

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XXII.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 MARZO 1965

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Congedo:	
PRESIDENTE	191
Proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
DE PASQUALE e FIUMANÒ: Nuove norme sul riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato (1383);	
GERBINO: Norme aggiuntive relative al riscatto di alcune categorie di alloggi delle ferrovie dello Stato (1647)	191
PRESIDENTE	191, 192, 193
COLASANTO	192
MANCINI ANTONIO, <i>Relatore</i>	192
FIUMANÒ	192
GERBINO	192
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	193
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (2141)	193
PRESIDENTE	193, 195
COLASANTO, <i>Relatore</i>	194
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	194
MARCHESI	195
BONEA	195

La seduta ha inizio alle 9,40.

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

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Fabbri Riccardo.

Seguito della discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati De Pasquale e Fiumanò: Nuove norme sul riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato (1383); e del deputato Gerbino: Norme aggiuntive relative al riscatto di alcune categorie di alloggi delle ferrovie dello Stato (1647).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle proposte di legge di iniziativa dei deputati De Pasquale e Fiumanò: « Nuove norme sul riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato »; e del deputato Gerbino: « Norme aggiuntive relative al riscatto di alcune categorie di alloggi delle ferrovie dello Stato ».

Nel corso della seduta del 17 marzo, dopo la relazione dell'onorevole Mancini Antonio, sono intervenuti nella discussione generale gli onorevoli De Pasquale, Gerbino, Fiumanò e De Capua.

Su richiesta, poi, del Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile, il seguito della discussione è stato rinviato alla seduta odierna.

COLASANTO. Desidero informare la Commissione di aver presentato una proposta di legge che prevede provvidenze finanziarie per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri e che regola in modo integrale la materia.

Detta proposta di legge tiene conto delle intese, degli accordi e delle discussioni, in generale, intervenuti tra l'Amministrazione ed i sindacati. A mio parere, la proposta di legge è in grado di risolvere completamente il problema degli alloggi dei ferrovieri.

Vorrei proporre pertanto un breve rinvio della discussione delle due proposte di legge in esame, al fine di poterle discutere insieme con la proposta da me presentata.

PRESIDENTE. L'onorevole Colasanto ci fa rilevare che siamo in presenza di una proposta di legge che investe tutta la materia relativa alla costruzione ed all'acquisto di case per i ferrovieri, proposta di legge annunciata dal Presidente della Camera nella seduta del 23 marzo.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Mi sembra che la proposta di rinvio fatta dall'onorevole Colasanto richieda una certa riflessione; infatti la breve esposizione che egli ha fatto della sua proposta di legge rivela chiaramente che i provvedimenti oggi in esame dovrebbero essere assorbiti da tale proposta di portata più vasta.

Sarebbe quindi opportuno rinviare la discussione per poter prendere conoscenza dei particolari della proposta Colasanto, sempre che sia possibile rispettare i termini prospettati, cioè fare tra una settimana un primo esame della sua nuova proposta e discutere tutte le proposte di legge insieme tra un paio di settimane.

FIUMANÒ. Le proposte di legge in esame riguardano questioni già regolate da precedenti leggi, in particolare dal decreto presidenziale 17 gennaio 1959, n. 2, e dalla legge 14 febbraio 1963, n. 146. Noi avevamo la legittima speranza che una volta messi all'ordine del giorno i provvedimenti, si sarebbe giunti ad una conclusione, anche perché i provvedimenti sono molto attesi dai lavoratori delle ferrovie, che sollecitano da tempo la definizione della questione.

Nella precedente seduta ci è sembrato di capire che l'onorevole Sottosegretario intendeva chiedere la rimessione in Aula delle pro-

poste di legge. Ci troviamo adesso di fronte ad una nuova situazione.

Il collega Colasanto annuncia una nuova proposta di legge che, evidentemente, va molto al di là della nostra. Ci troviamo di fronte ad una situazione alquanto delicata: da una parte, il pericolo della remissione in Aula (che significherebbe l'insabbiamento delle proposte di legge), dall'altra, la possibilità di legarci alla nuova proposta di legge annunciata dal collega Colasanto e che è condivisa dal rappresentante del Governo.

Noi non siamo contrari a quest'ultima possibilità, purché si arrivi al più presto possibile alla definizione del problema e purché il collega Colasanto e, soprattutto, il rappresentante del Governo tengano conto dell'esistenza delle due proposte di legge nn. 1383 e 1647.

Voglio ricordare in proposito che l'onorevole Mattarella (allora Ministro dei trasporti) riconobbe, a suo tempo, l'opportunità delle sollecitazioni dei parlamentari, che corrispondevano ad una sentita esigenza dei lavoratori ferroviari, e aderì alla proposta modifica del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, per la parte controversa.

GERBINO. La proposta di legge dell'onorevole Colasanto non può che essere accolta con interesse, dato che, attraverso i cenni, sia pur brevi, del proponente, si rileva nella proposta stessa una sostanziale coincidenza con i termini del provvedimento di iniziativa governativa, per quanto a me è dato di conoscere. Evidentemente, lo schema di disegno di legge di cui ha parlato l'onorevole Sottosegretario di Stato nel corso della seduta della settimana scorsa è di estrema importanza ed urgenza e d'altra parte di fronte ad esso, le proposte di iniziativa degli onorevoli De Pasquale, Fiumanò e mia, rappresentano una più ristretta risoluzione del problema.

Tuttavia, riprendendo una osservazione del relatore Mancini Antonio, io raccomando, per quanto è possibile, il rispetto dei limiti di tempo esposti dal collega Colasanto. Se potremo avere con una certa celerità il provvedimento in Commissione, se potremo contare su un certo impegno del Governo e se ci gioveremo della collaborazione e dell'iniziativa del Presidente della nostra Commissione, non vi è dubbio che la proposta dell'onorevole Colasanto varrà, non soltanto a salvare le due proposte di legge oggi all'ordine del giorno dalle difficoltà che strada facendo hanno incontrato, ma anche a risolvere il problema dell'alloggio che angustia tutti i ferrovieri e la stessa azienda ferroviaria.

Ritengo che nel quadro più ampio della proposta del collega Colasanto, che ripropone i termini del provvedimento di iniziativa governativa in elaborazione, la materia di cui alle proposte di legge oggi all'ordine del giorno possa trovare certamente spazio, anche perché — com'è stato osservato — per quanto riguarda il contenuto delle due proposte di legge, mi sembra che non si tratti di materia nuova, bensì di una interpretazione, in un certo senso estensiva invece che restrittiva, di precedenti disposizioni legislative che il Parlamento a suo tempo ha approvato.

PRRESIDENTE. Desidero dare assicurazione, circa l'invito rivoltomi come Presidente della X Commissione, che farò del mio meglio perché la proposta di iniziativa del deputato Colasanto venga sottoposta al più presto alla nostra discussione.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Quale rappresentante del Governo, mi dichiaro soddisfatto della soluzione che la Commissione vuole dare al problema in esame. Dalle notizie e dagli accenni riferiti dall'onorevole Colasanto circa la proposta di legge da lui presentata due giorni fa sono indotto a credere che quest'ultima sia molto affine al disegno di legge che il Ministero dei trasporti ha già predisposto da due anni e che, purtroppo, non ha potuto ancora venire a maturazione a causa del mancato assenso del Ministero del tesoro.

Come i colleghi ricorderanno, nella passata seduta io ho pregato gli onorevoli De Pasquale, Fiumanò e Gerbino di non insistere nelle loro proposte di legge, poiché il Ministero dei trasporti preferiva mandare avanti il proprio provvedimento; e ciò, non per una astratta, immotivata pretesa di priorità, ma unicamente perché il provvedimento predisposto risolve in forma integrale e, soprattutto, organica il complicato e delicato problema degli alloggi dei ferrovieri. Attualmente alcuni alloggi, considerati di servizio e quindi assegnabili a quelle categorie di ferrovieri contemplate nel capo V delle competenze accessorie, sono stranamente distribuiti fra le altre case che sono patrimoniali di servizio, patrimoniali non di servizio e case economiche; alcuni di questi stabili, tra l'altro, si trovano in mezzo agli impianti ferroviari. Pertanto, potrebbe arriversi alla conclusione che dovrebbero essere distribuiti e assegnati a riscatto certi alloggi che sono invece veri e propri impianti ferroviari. Non vi è dubbio sulla necessità di riordinare organicamente tutta la materia. Per tale motivo, il Ministero dei trasporti aveva predisposto il provvedimento cui

ho accennato nel corso dell'ultima seduta. Aggiungo che il Ministro Jervolino anche ieri ha insistito affinché detto provvedimento venga approvato dal Consiglio dei ministri. È anche da dire che esso va inquadrato pure come una delle tante misure anticongiunturali delle quali l'attuale Governo si sta occupando.

Basti dire che, se questo disegno di legge fosse approvato, si potrebbero spendere subito circa 5 miliardi per la costruzione di case per i ferrovieri. Ritengo, quindi, che il Consiglio dei ministri, convinto delle buone ragioni prospettate dal Ministero dei trasporti, approvi il provvedimento. Se ciò si verificherà, sarà possibile discutere il provvedimento governativo insieme con le proposte di legge presentate dagli onorevoli De Pasquale, Fiumanò, Gerbino e Colasanto.

Se, invece, il Consiglio dei ministri non dovesse approvare il disegno di legge presentato dal Ministero dei trasporti, quest'ultimo appoggerà la proposta di legge Colasanto, se essa ha veramente contenuto affine a quello del disegno di legge, in modo che il suo iter sia celere e rapido. Insomma, sono convinto che è assolutamente necessario dare una regolamentazione organica a tutta questa complessa materia.

PRRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione delle proposte di legge è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2141).

PRRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife.

Questo disegno di legge è stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 25 febbraio 1965.

Comunico che la Commissione Bilancio nella seduta di ieri si è così espressa in ordine a questo provvedimento: « La Commissione Bilancio ritiene di non potere esprimere allo stato parere favorevole, perché non sembra congrua l'indicazione di copertura formulata a fronte della maggiore spesa posta a carico dell'esercizio precedente a quello in corso ». La nostra Commissione quindi si trova di fronte ad un parere contrario; così stando le

cose, l'argomento si dovrebbe considerare chiuso; a meno di avvalersi dell'ottavo comma dell'articolo 40 del regolamento e di chiedere alla V Commissione di riesaminare il provvedimento alla luce di ulteriori eventuali osservazioni che possiamo sottoporle. Ed io sono di questo avviso, tanto più che il disegno di legge è già stato approvato dall'altro ramo del Parlamento. Do, comunque, la parola all'onorevole Relatore.

COLASANTO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il tronco ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife fu aperto nel 1912 e collegava Napoli al centro industriale di Piedimonte d'Alife; si trattava di una linea a scartamento ridotto, ma economicamente attiva. I tedeschi in ritirata distrussero questa linea completamente, facendo saltare i numerosi ponti. Sorse così il problema della ricostruzione, problema vivamente sentito dalle popolazioni che si trovano in disagiate condizioni economiche. Nel progetto di ricostruzione si è prevista la costruzione della linea, non più a scartamento ridotto, ma ordinario (40 chilometri). Oggi i treni che da Piedimonte giungono a Santa Maria si immettono nella rete ferroviaria dello Stato, mentre il tratto che va da Santa Maria a Napoli è rimasto a sé stante.

Durante i lavori si sono verificate due grandi alluvioni che hanno provocato ingenti danni, che hanno notevolmente aumentato il costo di ricostruzione della linea. Pertanto è divenuto insufficiente il contributo previsto dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, ed il disegno di legge in esame ha lo scopo di aumentarlo.

Desidero far presente alla Commissione che il piano finanziario predisposto dalla Società prevede all'attivo la somma di 150.415.000 lire, così suddivisa: traffico viaggiatori, lire 73.699.061; rimborso spese trazione sul tronco ferrovie dello Stato, lire 30.655.201; bagagli, 862.500; traffico merci, lire 43.218.670; prodotti fuori traffico, lire 2.000.000. Al passivo si prevede la somma di lire 348.921.000. Questa somma è così suddivisa: ammortamento e interessi della spesa a carico della concessionaria, lire 18.538.000; interessi sulla spesa per l'acquisto di materiale rotabile e di esercizio, lire 40.982.000; fondo di rinnovo, lire 11.581.000; spese di puro esercizio, lire 277 milioni e 820.000 mila.

Risulta quindi un passivo complessivo di lire 197.004.900.

La competente Commissione interministeriale, con voto n. 241-A del 20 novembre 1962 aveva espresso il parere che per il suindicato

tratto Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife, possa concedersi, a partire dall'apertura dell'esercizio e fino allo scadere della concessione (22 dicembre 1989) una sovvenzione annua di lire 162.238.000, pari a lire 3.948.900 per ognuno dei 41.084 chilometri di linea in concessione, salvo l'aggiunta di un importo corrispondente alla quota di ammortamento e interesse della spesa riconosciuta ammissibile per la ricostruzione della ferrovia non coperta dal contributo dello Stato accordato in applicazione della legge 14 giugno 1949, n. 410, quota aggiuntiva su cui si è espresso favorevolmente il Consiglio di Stato con suo parere n. 447 dell'11 luglio 1962.

A mio avviso, data la situazione che si è creata e la impossibilità di fare a meno del contributo statale, non possiamo che approvare il disegno di legge al nostro esame, anche in considerazione della già avvenuta approvazione di esso da parte del Senato.

Per quanto riguarda la V Commissione (Bilancio) dovremmo rimettere ad essa dati da me esposti invitandola a modificare, sulla base di essi, il parere negativo già espresso. Aggiungo che non mi sembra debbano esserci perplessità circa la copertura formulata a fronte della maggiore spesa.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ho ben poco da aggiungere alla relazione molto chiara ed esauriente svolta dall'onorevole Colasanto, il quale ha dimostrato di conoscere compiutamente il problema.

La sovvenzione annua che si propone di assegnare per tutta la durata della concessione alla società concessionaria del tronco ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife è una conseguenza dell'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221; pertanto, diventa obbligo dello Stato assegnare alla società concessionaria la sovvenzione chilometrica di esercizio.

Il presente disegno di legge viene sottoposto all'esame del Parlamento poiché l'entità della sovvenzione annua che si è determinata supera quel limite massimo di lire 1.400.000 a chilometro, che era stato previsto nella legge 1221 richiamata.

In tale caso, per un preciso disposto dell'articolo 2 della legge citata, l'adeguamento della sovvenzione deve essere determinato per legge, e non può esserlo in via amministrativa, come sarebbe accaduto se non si fosse superato il limite massimo previsto.

Non nascondo che il rilievo della V Commissione (Bilancio) mi ha non poco sorpreso; infatti, le precisazioni contenute nell'artico-

lo 2 del disegno di legge in esame sono a mio avviso largamente idonee ad assicurare la copertura.

Il Ministero dei trasporti, prima di sottoporre al Parlamento il disegno di legge, ha ricevuto il pieno assenso del Ministero del tesoro.

Se oggi, di fronte al parere negativo della V Commissione (Bilancio), questa Commissione non può approvare il disegno di legge già approvato dal Senato, io chiedo al Presidente di voler rinviare ad altra seduta la discussione, poiché mi riservo di portare tutti gli elementi necessari per chiarire pienamente la congruità della copertura, di modo che detti elementi possano essere trasmessi alla V Commissione (Bilancio) per il riesame della questione.

MARCHESI. Aderisco alla richiesta di rinvio, riservandomi di esporre il parere del mio gruppo sul merito quando riprenderemo la discussione del disegno di legge.

Ritengo che sia giusto discutere prima il provvedimento nella nostra Commissione e

poi, se sarà il caso, chiedere un nuovo parere alla Commissione Bilancio.

BONEA. Se ho ben compreso, nella prossima seduta l'onorevole Sottosegretario ci fornirà nuovi elementi che, insieme con quelli adottati dall'onorevole Colasanto, ci permetteranno di stabilire se il disegno di legge dovrà essere, o meno, rimesso ad un nuovo esame da parte della Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Ascoltate le dichiarazioni del sottosegretario Mannironi e le proposte dei deputati Marchesi e Bonea, se non vi sono obiezioni, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 11.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI