

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XXV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 OTTOBRE 1955

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE

	PAG.	PAG.
Congedi:		
PRESIDENTE	273	
Disegni di legge (Discussione e approvazione):		
Proroga al 31 dicembre 1958 del termine previsto dall'articolo 2 del decreto legislativo 19 marzo 1948, n. 178, concernente modificazioni di carattere transitorio alle piante organiche del gruppo A degli uffici delle ferrovie dello Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1786)	273	BIMA 277, 279 TROIISI 277 DUCCI 277 MANGINI 277, 278 PASINI 278, 279 CACCIATORE 278 ZANIBELLI 279
PRESIDENTE	273, 274	Votazione segreta:
GRAZIADEI, <i>Relatore</i>	274	PRESIDENTE 280
Fissazione di un nuovo termine per la emanazione delle norme concernenti la restituzione al Tesoro delle somme anticipate all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per la costruzione o l'acquisto di case in conto patrimoniale, in base all'articolo 9 della legge 11 marzo 1953, n. 187. (1547).	274	
PRESIDENTE	274, 275	La seduta comincia alle 9,15.
TROIISI, <i>Relatore</i>	274	BIMA, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.
GRAZIADEI	275	(È approvato).
Disegno di legge (Discussione e rinvio):		Congedo.
Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Siena - Buonconvento - Monteantico e inclusione della linea nella rete statale. (1762)	275	PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Petrucci Giovanni.
PRESIDENTE	275, 276, 277, 278, 280	Discussione del disegno di legge: Proroga al 31 dicembre 1958 del termine previsto dall'articolo 2 del decreto legislativo 19 marzo 1948, n. 178, concernente modificazioni di carattere transitorio alle piante organiche del gruppo A degli uffici delle ferrovie dello Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1786).
GRAZIADEI	276, 277, 279	PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga al 31 dicembre 1948 del termine previsto dall'articolo 2 del decreto legislativo 19 marzo 1948, n. 178, concernente modificazioni di carattere
ARIOSTO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	277, 278, 279	

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 OTTOBRE 1955

transitorio alle piante organiche del gruppo A degli uffici delle ferrovie dello Stato».

Prego il relatore, onorevole Graziadei, di riferire su questo disegno di legge.

GRAZIADEI, *Relatore*. A causa degli ingenti lavori di ricostruzione che hanno caratterizzato questi anni del periodo postbellico, si manifestò a suo tempo la necessità di rivedere gli organici del personale di gruppo A dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Conseguenza ne fu l'emanazione del decreto legislativo 19 marzo 1948, n. 178, con il quale si aumentò, in via del tutto transitoria, il predetto organico, affinché i 158 posti di gruppo A stabiliti dal decreto legislativo predetto, in aggiunta all'organico previsto dal regio decreto 12 ottobre 1942, n. 1210, consentissero all'Amministrazione ferroviaria di disporre di altri tecnici e dirigenti in grado di attendere ai lavori indispensabili al riassetto post-bellico delle ferrovie. Il citato decreto legislativo prevedeva, però, che un aumento così notevole dovesse essere gradualmente riassorbito entro il termine massimo del 31 dicembre 1955, cosa risultante oggi impossibile, date le altre necessità e le nuove contingenze manifestatesi. Infatti, oggi, i lavori di ricostruzione non sono ancora terminati ed inoltre se ne sono aggiunti dei nuovi, già programmati, per il miglioramento delle linee, fra i quali, di notevole entità quelli della elettrificazione per 160 miliardi e quelli delle opere straordinarie per conto della Cassa per il Mezzogiorno per una somma di 75 miliardi. Questi lavori non rientrano nelle normali attività dell'Amministrazione ferroviaria, pertanto il loro espletamento acuisce il problema del riassorbimento dei posti transitoriamente aumentati per provvisorie esigenze che invece si sono prolungate nel tempo.

È ovvio, quindi, che una brusca riduzione dell'organico, a norma dell'articolo 2 del decreto legislativo 19 marzo 1948, n. 178, non potrebbe che avere gravi conseguenze e incidere negativamente sul buon funzionamento dell'Amministrazione ferroviaria, anche per la difficoltà di ricorrere ad incarichi particolari o ad interinati onde assicurare la prosecuzione dei lavori in corso.

Per queste considerazioni, dunque, senza togliere il carattere di transitorietà al provvedimento, si propone di prorogare l'assorbimento di cui ho parlato al 31 dicembre 1958, disponendo però, nel contempo, espressamente che al 31 dicembre di ogni anno, dal 1954 al 1958, si dia luogo a recuperi parziali ma tassativi dei posti, in modo da eliminare la eccedenza dei posti stessi rispetto alla struttura

organica stabilita con regio decreto 12 ottobre 1942 e modificata con decreto presidenziale 30 giugno 1950, n. 627.

Questo è lo spirito del disegno di legge approvato dalla VII Commissione permanente del Senato e sottoposto ora all'esame della nostra Commissione, del quale propongo l'approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

Do lettura dell'articolo unico:

«Il termine per il totale riassorbimento delle unità di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 19 marzo 1948, n. 178, previsto al 31 dicembre 1955 dall'articolo 2 dello stesso decreto, è prorogato al 31 dicembre 1958.

Il riassorbimento stesso dovrà essere effettuato in modo che la eccedenza rispetto alla pianta di cui all'allegato 1 del regio decreto 12 ottobre 1942, n. 1210, venga eliminata in ragione di ventiquattro posti entro il 31 dicembre 1954, di ventiquattro posti entro il 31 dicembre 1955 e di trentadue posti ogni anno entro il 31 dicembre degli anni 1956, 1957 e 1958».

Non essendovi osservazioni, né emendamenti, il disegno di legge, che consta di un articolo unico, sarà votato direttamente a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Fissazione di un nuovo termine per l'emanazione delle norme concernenti la restituzione al Tesoro delle somme anticipate all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per la costruzione o l'acquisto di case in conto patrimoniale, in base all'articolo 9 della legge 11 marzo 1953, n. 187. (1547).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Fissazione di un nuovo termine per l'emanazione delle norme concernenti la restituzione al Tesoro delle somme anticipate all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per la costruzione o l'acquisto di case in conto patrimoniale, in base all'articolo 9 della legge 11 marzo 1953, n. 187».

Prego il relatore, onorevole Troisi, di riferire su tale disegno di legge, sul quale la IV Commissione, finanze e tesoro, ha espresso parere favorevole.

TROISI, *Relatore*. Il disegno di legge, in sostanza, non modifica i termini finanziari stabiliti, ma si limita a protrarre il termine entro il quale le modalità di una operazione finanziaria, autorizzata con la legge 11 marzo

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 OTTOBRE 1955

1953, n. 187, debbano fissarsi. Tale legge, infatti, prevedeva l'erogazione da parte del Ministero del tesoro di una sovvenzione all'Amministrazione ferroviaria per la copertura delle eccedenze degli impegni che si registrarono nel rendiconto dell'esercizio finanziario 1947-48, per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri in conto patrimoniale. Dette eccedenze erano dovute ad un aumento di costo sia delle materie prime, sia della mano d'opera, verificatosi nell'intervallo intercorrente fra la progettazione dei lavori e la loro esecuzione. La citata legge 11 marzo 1953 disponeva anche che, entro un anno dalla sua entrata in vigore, dovevano stabilirsi le modalità per il rimborso. L'Amministrazione ferroviaria non si è trovata però, nell'esercizio 1953-54, in condizione di chiedere la somministrazione della somma erogata, causa l'assenza di un apposito stanziamento di bilancio dei fondi occorrenti per il pagamento al Tesoro degli interessi che sarebbero venuti a maturare dal giorno della riscossione della somma fino al 1° luglio 1954, data dalla quale avrebbe dovuto iniziare l'ammortamento graduale dell'anticipazione, alle condizioni da fissare, come dianzi accennato. Di qui la opportunità del disegno di legge sottoposto al nostro esame, che proroga di un anno dalla data di entrata in vigore del provvedimento stesso il termine entro il quale saranno stabilite le modalità per definire il rapporto tra Tesoro e Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Credo pertanto che possiamo tranquillamente dare la nostra approvazione al disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GRAZIADEI. Noi non siamo contrari al disegno di legge tendente a prorogare il termine di emanazione delle norme per la restituzione al Tesoro di 8 miliardi e mezzo da parte delle ferrovie dello Stato. Dobbiamo però rilevare che tale somma è stata spesa nel 1948 per la costruzione e l'acquisto di alloggi per i ferrovieri. È vero, pertanto che l'Amministrazione delle ferrovie non è considerata debitrice, ma è anche vero che la proroga di rimborso ci sembra una incongruenza, anche se è la conseguenza di una legge approvata due anni fa.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Do lettura dell'articolo unico:

«Il termine per la emanazione del decreto presidenziale previsto dall'articolo 9, comma terzo, della legge 11 marzo 1953, n. 187, è stabilito in un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge».

Non essendovi osservazioni, né emendamenti, il disegno di legge, che consta di uno articolo unico, sarà votato direttamente a scrutinio segreto alla fine della seduta.

**Seguito della discussione del disegno di legge:
Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico e inclusione nella rete statale. (1762).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico e inclusione della linea nella rete statale».

Gli onorevoli colleghi ricordano che il provvedimento, del quale sono relatore io stesso, non ha potuto essere discusso in una precedente seduta per la mancanza del parere della IV Commissione (finanze e tesoro). Nonostante mi sia reso personalmente parte diligente, tale parere fino ad oggi non è stato ancora trasmesso. Scaduto pertanto, da tempo, il termine previsto, ritengo che la Commissione, a norma dell'articolo 31 del Regolamento della Camera, possa esaminare il disegno di legge anche in mancanza del detto parere.

Ecco, in breve, la sostanza del provvedimento in discussione. È stato ricostruito il tratto San Giovanni-Asciano della linea statale Siena-Grosseto. Tale ricostruzione ha reso quasi inutile l'istradamento delle merci sulla linea ferroviaria Siena-Buonconvento-Monteantico data in concessione alla Società italiana imprese ferroviarie e lavori pubblici. Poiché questo stato di cose non può che aggravare notevolmente le condizioni già non facili della linea Siena-Buonconvento-Monteantico, c'è stato un accordo fra le ferrovie dello Stato e la società concessionaria per la risoluzione consensuale della concessione ferroviaria. Tale accordo è stato sottoposto al Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato nonché al Consiglio superiore dei lavori pubblici, i quali organi hanno dato parere favorevole alla risoluzione stessa. Questa non risulta neppure eccessivamente gravosa dal punto di vista economico, nel senso che la somma complessiva di 340 milioni, che dovrebbe essere pagata, è rappresentata in gran parte dalla cessione alle ferrovie dello Stato di tutto il materiale rotabile, valutato, a condizioni molto vantaggiose per l'Amministrazione, in 247 milioni. Il materiale stesso può essere tutto e subito utilizzato dato che lo scartamento della ferrovia in concessione è quello ordinario; quindi, anche da questo punto di vista, se ne trae un notevole van-

taggio. Gli altri 93 milioni, che dovrebbero essere pagati alla società, sono destinati alla tacitazione di ogni diritto o pretesa da parte della stessa società concessionaria.

Il disegno di legge consta di 4 articoli. L'articolo 1 autorizza la spesa di 340 milioni complessivi; l'articolo 2 autorizza l'inclusione della linea nella rete statale a risoluzione della concessione intervenuta; l'articolo 3 riguarda il trattamento economico per il personale della ferrovia da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato; l'articolo 4, infine, prevede le modalità per la copertura della spesa.

Esprimo parere favorevole e prego la Commissione di dare il proprio assenso al disegno di legge.

Dichiaro aperta la discussione generale.

GRAZIADEI. In linea di massima siamo favorevoli all'inserimento della ferrovia in questione nella rete statale. Però non comprendiamo la ragione dei 93 milioni di lire a tacitazione di ogni diritto o pretesa da parte della società concessionaria. Su tale punto riteniamo indispensabile una precisa documentazione. Chiediamo ad ogni modo che prima dell'approvazione del disegno di legge sia sentita anche la Corte dei conti.

BIMA. Ho avuto modo di approfondire la materia e ritengo pertanto utile fornire alla Commissione qualche ragguaglio. La ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico era una ferrovia secondaria in parte distrutta dagli eventi bellici e ricostruita col concorso dello Stato in base alla legge n. 410. Tale legge stabilisce appunto che lo Stato, per le ferrovie date in concessione all'industria privata, paghi un contributo del cento per cento per tutto quanto si riferisce agli impianti fissi e del 50 per cento per le attrezzature. Praticamente, lo Stato ha pagato al cento per cento la ricostruzione degli impianti, più ha dato il 50 per cento per le attrezzature. Per avere una idea dell'onere sostenuto dallo Stato occorre anche considerare l'entità dei sussidi integrativi concessi nel decennio 1944-1954. A titolo di sovvenzione chilometrica, per il funzionamento di questa ferrovia, lo Stato ha dato infatti una cifra che non è certo inferiore ai 900 milioni. Debbo aggiungere infine che il coefficiente di esercizio di questa ferrovia è « quattro », il che significa che le spese superano quattro volte le entrate. Noi oggi ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che riguarda la risoluzione consensuale della concessione della linea ferroviaria in questione e la inclusione della medesima nella rete statale. Dal punto di vista del tracciato bisogna dire che indubbiamente esso è molto più favorevole e agevole che non

quello analogo della rete statale; credo infatti che l'Amministrazione ferroviaria intenda includerlo nella rete statale proprio perché si ritiene superflua la linea Siena-Asciano-Monteantico dal tracciato meno agevole.

A me sembra che la somma di 247 milioni dovrebbe riferirsi all'inventario degli impianti fissi ed a tutto il materiale mobile della linea ferroviaria di proprietà della società e pertanto non fornito o pagato dallo Stato, perché altrimenti, se così non fosse, questi dopo aver pagato al cento per cento le spese della ricostruzione verrebbe a pagare nuove somme e per lo stesso scopo, cosa che sarebbe addirittura enorme. Quello che anche io però non riesco a spiegarmi sono i 95 milioni di lire previsti per la tacitazione di ogni diritto o pretesa da parte della società. A mio avviso, lo Stato rende già un notevole beneficio alla medesima consentendole una risoluzione anticipata e sgravandola di una gestione fallimentare, accollandosi anche degli oneri che non dovrebbe sostenere.

Ritengo pertanto che la questione, così impostata, possa essere considerata favorevolmente solo per quanto riguarda l'inclusione di questo tratto di ferrovia nella rete di Stato, esclusa quindi la faccenda dell'onere che per me è assai discutibile. Noi sappiamo in merito che sono state fatte delle stime e perizie e vorremmo perciò che il rappresentante del Governo ci dicesse a cosa si riferisce l'inventario fatto e come si è arrivati alla somma di 347 milioni. Ripeto: circa l'inclusione nella rete statale della ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico, inclusione che comporta un beneficio a favore della rete statale dal punto di vista del tracciato, si può senz'altro accettare il disegno di legge, ma non se ne deve accettare l'onere previsto che è veramente sproporzionato. La società, infatti, dovrebbe essere più che contenta di cedere tutto in base ad una risoluzione consensuale della concessione e di non dover più sostenere per l'avvenire, come impone la concessione stessa, un servizio molto oneroso.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Bima per i chiarimenti forniti alla Commissione. Debbo però dire che, nonostante la conclusione cui egli è arrivato, esiste un preciso dato di fatto e cioè che il contributo dato dallo Stato per la ricostruzione della ferrovia si riferisce soltanto agli impianti fissi e non al materiale rotabile moderno. Io ho fatto presente che i 247 milioni — e ciò è esplicitamente espresso dalla relazione che accompagna il disegno di legge — si riferiscono

al materiale rotabile. D'altra parte, questo materiale rotabile è stato considerato dai competenti uffici del Ministero di un valore di gran lunga superiore alla somma che lo Stato dovrebbe pagare alla società concessionaria. Circa la somma di 93 milioni a tacitazione di ogni diritto o pretesa da parte della società, essa è giustificabile da un punto di vista logico: la società, infatti, rinuncia alla concessione, cioè alla continuazione dell'esercizio. Inoltre, siccome la continuazione dell'esercizio in gestione comporterebbe sempre un onere per lo Stato il quale è tenuto a sussidiarlo, mi pare che anche sotto questo profilo ne derivi un vantaggio da aggiungere all'altro del miglior tracciato della linea ferroviaria.

Ecco quindi le ragioni per le quali mi sembra che si possa approvare con tranquilla coscienza il disegno di legge. Quanto alla richiesta dell'onorevole Graziadei e cioè di sentire prima anche il parere della Corte dei conti, faccio osservare che la Corte dei conti non dà pareri in questa materia. Avrei capito, se mai, che ci si dovesse rivolgere all'Avvocatura generale dello Stato o al Consiglio di Stato.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per allontanare meglio ogni perplessità e sospetto, desidero far rilevare che, per quanto riguarda le somme di 247 milioni di lire per il pagamento del materiale rotabile di proprietà della società concessionaria, e di 93 milioni da elargire a titolo di tacitazione di ogni diritto o pretesa da parte della medesima, sono stati eseguiti accurati accertamenti. Per la prima, soprattutto, esperti funzionari hanno fatto calcoli precisi per cui si può obiettivamente considerare che i valori del materiale sono esistenti e più che sufficienti a giustificare la somma proposta. Circa poi la somma di 93 milioni, debbo far rilevare che non è stata la società a chiedere di poter cedere il suo tronco ferroviario con una anticipata risoluzione della concessione, bensì è stato lo Stato a rivolgersi alla società, attraverso i suoi organi competenti, per ottenere la risoluzione della convenzione. E la legge stabilisce che, qualora si chieda la risoluzione anticipata di una concessione, la società concessionaria debba essere risarcita. Posso anche affermare che il Ministero ha fatto l'impossibile per riuscire a ridurre al minimo le richieste avanzate dalla società.

GRAZIADEI. La somma di 93 milioni dovrebbe essere erogata dallo Stato. È vero che con l'assorbimento della linea ferroviaria Siena-Buonconvento-Monteantico lo Stato

non corrisponderebbe più il contributo annuale ma è anche vero che la società non trarrebbe alcun utile dalla continuazione della concessione. Se i bilanci sono reali, la situazione della società appare gravemente deficitaria; perché allora lo Stato dovrebbe corrispondere la somma di 93 milioni dopo avergliene elargiti a centinaia in precedenza?

PRESIDENTE. Ma le somme date in precedenza dovevano essere date per legge e rappresentano oggi un vantaggio per lo Stato che riprende in buonissime condizioni la ferrovia data in concessione.

GRAZIADEI. Si tratta però di un patrimonio che lo Stato ha contribuito a realizzare, non vedo perciò a quale titolo si dovrebbe elargire una somma così forte. Quanto alla richiesta del parere, debbo precisare che intendo appunto riferirmi al Consiglio di Stato e non alla Corte dei Conti.

BIMA. Il bilancio della società concessionaria comporta quest'anno un prodotto di esercizio di 24 milioni contro una spesa di esercizio di 95 milioni.

TROISI. La questione verte sul materiale rotabile. Gradirei avere dei dati sulla consistenza di esso onde fare un rapporto fra la somma che si propone di corrispondere e il materiale esistente. Gradirei pure conoscere quale è il termine di scadenza della concessione.

DUCCI. Noi ci troviamo di fronte ad una società alla quale è stato pagato del materiale ferroviario, una società, d'altronde, che dovrebbe venire addirittura acquisita allo Stato, la quale invece pretende per la risoluzione del contratto una somma che potrebbe essere giustificata soltanto se, quale contropartita del versamento dei milioni, ci fosse del materiale che effettivamente valesse.

PRESIDENTE. Comprendo le perplessità da alcuni onorevoli colleghi manifestate, ma, a meno che non si desideri fare un accertamento *in loco*, mi sembrano esaurienti le assicurazioni da me date e fattemi dal servizio competente, che il valore del materiale rotabile è di gran lunga superiore alla somma proposta.

GRAZIADEI. Credo però che siano ben giustificate queste perplessità.

MANCINI. Io sono un po' perplesso per la questione di principio che andiamo a stabilire accettando il disegno di legge. Lo Stato, attraverso il Governo, il quale ultimo dovrebbe vigilare sulla osservanza, da parte delle società concessionarie, delle convenzioni stipulate, ad un certo momento dice alle concessionarie: se si tronca la concessione ti dò un certo numero di miliardi!

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 OTTOBRE 1955

La posizione dovrebbe, invece, invertirsi; cioè il Governo, che sa che le concessionarie non hanno osservato le convenzioni in tutti questi anni, dovrebbe dire: se non osservi non ti do niente!

Qui, veramente, è del tutto rovesciato il principio. Anche quando ci spiegheranno che i 93 milioni sono dati bene, per conto mio le perplessità restano ed io, a titolo personale, dico che non approverò in alcun modo e per nessun motivo questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Mi permetto ancora una volta di sottolineare quanto ha detto il rappresentante del Governo.

Noi non dobbiamo discutere qui sui principi. Quando riformeremo la legge generale sulle concessioni, allora noi modificheremo tali principi; ma i principi purtroppo sono quelli che sono e noi non possiamo che applicarli. In quanto poi alla utilità, si è già messo in evidenza più volte che qui è l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che ha un interesse, per il miglior traffico delle ferrovie, di avere questa linea ferroviaria in gestione propria. A questo si aggiunge l'altro vantaggio, che cioè i 93 milioni che vengono pagati sono inferiori a ciò che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dovrebbe in definitiva pagare se la concessione continuasse a restare in vigore, perché lo Stato sarebbe tenuto a dare quel tale contributo col quale deve colmare purtroppo il *deficit* che l'amministrazione della società presenta ogni anno regolarmente.

Quindi, dobbiamo guardare alla realtà per quella che è. Quando modificheremo la legge 14 giugno 1949, n. 410, fondamentale in materia, si capisce che saremo anche d'accordo nel capovolgere la situazione attuale.

PASINI. Io mi limitavo ad osservare che naturalmente il disegno di legge dovrebbe essere esaminato al di fuori di ogni polemica. Io faccio questa constatazione: che, effettivamente, è vero che lo Stato continuerebbe a pagare se la società concessionaria continuasse a gestire in passivo la ferrovia, ma non è men vero che questa passività annua noi la ritroviamo poi nei bilanci delle ferrovie dello Stato negli anni venturi. In fondo è questa una passività che noi non paghiamo più alla società ma che continua regolarmente e la paghiamo attraverso il bilancio delle stesse ferrovie dello Stato. Quindi questa è una cosa che lascia piuttosto perplessi.

MANCINI. Faccio osservare che occorre anzitutto precisare ciò che è stato anche richiesto dall'onorevole Troisi: qual è la convenzione fra questa società ed il Governo?

Esaminiamo, vediamo cioè se questa società ha osservato la convenzione in questo periodo di tempo. Se lo avrà fatto, si potrà anche accogliere una certa determinata pretesa, che poi dovremo valutare se si tratti di 93 milioni o di un milione. Ma se la società non ha osservato la convenzione, come potremo darle dei milioni? Come dare milioni ad una società che, forse, al contrario dovrebbe darli allo Stato?

Questione, questa, che si riferisce, sì, a questa convenzione ma che è anche un problema di carattere generale. Noi ci troveremo di fronte, lo sappiamo, ad analoga situazione nel caso di tutte le concessionarie che operano nel nostro paese, che sono quelle che sono! Abbiamo ad esempio le Calabro-lucane che potrebbero dire la stessa cosa; ed allora si sborserebbero continuamente miliardi!

Quindi, appunto per questo, io dico che anche se saranno chiarite le perplessità che sono state prospettate dai miei colleghi, per conto mio non mi sento di approvare il disegno di legge in esame, perché voteremmo contro un principio che, a mio avviso, non è nemmeno discutibile.

CACCIATORE. Ritengo che qui ricorrano due domande: se sia stata esaminata la possibilità di una risoluzione in danno della società concessionaria; e poi — domanda già posta dall'onorevole Troisi — quale sia la durata di questa concessione.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevole Mancini, lei parla di convenzione; qui non ci sono convenzioni, qui c'è una concessione.

MANCINI. Ma sempre fatta con un contratto!....

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ma è presunzione che non ci sia nessun *deficit* da parte della società, perché il Consiglio di Amministrazione controlla e fa le sue osservazioni sui rilievi ogni anno. Pertanto è da escludere nel modo più assoluto che ci sia stata inosservanza da parte della società concessionaria. Mi pare, giacché è stata richiesta tale informazione, che la concessione scada fra una diecina di anni circa. Nel caso in questione, però, la Direzione generale delle ferrovie, nel piano di sistemazione delle ferrovie toscane, così come potrebbe accadere altrove nel piano di risistemazione delle ferrovie lombarde, venete, ecc., ha ritenuto di potenziare quella specie di ipotenuso che sarebbe la Grosseto-Firenze. Nei riguardi della linea ferroviaria Siena-Buonconvento-Montecantico, data in concessione privata, la Direzione generale ha ritenuto opportuno di rivol-

gersi alla società medesima e di richiedere la risoluzione consensuale, cioè una risoluzione attuata con l'accordo di tutti e due gli enti interessati. Un articolo, credo proprio della legge 14 giugno 1949 n. 410, stabilisce che, qualora venga anticipata la risoluzione, la società concessionaria ha diritto e l'Amministrazione il dovere, di corrispondere una cifra concordata. Questa cifra, come dicevo prima, di 93 milioni, è stata anche oggetto di una lunga trattativa durata per un anno circa. Se la Commissione desidera spiegazioni maggiori circa il valore del materiale rotabile e la durata della concessione in questione, nulla da eccepire al riguardo e potrei ulteriormente apportare chiarimenti; ma invito la Commissione a non sollevare una questione di principio perché essa riguarda la succitata legge n. 410 e non il presente disegno di legge.

Questo ritenevo opportuno dire a maggiore chiarimento.

BIMA. Poiché ci troviamo di fronte ad una somma, considerata quale corrispettivo da darsi alla società perché questa acceda alla risoluzione del contratto, e poiché la suddetta questione di principio potrebbe essere anche fatta valere da tutte le altre società, io chiedo al rappresentate del Governo se la cifra di 93 milioni possa essere conglobata nella cifra di 247 milioni, oppure essere portata sotto altra voce, affinché essa non risulti a titolo di premio versato ad una società in stato di fallimento.

GRAZIADEI. Io comprendo perfettamente il pensiero dell'onorevole Bima, però faccio notare che il rappresentante del Governo ha affermato che vi sarebbe un articolo nella legge sulle concessioni in cui è prevista una specie di penalità. Ovverossia i 93 milioni si riferirebbero a questa specie di penalità che lo Stato pagherebbe per aver chiesto una risoluzione del contratto di concessione anticipatamente. Ora, se così è, noi non verremmo mai ad eliminare la questione di principio. Anche se conglobassimo la cifra dei 93 milioni nei 247 milioni. Tale questione rimarrebbe sempre: ogni qualvolta si addivenisse ad un'anticipata risoluzione della concessione, lo Stato sempre dovrebbe pagare una tangente, una taglia, una penale, come dir si voglia, alla società concessionaria.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Debbo fare una precisazione: se avessi saputo che la discussione avrebbe coinvolto una questione di principio sulla materia delle concessioni, avrei certamente portato qui tutta la relativa documentazione. Comunque, a conferma di quanto ha detto

l'onorevole Graziadei, ripeto che una norma della legge n. 410 stabilisce tassativamente che, qualora si addivenga ad un'anticipata risoluzione consensuale, il richiedente è tenuto a pagare una somma, non già a titolo di penalità, ma di risarcimento.

PASINI. Il problema si pone in termini diversi. La legge prevede il caso, per esempio, in cui una zona sia collegata da una ferrovia secondaria, e lo Stato, per ragioni industriali, abbia interesse ad avere in gestione la ferrovia medesima e pertanto chiede alla società di anticipare la chiusura del rapporto. Evidentemente in questo caso, lo Stato è tenuto ad un risarcimento, giacché la concessionaria potrebbe far valere che, come essa aveva dovuto sostenere gli oneri nei periodi di flessione economica, così aveva il diritto di trarne i leciti profitti in periodi di favorevole congiuntura. Il caso in questione è però ben diverso: se si dimostrasse che lo Stato ha ragioni, profonde e sostanziali, per chiedere questa sostituzione di amministrazione, evidentemente di fronte ad esigenze pubbliche non sarebbero davvero i 93 milioni a dover far esitare. La verità è che si tratta di sostituire alla gestione privata quella statale. Principio ottimo, non discuto, ma che deve essere accompagnato da una sequela logica di fatti e di cose. Per cui io credo di dovermi associare senz'altro al pensiero dell'onorevole Bima nel chiedere una revisione.

ZANIBELLI. Anche io mi associo a questa richiesta e chiederei che il Governo fornisse anche qualche particolare su quanto segue. Posso ritenere, posso presumere che uno dei motivi che hanno suggerito — come è apparso da quanto ha detto il rappresentante del Governo — allo Stato di giungere a questa risoluzione, sia il fatto di gestire direttamente la linea Siena-Monteantico più idonea di quella Siena-Asciano. Sappiamo bene però che tale sostituzione non potrà essere di pronta realizzazione per cui gradirei un chiarimento circa le prospettive. Per una cognizione completa dell'argomento, ritengo che sia questo un elemento utile che ci può confortare nella approvazione. In secondo luogo ritengo che, pur prendendo atto della dichiarazione approssimativa del rappresentante del Governo circa una durata di 10 anni per la scadenza della concessione, sarebbe estremamente utile conoscere i termini esatti. Da ultimo gradirei un chiarimento circa il valore effettivo del materiale di trazione. Se è vero che i 247 milioni rappresentano una cifra di molto inferiore al valore attivo del materiale e delle

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 OTTOBRE 1955

scorte, e che la società poteva pretendere ed ha riscosso il 50 per cento del valore del materiale di trazione, è altrettanto vero che oggi noi saremmo tenuti a dare anche l'altro 50 per cento e ben ha detto l'onorevole Bima che di ciò si dovrebbe tener conto nella somma globale. Tutti questi elementi, se forniti dal Governo, potranno confortarci nel dare la nostra approvazione al disegno di legge in esame che pure è sempre grave perché determina un precedente notevole.

Se introduciamo un principio di tal natura, ad un certo momento non vorremmo che lo Stato dovesse dire: prelevando tutte le concessioni noi facciamo un affare, spendendo lire *tot*. Giuridicamente questo avrebbe valore, ma non so se il nostro operato troverebbe una considerazione nell'opinione pubblica veramente buona.

Quindi, senza anticipare conclusioni che mi sembrano, direi, del tutto insufficienti per respingere, come anche per approvare, il disegno di legge, chiedo il rinvio dell'esame del medesimo affinché il Governo dia i chiarimenti richiesti su quanto mi sono permesso di sottolineare.

PRESIDENTE. Non ho alcuna difficoltà, dopo una così ampia discussione, di rinviare il prosieguo della discussione di questo disegno di legge. Ripeto ancora una volta che nella passata seduta si erano richiesti soltanto chiarimenti in merito all'articolo 3, per cui avevo la certezza che si dovesse trattare semplicemente di questo. Debbo però dire all'onorevole Graziadei e a tutti gli altri onorevoli colleghi che hanno fatto questioni di principio: possiamo discutere sulla opportunità o meno di dare i 93 milioni ad una società, ma non possiamo discutere sulle osservazioni di principio, perché un patto esplicito del genere è, sì, consacrato nella convenzione, ma è anche nei principi generali del diritto. L'onorevole Graziadei sa benissimo che le norme di diritto vanno anche applicate in casi speciali. Ora, in ogni concessione, in ogni contratto, quando le due parti lo hanno posto in essere, si stabilisce che l'anticipata risoluzione di questa convenzione importa una rivalsa di danni. Ora, si potrà discutere se c'è o no il danno, se sia conveniente o meno dare i 93 milioni, ma la questione di principio mi pare per lo meno superata.

Ad ogni modo, ciò premesso, non ho difficoltà a rinviare la discussione pregando il rappresentante del Governo di voler fornire tutti i chiarimenti necessari per un tranquillo e coscienzioso esame del provvedimento.

Se non vi sono osservazioni, può allora rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

IL PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico l'esito della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

« Proroga al 31 dicembre 1958 del termine previsto dall'articolo 2 del decreto legislativo 19 marzo 1948 n. 178, concernente modificazioni di carattere transitorio alle piante organiche del Gruppo A degli uffici delle ferrovie dello Stato ». (1786):

Presenti e votanti	31
Maggioranza	16
Voti favorevoli	26
Voti contrari	5

(La Commissione approva).

« Fissazione di un nuovo termine per l'emanazione delle norme concernenti la restituzione al Tesoro delle somme anticipate alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato per la costruzione o l'acquisto di case in conto patrimoniale, in base all'articolo 9 della legge 11 marzo 1953, n. 187 » (1547):

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

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Bima, Bogoni, Boidi, Cacciatore, Cafiero, Cerreti, Colasanto, Concas, De Biagi, Ducci, Farinet, Ferrario Celestino, Fiorentino, Graziadei, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardo Carlo, Maniera, Menotti, Moscatelli, Murdaca, Pasini, Pintus, Reali, Rubeo, Sala, Semeraro Santo, Sensi, Troisi, Viale e Zanibelli.

È in congedo:

Petrucci.

La seduta termina alle 10,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI