMPERIALE. Debbo manifestare la mia preoccupazione per il fatto che l'Amministrazione ferroviaria va di giorno in giorno perdendo del traffico, ed anche nel 1950 — nonostante l'Anno Santo — questo inconveniente è continuato.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non è esatto.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 APRILE 1951

IMPERIALE. Le statistiche lo dimostrano. Anche nel settore del movimento viaggiatori si è verificata una diminuzione. Del resto, ne parleremo discutendo il bilancio del Ministero dei trasporti.

L'Amministrazione ferroviaria deve adottare tutti i provvedimenti che possano servire ad attirare gli utenti. Infatti, in questi ultimi tempi la direzione generale delle ferrovie dello Stato ha seguito questa linea.

Invece, se l'utente deve spedire la merce con doppia tariffa, non trova più convenienza a servirsi della ferrovia e preferirà servirsi delle linee automobilistiche, come ho dimostrato nell'esempio, precedentemente fatto, per il trasporto di merce da Roma a Zollino. Pertanto, approvando questo provvedimento, noi recheremo un beneficio alla ditta concessionaria delle linee automobilistiche della zona, ma apporteremo un danno all'Amministrazione ferroviaria ed anche alla società che esercisce la linea ferroviaria. Per questi motivi sono contrario al disegno di legge in esame.

Si dice, infine: in fondo, il sistema recentemente adottato per questa linea è stato sempre praticato per le aziende similari. Ma questa non è una buona ragione per continuare a seguire una falsa strada. Una volta che una tale agevolazione non è stata concessa alla società, non vedo perché oggi si debba modificare tale stato di cose, a tutto danno dell'Amministrazione ferroviaria.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero riportare il problema nei suoi termini reali. Non si tratta — ripeto — con questa legge di modificare uno stato di cose, perché da cinque anni ormai questo nuovo criterio tariffario è stato applicato per questa ferrovia, in seguito a deliberazione del Comitato interministeriale dei prezzi. Gli effetti di questo nuovo sistema sono stati senz'altro benefici, come ha sottolineato l'onorevole Jervolino.

In secondo luogo, non vi è dubbio che il provvedimento non viene che a ratificare, sul piano legislativo, una situazione di fatto già esistente. In questa materia vogliamo seguire proprio il criterio auspicato dalla Commissione finanze e tesoro, nel senso che debbano essere gli utenti a pagare i loro trasporti e non la collettività, su cui grava in definitiva l'onere derivante dalla integrazione dei bilanci di questa società, e non mi

pare che questo criterio possa essere rigettato.

Terzo: vorrei assicurare l'onorevole Imperiale che, per buona fortuna, la situazione non è come egli ha detto e sostiene perché, come si vedrà dal bilancio che sarà prossimamente portato all'esame del Parlamento, le ferrovie, in questo ultimo anno finanziario, hanno avuto un incremento di introiti che andrà intorno ai 15 miliardi.

IMPERIALE. Non parlavo di introiti, ma di chilometri-viaggiatori e di chilometri-merci.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico:

« È approvato e reso esecutivo l'atto 20 gennaio 1951 aggiuntivo alla convenzione 14 ottobre 1931, approvata con regio decreto-legge 22 ottobre 1931, n. 1480, convertito nella legge 25 aprile 1932, n. 459, stipulato fra i delegati dei Ministri per i trasporti e per il tesoro, in rappresentanza dello Stato, ed il legale rappresentante della Società anonima italiana per le ferrovie del sud-est, concessionaria dell'esercizio della rete ferroviaria secondaria della Penisola Salentina ».

Nessuno chiedendo di parlare e non essendo stato presentato alcun emendamento, poiché si tratta di articolo unico il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati oggi.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

« Provvedimento riguardante la concessione di un contributo straordinario di lire 20 milioni a favore dell'Ente autonomo del porto di Napoli per l'arredamento della stazione marittima ». (1894).

Presenti e votanti . . . . .	31
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	29
Voti contrari . . . . .	2

(La Commissione, approva).

« Approvazione dell'Atto 20 gennaio 1951, aggiuntivo alla Convenzione di concessione delle ferrovie secondarie della penisola salen-

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 APRILE 1951

tina, approvata con regio decreto 22 ottobre 1931, n. 1480 ».(1896).

Presenti e votanti . . . . .	31
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	23
Voti contrari . . . . .	8

(La Commissione approva).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Angelini, Babbi, Baldassari, Borsellino, Capacchione, Cara, Caroniti, Colasanto, Co-

tani, De Martino Alberto, De Palma, Ducci, Farinet, Giannini Olga, Imperiale, Jacoponi, Jervolino, Angelo Raffaele, Lombardi Riccardo, Mazza, Momoli, Monticelli, Nicotra Maria, Pertusio, Petrucci, Sala, Salerno, Semeraro Santo, Spoleti, Suraci, Tompa e Veronesi.

**La seduta termina alla 10,50.**