

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXIX.

SEDUTA DI VENERDÌ 22 NOVEMBRE 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	735
Per l'evento luttuoso accaduto nel porto di Napoli:	
PRESIDENTE	735, 736
TROISI	736
JACOPONI	736
CACCIATORE	736
Disegno di legge (Discussione e l'approvazione):	
Rimborso all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3217)	736
PRESIDENTE	736, 743
CERRETI	739
BIMA	739
TROISI	740
PETRUCCI	740
CACCIATORE	741
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	741
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	744

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Boidi, Spadola e Vigo.

Per l'evento luttuoso
accaduto nel porto di Napoli.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, prima di iniziare il nostro lavoro, credo di interpretare il pensiero di tutti i componenti la nostra Commissione, presenti ed assenti, inviando un commosso saluto alle famiglie delle vittime ed ai feriti del disastro verificatosi ieri nel porto di Napoli. La notizia, quanto mai terrificante, mi tocca in modo particolare, direi quasi direttamente per il fatto di essere napoletano e di abitare nelle vicinanze del punto dove il disastro si è verificato; ma oltre a ciò l'evento doloroso colpisce spiritualmente la nostra Commissione in particolare, trattandosi dello scoppio di una nave della nostra Marina mercantile.

Ritengo perciò di interpretare il pensiero commosso di tutti i componenti la Commissione esprimendo le nostre condoglianze per le vittime e il nostro augurio per i feriti col seguente telegramma:

« Sindaco Achille Lauro, Napoli. — Commissione legislativa Trasporti Poste Marina mercantile Camera deputati apprende con profonda commozione scoppio nave Annamaria Ievoli partecipa vivamente dolore napoletani invia trepidante pensiero feriti inchinasi

La seduta comincia alle 9,45.

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

(È approvato).

riverente dinanzi vittime grave sciagura porge sentimenti sincero cordoglio famiglie colpiti — JERVOLINO ANGELO RAFFAELE *Presidente* ».

TROISI. Mi associo in pieno alle espressioni dell'onorevole Presidente manifestando sentimenti di cordoglio e di solidarietà. Noi che seguiamo da vicino le vicende della Marina mercantile non possiamo rimanere insensibili di fronte a questa grave sciagura.

JACOPONI. Anche noi ci associamo di fronte a questa grave sciagura.

CACCIATORE. Vorrei aggiungere la richiesta che, se possibile, si provveda per un aiuto immediato alle famiglie dei colpiti.

PRESIDENTE. La Commissione prenderà contatti col Ministro della Marina mercantile per far presente la sua solidarietà per qualsiasi iniziativa di carattere legislativo.

Discussione del disegno di legge: Rimborso all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3217).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente: « Rimborso all'amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario ».

Il disegno di legge è stato approvato dalla competente Commissione del Senato e trasmesso alla Camera dei deputati il 10 ottobre 1957.

Comunico che la IV Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha espresso parere favorevole.

La III Commissione permanente (Giustizia) ha invece espresso il proprio parere in questi termini:

« La Commissione di giustizia non può non compiacersi per l'iniziativa del Ministro dei trasporti per affrontare e risolvere il problema degli oneri extra aziendali che gravano sull'amministrazione delle ferrovie. La Commissione non può del pari, non esprimere parere favorevole, in linea di massima, al disegno di legge già approvato dal Senato della Repubblica.

La Commissione, però, non può non manifestare la sua perplessità per alcune disposizioni inserite nel disegno di legge, nonché per il modo in cui sono formulate altre disposizioni.

In particolare, in relazione all'articolo 1 è possibile non restare dubbiosi per la qualifica di tassa attribuita all'importo dei trasporti ferroviari. Non è possibile, poi, ritenere rispondente alle esigenze il riferimento generico ai trasporti gratuiti effettuati « per riconosciuti motivi di interesse generale ». Il riferimento generico è tanto più inopportuno in quanto all'articolo 4 si parla della determinazione dei criteri di valutazione degli importi dei trasporti gratuiti sulla base dei principi direttivi stabiliti dagli articoli 1 e 2 cadendo così in una manifesta contraddizione, essendo evidentemente impossibile qualificare un principio direttivo, quello stabilito all'articolo 1, facendo riferimento a motivi di interesse generale.

In relazione all'articolo 4, oltre il rilievo già fatto a proposito dell'articolo 1, va considerato che se con la disposizione si intende fare una delega legislativa al Governo mancano i presupposti e le condizioni stabilite dalla Carta costituzionale; se, invece, si intende fare riferimento a poteri giuridici che spettano all'esecutivo la disposizione appare manifestamente inopportuna.

In relazione all'articolo 5 appare evidente l'inopportunità del parere in commissione consultiva tanto più se costituita nel modo che viene indicato.

In relazione all'articolo 6, che appare una manifesta reminiscenza della legislazione dell'ordinamento costituzionale abrogato, si rileva l'inopportunità di un provvedimento del Capo dello Stato per atti di mera amministrazione ».

Ciò premesso, come Relatore debbo far rilevare che il disegno di legge avente per oggetto. « Rimborso all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario » è importante per una duplice considerazione che a me piace sottolineare:

1°) Segna una vittoria della nostra Commissione, la quale fin dall'anno 1949 — in occasione del bilancio preventivo delle spese del Ministero dei trasporti — ha affermato costantemente il principio della reversibilità su bilanci delle amministrazioni varie dello Stato, delle spese relative ai servizi prestati gratuitamente o a condizioni di particolare favore dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

E di ciò dobbiamo compiacerci con noi stessi che — fermi nel sostenere tale principio — lo vediamo realizzato e con il Ministro Angelini che, memore della volontà dei com-

ponenti di questa Commissione e convinto della nostra richiesta, è riuscito a superare le difficoltà ed a predisporre il disegno di legge sul quale ho l'onore di riferire.

2°) Permette di chiarire la situazione del bilancio ferroviario allo scopo di potere, con assoluta e serena obiettività, valutare i risultati reali della gestione di questa Azienda di Stato. Il che consentirà di eliminare quello sconcertante apprezzamento, fatto fino ad oggi, che le ferrovie dello Stato sono affette da « un male economico inguaribile » per cui non c'è alcuna speranza di portare il bilancio a pareggio.

Per bene comprendere la natura e la portata del provvedimento in oggetto, mi pare necessaria una precisazione di fatto sulla quale si è soffermata, lungamente ed opportunamente, la Commissione di studio nominata con decreto interministeriale dell'11 agosto 1956, ed insediata il 4 settembre successivo.

Quella Commissione, composta da due funzionari delle ferrovie dello Stato e da due funzionari del Ministero del tesoro e presieduta dal consigliere di Stato dottor Erasmo Caravale, allo scopo di identificare gli oneri extra aziendali e di precisarne la quantità, si è trovata d'accordo nel definire il contenuto della formula « oneri extra aziendali ». Ed ha così precisato: « sono oneri extra aziendali quelle spese che l'Azienda ferroviaria è costretta a fare e quelle perdite di entrata che essa è costretta a subire (per prestazioni gratuite o fatte a condizioni di particolare favore) non per sua libera determinazione o nell'interesse diretto o indiretto del suo esercizio, ma per effetto di disposizioni legislative o di provvedimenti governativi, determinati da esigenze di ordine sociale o di politica economica generale, o, comunque, da necessità od opportunità di interesse pubblico, alle quali dovrebbe essere chiamata a provvedere non già singolarmente l'Azienda ma lo Stato quale espressione della collettività nazionale organizzata ».

Tale definizione, sulla quale si possono fare opportune riserve, specie se si tiene conto che le aziende private non sempre hanno la possibilità di ottenere rimborso di spese o di incrementi di costo il cui ammontare non è corrisposto dagli utenti, giustamente appare troppo ampia ai rappresentanti del Ministero del tesoro. Fu trovata, però, la soluzione media, che è quella indicata nei primi tre articoli del disegno di legge.

Con l'articolo 1 si stabilisce che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato deve avere il rimborso della somma equivalente ai tra-

sporti gratuiti effettuati ed ai minori introiti conseguiti per effetto di riduzioni, concessioni o tariffe speciali praticate sempre quando gli uni e gli altri siano in relazione a riconosciuti motivi di interesse generale dello Stato.

Il rimborso dovrà essere effettuato dai Ministeri e dagli enti pubblici interessati.

L'indicazione degli enti che sono tenuti al rimborso, è — a mio giudizio — imprecisa o quanto meno incompleta: non sono precisati determinati beneficiari (organi costituzionali dello Stato; le regioni; Consiglio di Stato; Corte dei conti; Avvocatura dello Stato, coloro che godono dei benefici *ad personam* in virtù della legge 11 novembre 1955, n. 1108, ecc.) dai quali l'Amministrazione delle ferrovie intende avere il rimborso. Dato, però, che un accordo al riguardo è stato raggiunto fra i due Ministeri interessati, ed in considerazione ancora che il rimborso viene, di fatto, eseguito dal Ministero del tesoro, voglio sperare che non sorgeranno, in avvenire, divergenze in merito all'applicazione della norma contenuta nell'articolo 1.

L'articolo 2 prevede il diritto dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a conseguire il rimborso delle spese e degli altri oneri, che sostiene per « esigenze che non riguardano la sua gestione economica ».

Tale norma — che sarebbe stato preferibile formulare in modo più esplicito per renderla più chiara — comprende

- 1°) trasporto di effetti postali,
- 2°) riassunzione in servizio di personale già esonerato per motivi politici;
- 3°) distacco di personale delle ferrovie dello Stato presso altre amministrazioni, perché concordato con il Ministero del tesoro;
- 4°) collocamento in quiescenza di esonerati politici e razziali;
- 5°) annualità di interessi ad ammortamento di prestiti contratti per finanziare spese di ricostruzione;
- 6°) accudienza e custodia dei passaggi a livello.

L'articolo 3 contempla la corresponsione all'Azienda delle ferrovie dello Stato di specifiche sovvenzioni per le linee di trasporto con traffico scarso e, perciò, con disavanzo di gestione. Naturalmente l'Amministrazione ferroviaria potrà invocare le sovvenzioni se si riconosce la necessità di mantenere in esercizio le linee anzidette, il che si verifica quando sussistono riconosciuti motivi economici o sociali di interesse generale, o quando le linee di trasporto riguardano la difesa dello Stato.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 NOVEMBRE 1957

In merito posso comunicare agli onorevoli colleghi che la direzione generale delle ferrovie dello Stato ha preparato un elenco delle linee passive, della complessiva lunghezza di chilometri 2312, divise in tre gruppi

1°) una linea di cui è stata proposta la soppressione;

2°) cinque linee in sostituzione delle quali si propone la istituzione di autoservizi,

3°) quarantatré linee per le quali si propone uno studio accurato al fine di avviare alla strada il traffico relativo.

La individuazione delle linee anzidette è stata determinata dal fatto che il costo è tre volte superiore al rendimento ed il passivo globale è di 6 miliardi e 446 milioni con riferimento all'esercizio finanziario 1950-51 che, aggiornato all'anno in corso, raggiunge la cifra di 10 miliardi.

I successivi articoli 4, 5, 6 prevedono rispettivamente:

a) la emanazione del decreto del Presidente della Repubblica per la specificazione degli oneri indicati negli articoli 1 e 2 e la determinazione dei criteri per la valutazione dei relativi importi;

b) la determinazione della somma da corrispondere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, da farsi con decreto interministeriale, sentita una speciale commissione composta da due funzionari del Ministero del tesoro e due funzionari del Ministero dei trasporti e presieduta da un consigliere di Stato;

c) la nomina, da parte del Presidente della Repubblica, della commissione anzidetta.

Mi risparmio dal fare i necessari rilievi in merito alle disposizioni contenute negli articoli 4, 5, 6 del disegno di legge. È mia opinione che i due Ministeri interessati avrebbero potuto di comune accordo (così come è stato fatto per la istituzione della commissione di studio da me ricordata all'inizio di questa relazione) individuare gli oneri extra aziendali, determinarne la quantità, precisarne l'importo.

Non vedo la necessità di provocare il decreto del Presidente della Repubblica per specificare gli oneri indicati negli articoli 1 e 2, e tanto meno per nominare i componenti la commissione di cui all'articolo 5. Sono questi, atti di mera amministrazione, di competenza perciò dei rispettivi capi dei Ministeri interessati.

La necessità — manifestata dall'Amministrazione ferroviaria con insistente premura — di approvare il disegno di legge in esame, nega a noi commissari di introdurre le neces-

sarie modifiche agli articoli in parola, come suggerisce anche la Commissione di giustizia nel parere dato.

Non è, però, inopportuno che nella relazione resti traccia di simili osservazioni, che dovranno essere tenute presenti nella eventualità di provvedimenti consimili, da emanarsi in epoca futura.

L'articolo 7 precisa nella somma di 40 miliardi l'ammontare complessivo degli oneri extra aziendali da rimborsare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1957-58. Tale somma è stata determinata in modo forfaitario, data anche la urgenza di riportarla nei bilanci dei Ministeri interessati per l'esercizio finanziario in corso.

A complemento di questa relazione ritengo opportuno informare la Commissione che le ferrovie dello Stato, per l'esercizio 1958-59, hanno richiesto, a titolo di rimborso degli oneri extra aziendali, la somma di lire 64 miliardi 500 milioni così distinta:

1°) annualità di interessi ed ammortamenti di prestiti contratti per finanziare spese di ricostruzione	L.	3.800.000.000
2°) trasporto degli effetti postali	L.	5.000.000.000
3°) disavanzo delle linee ferroviarie a scarso traffico fortemente passivo	L.	16.000.000.000
4°) maggiori oneri delle pensioni	L.	13.000.000.000
5°) spese per il personale esonerato per motivi politici	L.	1.000.000.000
6°) oneri per accoglienza e custodia delle strade	L.	1.700.000.000
7°) oneri delle riduzioni tariffarie	L.	24.000.000.000
Totale	L.	64.500.000.000

L'articolo 8 prevede la delega al Ministro del tesoro per le variazioni, che dovranno essere apportate ai rispettivi bilanci, per l'applicazione della legge.

Dopo aver riferito con una relativa ampiezza in merito al contenuto del disegno di legge, ritengo necessario ed opportuno, onorevoli colleghi, fare due precisazioni, e ciò per tranquillità di determinate categorie di interessati, i quali temono che i benefici acquisiti o che potranno invocare in virtù della

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 NOVEMBRE 1957

legge 11 novembre 1955, n. 1108, possano essere limitati o addirittura annullati all'approvazione del disegno di legge in oggetto. Resta chiaramente precisato che:

1°) Il disegno di legge, che ci accingiamo ad approvare, non modifica in nessuna parte la legge 11 novembre 1955, n. 1108.

Di conseguenza tutte le concessioni, fatte o da farsi in virtù delle legge anzidetta, conservano il loro pieno vigore.

2°) Il rimborso da farsi all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato delle somme relative alle concessioni gratuite o alle riduzioni tariffarie deve essere sostenuto dagli enti interessati e non deve ricadere, né in tutto né in parte, sulle singole persone che godono (o domandano di godere) di concessioni o di facilitazioni a norma della già richiamata legge 11 novembre 1955, n. 1108.

È intuitivo e logico che l'approvazione del disegno di legge importa l'approvazione integrale della mia relazione, e perciò anche di questa parte ultima, in merito alla quale il Ministro dei trasporti — presente in commissione — nulla eccepisce. D'altra parte sarebbe assurdo pensare che l'attuale provvedimento — che ha la sola finalità di riversare gli oneri extra aziendali delle ferrovie dello Stato sulle amministrazioni e sugli enti che godono, in via diretta o a mezzo dei loro dipendenti, di concessioni — dovesse limitare tali concessioni o fare sostenere, sia pure in modo riflesso, gli oneri dai singoli titolari dei benefici.

Onorevoli colleghi, nel porre termine a questa relazione mi piace formulare l'augurio vivo e sincero che questo passo coraggioso e costruttivo compiuto dalle ferrovie dello Stato in Italia, a simiglianza di quanto è stato già fatto da altre amministrazioni ferroviarie d'Europa, sia l'avvio deciso e definitivo al pareggio del bilancio come è stato invocato dai deputati di tutti i settori della Camera.

Con tale augurio — che, certamente, è condiviso da tutti voi cui stanno particolarmente a cuore le sorti e l'avvenire delle ferrovie dello Stato — vi invito a dare, con manifesta soddisfazione, il vostro voto favorevole al disegno di legge sul quale ho avuto l'onore di riferire.

Dichiaro pertanto aperta la discussione generale.

CERRETI. Tengo a precisare subito che approviamo il disegno di legge, anche se avremmo voluto che fosse specificato nell'articolo 7 che i 40 miliardi, globalmente iscritti questa volta, sono intesi come somma forfetaria ma che non hanno rapporto esatto

con le voci di cui agli articoli 1, 2, 3. Se il Ministro volesse dare chiarimenti a questo proposito da inserire a verbale, ci dichiareremmo soddisfatti, senza proporre emendamenti.

In secondo luogo, secondo quanto ha detto l'onorevole Relatore, già si prevede per il prossimo esercizio una esatta valutazione degli oneri che sono a carico degli altri Ministeri e di ciò non possiamo che prendere atto con soddisfazione.

Dal punto di vista generale credo necessario esprimere la nostra soddisfazione per questo primo importante passo realizzato sulla via della normalizzazione del bilancio delle ferrovie dello Stato il quale nella situazione precedente dava vita ad inconvenienti di ogni genere; primo fra tutti dal lato morale perché sembrava che gli stessi gestori delle ferrovie fossero gli sperperatori del patrimonio collettivo e che i funzionari, gli impiegati e gli operai delle ferrovie fossero a loro volta i beneficiari di una situazione così fallimentare, come taluni volevano far apparire. Quindi ora c'è — direi — un impegno morale, più preciso di prima, di dimostrare che in realtà il disavanzo passato non era imputabile fondamentalmente alla gestione ma ad oneri che non erano da portarsi a carico della gestione stessa.

Non bisogna dimenticare che da questa situazione artificiosa derivano non poche difficoltà al Ministero dei trasporti nell'espletamento dei suoi compiti. Il Ministro stesso si trova in un'antipatica posizione di sottordine quando deve decidere delle spese, anche se di carattere normale di ordinaria amministrazione, senza possedere quindi quella necessaria autonomia anche per quelle iniziative che si rendono necessarie e talvolta indispensabili.

Per tutte queste ragioni noi, felicitandoci ancora una volta per la realizzazione di questo primo passo verso la normalizzazione del bilancio delle ferrovie dello Stato, ci auguriamo che l'anno prossimo si attui un esatto calcolo di tutti gli oneri complementari da imputarsi ai rispettivi Ministeri.

BIMA. Credo che questo disegno di legge costituisca una specie di rivoluzione profondamente innovativa perché rappresenta un serio sforzo da parte dell'amministrazione ferroviaria per riportare la gestione dell'azienda a criteri di maggiore economicità.

Mi pare che il punto fondamentale sia proprio il principio secondo il quale ad ogni servizio reso dall'amministrazione ferroviaria deve corrispondere un corrispettivo. Traendo

le conseguenze da questa impostazione, dovremmo ravvisare in questo progetto di legge la chiara affermazione della fine del monopolio delle ferrovie. Infatti finché il sistema dei trasporti era accentrato sul trasporto ferroviario, l'amministrazione ferroviaria per forza di cose doveva assoggettarsi a delle servitù inerenti al concetto del servizio pubblico da essa disimpegnato.

La fine di questo monopolio deriva dal fatto che altre strutture di trasporti tendenzialmente concorrenziali operano su un piano di pura economicità. Ciò ha portato a rilevare certe discrepanze che noi tutti abbiamo qualificato *deficit* delle ferrovie mentre in realtà nel cosiddetto *deficit* erano compresi questi servizi, questi oneri che non dovevano essere addossati alle ferrovie.

Ora mi pare che in questo sforzo di voler adeguare il servizio a quelle che sono le esigenze di una sana gestione aziendale, esistano tutte le premesse per poter arrivare ad una sana chiarificazione e — penso — anche ad un superamento del *deficit* delle ferrovie.

Ragionando per assurdo potrei dire che ad un certo punto ci si dovrebbe porre questo problema: dobbiamo esasperare questo criterio della separazione degli oneri extra aziendali da quelli aziendali? E se esasperiamo questo concetto, naturalmente dovremmo riportare l'azienda ferroviaria su di un piano di azienda industriale. Accettando questo principio è ovvio che in un secondo tempo il Tesoro eccipirà che al diritto delle ferrovie di aver ricompensati tutti i servizi resi a favore delle altre amministrazioni deve corrispondere anche il dovere da parte dell'azienda ferroviaria di sottostare ad alcuni gravami, come quello del pagamento degli interessi sul capitale che l'azienda ha avuto dallo Stato, e di sottostare a tutte le imposizioni fiscali che gravano sulle aziende di trasporti. E per questo che mi auguro che le richieste del Ministero dei trasporti ed in particolare delle ferrovie siano eque. Anch'io mi attendevo che il progetto fosse formulato diversamente tenendo presente che quanto prima entrerà in funzione il trattato relativo al Mercato comune europeo, il quale forse rappresenterà delle sorprese perché potremmo anche sentirci dire per esempio dall'Alta autorità che le tariffe ferroviarie per operai — che sono naturalmente sottocosto — rappresentano una distorsione e sono un premio che viene dato alle industrie. Mi pare che se il disegno di legge avesse tenuto conto di questa nuova realtà, anch'essa rappresentante un fenomeno rivoluzionario, forse si sarebbero fatte le cose diversamente.

Comunque credo che possiamo accettare il disegno di legge così come è stato formulato. Personalmente faccio voti affinché, anche prossimamente la legge venga rielaborata tenendo conto soprattutto dei criteri e delle finalità ai quali essa si ispira, e cioè non deve essere questo un modo per camuffare il *deficit* del bilancio delle ferrovie, bensì deve essere uno sforzo serio per riportare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato su di un piano di chiara gestione aziendale ed industriale e per far quindi rientrare quel deficit che costituisce l'appunto continuo e il tormento dell'Amministrazione ferroviaria.

Fatte queste precisazioni, mi dichiaro favorevole all'approvazione del disegno di legge.

TROISI. Mi associo al compiacimento, manifestato dagli altri onorevoli colleghi. Ci troviamo di fronte ad un provvedimento che corona una lunga e tenace azione svolta in sede parlamentare e che segna veramente una svolta nella storia dell'azienda ferroviaria in quanto permetterà l'impostazione di bilanci su criteri di gestione economica e con riflessi più fedeli a quella che è la realtà aziendale, si da permettere un calcolo più esatto dei costi, mentre d'altra parte costituirà una remora per quanto concerne le richieste di servizi da parte di altre amministrazioni.

Ed io sottolineo anche il riflesso industriale di questo provvedimento, soprattutto perché, come già accennato dall'onorevole Bima, ci troviamo alla vigilia dell'attuazione del Mercato comune, ed altri paesi hanno già introdotto lo stesso criterio. L'Unione internazionale delle strade ferrate ha anzi adottato un tipo uniforme di calcolo dei costi delle aziende ferroviarie. Il provvedimento in esame risponde quindi anche ad esigenze di uniformità per la rilevazione dei singoli elementi che costituiscono il bilancio ferroviario.

Mi associo quindi all'unanime compiacimento ed auspico che questo avvio sia seguito da altri provvedimenti che diano all'azienda delle ferrovie dello Stato un carattere di azienda tipicamente industriale.

PETRUCCI. Mi congratulo con il Ministro onorevole Angelini per essere finalmente riuscito, dopo anni di lotta, a conseguire lo scopo prefisso anche se in ciò è stato validamente affiancato dalla nostra Commissione.

E sono particolarmente lieto che questo provvedimento veda la luce perché confido che in seguito alla sua adozione la lotta attualmente esistente fra le ferrovie ed i servizi di pubblici trasporti automobilistici, possa risolversi non a favore di uno o dell'altro contendente, bensì a favore di tutti e due perché dal-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 NOVEMBRE 1957

l'armonia di un'azione comune ambedue potranno trarre grandi vantaggi.

Quanto al bilancio delle ferrovie, che attualmente è fittizio in quanto gravato da oneri extra aziendali, esso potrà d'ora innanzi dare la esatta visione dei costi e dei ricavi e quindi anche le tariffe potranno essere una esatta espressione dei costi di esercizio.

L'approvazione del provvedimento in esame troverà — mi auguro — un consenso pieno ed assoluto, perché così si potrà arrivare a quel coordinamento dei trasporti fra strada e rotaia e alla creazione — finalmente — del Consiglio superiore dei trasporti perché è ormai di fondamentale importanza prevedere fin d'ora la necessità che, una volta iniziata la realizzazione del Mercato comune europeo, l'Italia si trovi nelle migliori condizioni affinché i trasporti si effettuino ad un costo il più ridotto possibile, perché soltanto in questo modo potremo sostenere la concorrenza con gli altri paesi ed assicurare al popolo italiano un avvenire di benessere e di progresso materiale e sociale.

CACCIATORE. Sono d'accordo sull'approvazione del disegno di legge; però non posso accettare una frase detta dall'onorevole Bima, e cioè che « non deve essere questo un modo per camuffare il *deficit* del bilancio delle ferrovie ». Qui invece si tratta di eliminare il *deficit*, e vorrei a questo proposito richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sull'articolo 3. Non capisco perché le sovvenzioni all'Amministrazione, per le linee deficitarie mantenute in funzione per riconosciuti motivi economici o sociali di interesse generale, debbano essere concesse solamente quando il rapporto fra le spese e le entrate di gestione è superiore a tre, e mi domando se non sia possibile diminuire questo rapporto.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Debbo anzitutto dire che la giornata odierna — modestamente — per me rappresenta una giornata di grande soddisfazione. In questo momento dobbiamo mettere in evidenza che se siamo giunti all'esame — e spero all'approvazione — di questo disegno di legge, ciò è dovuto allo sforzo che la VIII Commissione, la « nostra » Commissione, della Camera ha fatto per circa 10 anni. Infatti la Commissione con istanze, ordini del giorno, ecc., è stata quella che ha proposto il problema ed ha sempre insistito affinché esso fosse risolto, e devo dare atto che tutti gli onorevoli colleghi che sono stati Relatori al bilancio dei trasporti per circa 9 anni hanno riportato fedelmente in aula la voce

della Commissione ed hanno insistito perché questo provvedimento fosse adottato.

Siamo arrivati finalmente all'approvazione — almeno spero — di questo provvedimento. Debbo dire che siamo arrivati un po' « buoni ultimi » perché anche in campo internazionale ormai il principio è affermato. Altri Stati, come Francia, Germania, Svizzera, Belgio e Lussemburgo rimborsano alle amministrazioni ferroviarie rispettive le spese che esse sopportano per fornire i servizi che vengono loro richiesti. A titolo informativo dirò che nello scorso anno la *Compagnie des Chemins de Fer* francese ha ricevuto dallo Stato un rimborso di 132 miliardi di franchi francesi, cioè 200 miliardi circa di lire italiane. Il Belgio con una rete di 5.000 chilometri di ferrovie (noi ne abbiamo 17 mila chilometri) ha rimborsato una somma pari a 60 miliardi di lire italiane all'amministrazione ferroviaria. Inoltre tutti i partecipanti alla conferenza dei ministri dei trasporti europei hanno insistito affinché la chiarificazione avvenga anche da noi.

Siamo arrivati ora alla chiarificazione. Dirò all'onorevole Cerretti — che ringrazio per il suo apprezzamento — che la questione dei 40 miliardi è stata — direi — una « operazione di rottura » del fronte perché quando ho insistito perché il problema fosse risolto, ho avuto il conforto della considerazione del Ministro onorevole Medici nei riguardi del problema stesso, e solo allora è stata fatta una prima indagine per conoscere quale sarebbe stato approssimativamente l'ordine delle cifre. Non vi nascondo che le resistenze sono state fortissime, specialmente da parte della burocrazia che si è battuta armata del vecchio *slogan* di « abbiamo fatto sempre così ». Si disse allora che era necessario rompere il fronte, cominciare ad introdurre il principio, magari fissando in un primo tempo una cifra forfettaria e così al Senato fu portato il disegno di legge contenente una cifra globale. Una volta approvata la legge, essa avrà un proprio capitolo nel bilancio e sarà possibile fare i conti con più esattezza. I quaranta miliardi iniziali quindi rappresentano — per dirla in gergo ferroviario — una stazione di passaggio per arrivare a quella principale.

È perfetto il provvedimento odierno? È difficile risolvere il quesito della perfezione. Vi posso dire che nel campo della interpretazione, che ormai viene data anche dal Ministero del tesoro, i principi fondamentali vi sono stati compresi.

Debbo dire al collega onorevole Bima, quando mi parla di interessi sul capitale, che rivalutando quello che è stato il costo del-

l'acquisto da parte dello Stato degli impianti ferroviari dell'Adriatica mediterranea, arriviamo ad un valore di 3.000 miliardi al quale se ne possono aggiungere 1.500 del parco ferroviario. Ebbene, noi siamo nelle condizioni di pagare gli interessi sul capitale delle ferrovie dello Stato attraverso le tariffe che non sono corrispondenti al criterio economico privatistico. Se potessimo applicare tariffe calcolate sulla base dei costi privati di esercizio noi non saremmo certo ad una maggiorazione di 36-38 volte l'anteguerra. Basterebbe applicare nel nostro paese tariffe uguali a quelle praticate in Svizzera, Germania o Francia per poter dare una remunerazione al capitale dello Stato. Però sono convinto che la struttura economica del nostro paese e la situazione in cui si trova la popolazione non possono permetterci di aumentare le attuali tariffe al di là dei piccoli ritocchi consentiti nei vari settori in certe determinate circostanze. È vero quindi che noi non corrispondiamo interessi per il capitale avuto dallo Stato, ma è anche vero che la collettività usufruisce di tariffe talmente ridotte per cui la loro differenza dal costo reale del servizio copre abbondantemente la cifra che le ferrovie dovrebbero sborsare a questo titolo.

Per quanto riguarda l'iter che dobbiamo percorrere, debbo dire che la Commissione, che ha studiato e sta studiando attentamente l'attuazione della legge ha già identificato quelli che sono i titoli per i quali le ferrovie hanno diritto al rimborso, e ha riconosciuto che esse debbono essere rimborsate delle annualità di ammortamento per i prestiti contratti per finanziamento delle opere di ricostruzione. Non c'è ragione perché lo Stato che dà un certo contributo ai privati cittadini per la ricostruzione dei beni distrutti dalla guerra, non metta l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, che ha dovuto rimediare a questi danni con mezzi propri, in condizione di usufruire anch'essa degli stessi benefici.

C'è anche il trasporto degli effetti postali. Si risale al 1886: quando lo Stato dette la concessione all'Adriatica Mediterranea di costruire ed esercitare la ferrovia, impose al concessionario come onere di concessione il trasporto di effetti postali. Cambiata la situazione non c'è ragione perché l'Amministrazione delle ferrovie continui a sopportare un onere di 5 miliardi all'anno per il trasporto degli effetti postali, tanto più che ci troviamo di fronte ad un'amministrazione — quella delle poste — che agisce in regime di monopolio mentre le ferrovie subiscono la concorrenza dei vari mezzi di trasporto.

Un altro punto su cui desidero richiamare l'attenzione della Commissione è costituito dai maggiori oneri delle pensioni. Gli onorevoli colleghi sanno perfettamente che l'Amministrazione delle ferrovie ha un grosso numero di pensionati: 155 mila. La svalutazione monetaria ha portato delle conseguenze per noi enormi in questo campo: paghiamo 73 miliardi di pensioni contro un rimborso di 26. Dobbiamo metterci in condizione di aver un ulteriore intervento dello Stato per 13 miliardi in aggiunta ai 10 già avuti. C'è poi la spesa per gli esonerati politici — e sono favorevole al principio di ricostruire la carriera per coloro che sono stati colpiti dall'esonero politico; ma questo è un provvedimento di carattere generale: è lo Stato quindi che deve provvedere a rimediare a questa ingiustizia e l'Amministrazione ferroviaria ha diritto al rimborso dei maggiori oneri sostenuti a questo titolo.

Vi è infine il problema del rimborso delle spese di sorveglianza ai passaggi a livello, e non c'è ragione perché esse debbano gravare sul bilancio delle ferrovie perché se la strada è provinciale o comunale tocca alla provincia o al comune, che non sono in grado o non vogliono costruire un sottopassaggio, di rimborsare le spese occorrenti per la sorveglianza.

E poi vi sono i trasporti gratuiti e quelli militari. Attualmente il trasporto dei militari costa all'Amministrazione delle ferrovie 8 miliardi e mezzo di lire l'anno. Per non parlare del trasporto dei prodotti ortofrutticoli le cui tariffe debbono essere di assoluto favore onde consentire che l'incidenza delle spese di trasporto sia tale da non mettere i produttori e gli esportatori in grado di non affrontare la concorrenza estera; e non c'è ragione che la spesa conseguente all'adozione di criteri di favore per il trasporto degli ortofrutticoli venga sostenuta dall'Amministrazione delle ferrovie.

Si arriva così, sommando queste voci, ad un onere globale di oltre 60 miliardi di cui noi chiederemo il rimborso al tesoro col prossimo bilancio 1958-59. Questo rimborso porta naturalmente ad una chiarificazione ed una normalizzazione del bilancio ferroviario, e permetterà un esame analitico ed obiettivo della situazione ferroviaria con conseguente ammodernamento dei servizi, intensificazione di traffico e ridimensionamento dei piani al quale deve pervenire ogni azienda industriale, e maggiormente un'azienda dello Stato.

In merito all'osservazione dell'onorevole Cacciatore sul rapporto da 1 a 3 stabilito dall'articolo 3 per i rimborsi sulle linee deficitarie mantenute in esercizio per riconosciute esigenze pubbliche, faccio presente che l'Am-

ministrazione ferroviaria deve necessariamente mettersi in condizioni di migliorare il traffico e la struttura di certe linee per rimediare ad una situazione deficitaria (servizio con automotrici, aumento della velocità commerciale, ecc.).

Mentre questo miglioramento è in alcuni casi possibile, per alcune linee la situazione deficitaria è tale che non è rimediabile. Tuttavia si tratta talvolta di linee la cui soppressione o trasformazione non è consigliabile in quanto esse rivestono una speciale importanza dal punto di vista sociale o della difesa dello Stato, oppure non esistono strade sulle quali si possa istituire un servizio sostitutivo con automezzi.

In questi casi è stato stabilito che fino a che il rapporto fra il rendimento della linea e il suo costo di esercizio non supera il rapporto di 1 a 3, il *deficit* sarà sopportato dall'Amministrazione ferroviaria la quale cercherà di ridurre il *deficit* migliorando i servizi con particolare riguardo al loro costo, e compensando il *deficit* di queste linee con l'utile di altre che risultano attive. E d'altra parte non è giusto che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si liberi di tutte le linee passive in modo da richiamare su queste richieste le giuste obiezioni del Ministero del tesoro.

Esistono purtroppo linee per le quali qualunque provvedimento si possa adottare, si dimostrerebbe inadeguato, mentre d'altra parte non si possono sopprimere data la loro importanza ai fini sociali oppure della difesa della nazione. Per queste — come si è detto — il Tesoro deve intervenire quando il rapporto fra incassi e spese supera la cifra di uno a tre. Noi faremo un elenco di queste linee che sarà allegato al bilancio del Ministero del tesoro ed il Parlamento potrà avere la possibilità di intervenire in sede di approvazione del bilancio, per decidere se non convenga sopprimerne alcuna non strettamente indispensabile ai fini di cui sopra, oppure adottare per essa altri provvedimenti onde alleviare la cifra di questo *deficit* che deve essere sopportato dal bilancio dello Stato. È una operazione, direi, di rispetto che personalmente ho voluto nei confronti dell'Assemblea, nella quale credo ed ho sempre creduto.

Ritengo di non dover aggiungere altro, ormai, se non riportarmi alle parole con le quali ho iniziato questo mio intervento; ringraziare cioè i membri della VIII Commissione dell'apprezzamento che hanno voluto oggi esprimere nei riguardi di questo provvedimento, e ricordo — e a questo tengo in modo specifico —

che se oggi siamo giunti a questo provvedimento atteso da tutti i ferrovieri, dal più umile manovale fino al direttore generale, ciò è espressamente dovuto alla diligenza, all'insistenza e all'autorità dell'VIII Commissione parlamentare e mi permetto dare atto al suo autorevole Presidente — che ci ha voluti altresì onorare della sua autorevole relazione — del valore spiegato nel raggiungere lo scopo che oggi finalmente ha coronato i suoi sforzi.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Poiché non vi sono emendamenti, li porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

L'importo delle tasse dei trasporti gratuiti effettuati per riconosciuti motivi d'interesse generale o dello Stato ed i minori introiti derivanti da riduzioni, concessioni o prezzi speciali di trasporto praticati per gli stessi motivi, sono rimborsati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, dai Ministeri od Enti pubblici interessati alla concessione ed a carico dei quali deve gravare la relativa spesa.

(*E approvato*).

ART. 2.

All'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sono ugualmente rimborsati dai Ministeri od Enti pubblici cui competono, le spese e gli altri oneri posti a carico dell'Amministrazione medesima per esigenze che non riguardano la sua gestione economica.

(*E approvato*).

ART. 3.

In relazione ai disavanzi di gestione delle linee a scarso traffico per le quali il rapporto fra le spese e le entrate di gestione è superiore a tre e che debbano essere mantenute in esercizio per riconosciuti motivi economici o sociali di interesse generale, o perché riguardanti la difesa dello Stato, sono assegnate specifiche sovvenzioni alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a carico del bilancio statale, di ammontare pari al disavanzo di gestione delle linee stesse risultante, per ciascuna linea, da apposito allegato agli stati di previsione della spesa e dell'entrata delle Ferrovie dello Stato.

(*E approvato*).

ART. 4.

La specificazione degli oneri indicati negli articoli 1 e 2 e la determinazione dei criteri per la valutazione dei relativi importi, sulla

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 NOVEMBRE 1957

base dei principî direttivi stabiliti dagli articoli stessi, saranno effettuate con decreto del Presidente della Repubblica, da emanarsi su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con i Ministri del bilancio e del tesoro, entro il termine di sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

ART. 5.

Con decreto dei Ministri per i trasporti e per il tesoro, saranno annualmente determinati, in conformità dei criteri stabiliti col decreto di cui al precedente articolo 4 e sentite le Amministrazioni interessate, le somme da corrispondere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, sentita una Commissione presieduta da un magistrato del Consiglio di Stato, designato dal Presidente del Consiglio di Stato, e composta da due funzionari del Ministero del tesoro e da due funzionari della Amministrazione delle ferrovie dello Stato, designati, rispettivamente, dal Ministro per il tesoro e dal Ministro per i trasporti.

(È approvato).

ART. 6.

La Commissione prevista dall'articolo precedente è nominata con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per il tesoro.

(È approvato).

ART. 7.

Per l'esercizio finanziario 1957-58 il complessivo ammontare delle somme previste dagli articoli 1, 2 e 3 è fissato in lire 40 miliardi.

Questa somma è iscritta globalmente nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro e, corrispondentemente, nello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

All'occorrenza relativa si provvede a carico del capitolo n. 498 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1957-58, relativo agli oneri connessi con provvedimenti legislativi ancora da perfezionarsi in legge.

(È approvato).

ART. 8.

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

(È approvato).

Il disegno di legge sarà posto in votazione a scrutinio segreto al termine della seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge.

« Rimborso all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (3217):

Presenti e votanti	36
Maggioranza	19
Voti favorevoli	35
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione.

Basile Guido, Bensi, Bima, Bogoni, Borsellino, Burato, Cacciatore, Calandrone Pacifico, Cerreti, Colasanto, Concas, De Biagi, Ducci, Durand de la Penne, Fiorentino, Francavilla, Gatto, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Lucchesi, Mancini, Mamera, Menotti, Moscatelli, Murdaca, Petrucci, Reali, Roasio, Sala, Semeraro Santo, Simonini, Troisi, Viale e Zanibelli.

La seduta termina alle 11.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI