

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XXVI.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 MAGGIO 1965

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):	
Modificazione delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, di cui alla legge 31 luglio 1957, n. 685 e successive modificazioni (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (2212)	217
PRESIDENTE	217
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
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)	219
PRESIDENTE	219, 223, 224
COLASANTO, . . . <i>Relatore</i>	219, 220, 221, 224
MARCHESI	219, 220, 221
DI PIAZZA	221, 223
BIANCHI GERARDO	221
FIUMANÒ	221
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	222, 223, 224
ARMATO	223, 224
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	224

La seduta comincia alle 10,10.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*E approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge
Modificazione delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, di cui alla legge 31 luglio 1957, n. 685 e successive modificazioni (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (2212).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modificazione delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, di cui alla legge 31 luglio 1957, n. 685 e successive modificazioni » (2212).

Su detto disegno di legge, approvato dal Senato nella seduta del 18 marzo 1965, la nostra Commissione ha già esaurito la discussione generale nella seduta dell'8 aprile, rinviando l'esame degli articoli in attesa del parere della V Commissione bilancio. Questo parere è stato espresso nella giornata di ieri in senso favorevole.

Passiamo pertanto all'esame degli articoli. Non essendo stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Alle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato

approvate con la legge 31 luglio 1957, numero 685, e variate con le leggi 20 ottobre 1960, n. 1227, 23 ottobre 1960, n. 1239, e 22 novembre 1961, n. 1286, sono apportate le modificazioni risultanti dall'allegato alla presente legge.

(È approvato).

ART. 2.

La presente legge ha effetto dal 1° novembre 1964.

(È approvato).

ART. 3.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in annue lire 2 miliardi e 860 milioni, si farà fronte, per l'anno 1965, con il ricavo di anticipazioni di pari importo che la Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sui fondi dei conti correnti postali di cui all'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 22 novembre 1945, n. 822, estinguibili in 35 anni al saggio vigente per i mutui all'epoca della concessione. Gli interessi maturati prima dell'inizio dell'ammortamento saranno capitalizzati al saggio di concessione delle anticipazioni. L'ammortamento delle anticipazioni, aumentato degli interessi capitalizzati, avrà inizio il 1° gennaio 1967. L'onere relativo farà carico al bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

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

(È approvato).

Pongo ora in votazione l'allegato al disegno di legge.

ART. 41.

Soprassoldo per servizio notturno.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Ai dipendenti comandati a prestare servizio fra le ore 22 e le ore 6 è corrisposto un soprassoldo nella misura oraria di lire 110 per la prima categoria e di lire 65 per la seconda categoria ».

ART. 44.

Indennità di pernottazione.

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Al personale medesimo viene inoltre corrisposto un supplemento di lire 110 per ogni

ora di condotta fuori residenza effettuata nello stesso periodo ».

ART. 45.

Compenso per assenza dalla residenza.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Al macchinista e all'aiuto macchinista viene corrisposto un compenso di lire 90 e di lire 82, rispettivamente, per ogni ora di assenza dalla residenza quando effettuano, per conto del deposito o della stazione cui sono stabilmente addetti, servizi che comportino complessivamente, per ciascuna giornata di turno, e cioè fra due successivi riposi giornalieri in residenza, una assenza di durata non inferiore a cinque ore ».

ART. 51.

Indennità di pernottazione.

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Al personale medesimo viene inoltre corrisposto un supplemento di lire 110 per ogni ora di scorta ai treni fuori residenza effettuata nello stesso periodo ».

ART. 52.

Compenso per assenza dalla residenza.

Il primo e il secondo comma sono sostituiti dal seguente:

« Al personale addetto alla scorta dei treni viene corrisposto un compenso nelle misure di cui appresso per ogni ora di assenza dalla residenza, quando effettua servizi per conto del deposito o della stazione cui è stabilmente addetto, che comportino complessivamente, per ciascuna giornata di turno, e cioè fra due successivi riposi giornalieri in residenza, una assenza di durata non inferiore a cinque ore:

Capo treno	L. 90
Conduttore principale <i>ad personam</i> , conduttore, assistente viaggiante e frenatore	» 82 ».

ART. 61.

Compenso a favore del personale addetto a lavori che comportano contatto o manipolazione di sostanze nocive o tossiche.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Al personale addetto ai lavori per i quali vengono a verificarsi condizioni di reale disagio ed effettiva gravosità, per il fatto che richiedono manipolazione di sostanze nocive o tossiche od il continuo contatto con le stesse, è corrisposto un compenso giornaliero di lire 80 ».

ART. 72.

Rimborsi.

È aggiunto il seguente terzo comma:

« Quando risulti conveniente, il Direttore generale può autorizzare altri compensi per opere di locomozione in relazione a servizi cui dovrebbe altrimenti farsi fronte con l'impiego di automezzi dell'Azienda ».

ART. 79.

Indennità di pernottazione.

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Al personale medesimo viene inoltre corrisposto un supplemento di lire 110 per ogni ora di navigazione effettuata nello stesso periodo ».

(È approvato).

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

Seguito della 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).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della 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 » (2141), che è già stata all'ordine del giorno della seduta del 25 marzo 1965.

Do la parola al Relatore, onorevole Colasanto, perché riassuma i termini della questione.

COLASANTO, *Relatore*. Il disegno di legge n. 2141 è già stato approvato, nella seduta del 25 febbraio 1965, dalla VII Commissione permanente del Senato e su di esso si è espressa favorevolmente la V Commissione (Bilancio) della Camera nella seduta di ieri. Possiamo quindi riprendere l'esame del provvedimento già iniziato nella seduta del 25 marzo 1965, quando la Commissione, su mia proposta, ha deliberato di chiedere alla Commissione Bilancio di rivedere il precedente parere negativo, espresso il 24 marzo 1965.

Il tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife fa parte della vecchia ferrovia Napoli-Santa Maria Capua Vetere-biforcazione Capua e biforcazione Capua-Piedimonte d'Alife, che è stata gravemente danneggiata dagli

eventi bellici. In sede di riattivamento della linea, si è proceduto alla trasformazione del binario, da scartamento ridotto a scartamento normale, di detto tronco S. Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife; non si è potuto fare altrettanto per il tronco Napoli-Santa Maria Capua Vetere, per mancanza di disponibilità. Del resto il tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife può considerarsi nettamente separato dall'altro, sia per la diversità di scartamento, sia per il fatto che con esso le comunicazioni dirette con Napoli sono assicurate con lo stradamento dei treni sociali sulla linea F.S. Capua-Napoli. Il relativo esercizio si è, però, dimostrato sin dall'inizio largamente passivo, tanto da comportare una sovvenzione superiore al limite massimo di lire 1.400.000 a chilometro, stabilito dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221. La Commissione interministeriale di cui alla predetta legge n. 1221 ha 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), la sovvenzione annua di lire 3.948.900 per ognuno dei chilometri 41,084 di linea in concessione, per complessive lire annue 162 milioni 238.000, 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.

Da qui il disegno di legge che è al nostro esame e che vi propongo di approvare.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MARCHESI. Il provvedimento al nostro esame mi sembra grave e pericoloso. Grave, se considerato con riguardo a tutta la storia della ferrovia in questione. Pericoloso, perché suscettibile di costituire un precedente a cui tutte le società concessionarie potrebbero, domani, riferirsi con gli stessi titoli oggi riconosciuti alla società concessionaria della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife.

Consideriamo per un momento la storia di questa ferrovia. Nel 1923 essa passa dalla gestione privata alla gestione governativa e tale situazione si protrae ininterrottamente fino alla fine dell'ultima guerra. Alla fine della guerra lo Stato riaffida l'esercizio dell'intera linea alla società concessionaria, previa ricostruzione degli impianti danneggiati dai bombardamenti. La ricostruzione avviene in maniera alquanto strana. Un tratto della

linea, originariamente tutta a scartamento ridotto, viene ricostruito com'era e cioè a scartamento ridotto, mentre un altro tratto (Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife) viene ricostruito a scartamento ordinario.

Con il disegno di legge al nostro esame, il Governo propone di aumentare alla società concessionaria la sovvenzione di esercizio prevista dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, elevandola da lire 1.400.000 a lire 3.948.900 al chilometro, limitatamente al tratto di ferrovia a scartamento ordinario. Però, né nella relazione dell'onorevole Colasanto, né nella relazione governativa siamo riusciti a cogliere le ragioni che giustificano questo cospicuo aumento che vede addirittura triplicata la misura massima di sovvenzione prevista dalla legge n. 1221. Ma non basta. A questa sovvenzione dovrà poi essere aggiunto un importo corrispondente alle quote di ammortamento ed interessi della spesa di ricostruzione per gli immobili e gli impianti fissi non coperta dal contributo erogato dallo Stato in applicazione della legge 14 giugno 1949, n. 410.

Nella discussione svoltasi al Senato tutti i gruppi, anche quelli che poi lo hanno votato, hanno manifestato perplessità e dubbi circa l'opportunità di questo disegno di legge, oltretutto perché nemmeno la relazione dell'onorevole senatore Giancane dava una giustificazione alla maggiore sovvenzione proposta dal Governo.

Ripeto che si tratta di un provvedimento assai pericoloso, in quanto, date le fragilissime basi su cui poggia, esso potrebbe aver l'effetto di stimolare tutte le altre società concessionarie di ferrovie a sollecitare una sovvenzione chilometrica di uguale entità anche senza alcuna fondata ragione.

Vorrei ora chiedere alcuni chiarimenti al Relatore. Risulta che il tratto Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife sia oggi servito anche da una autolinea. Da chi è gestita quest'autolinea? È forse gestita dalla stessa società che è titolare della concessione ferroviaria?

COLASANTO, *Relatore*. È gestita dalla stessa azienda, che, com'è noto, è la Compagnia delle ferrovie del Mezzogiorno d'Italia.

MARCHESI. Come viene svolto oggi il servizio merci e quali ne sono le caratteristiche? Perché, dal momento che la ferrovia ha ripreso la sua attività fin dall'aprile del 1963, i calcoli sui presumibili introiti della gestione ferroviaria si effettuano sulla base delle rilevazioni concernenti i servizi di autolinea? L'onorevole Giancane, relatore del disegno di

legge al Senato, ha sostenuto che la ferrovia riuscirà ad assorbire circa il 70 per cento del traffico svolto attualmente dagli automezzi. Su che cosa si fonda questa previsione? Riguardo all'esercizio ferroviario fin qui svolto dalla concessionaria non abbiamo alcun elemento di giudizio. Siamo nell'aprile del 1965. Ci viene richiesto di triplicare la sovvenzione chilometrica massima prevista dalla legge n. 1221, senza che nessuno sappia dirci che cosa è accaduto dall'aprile del 1963 fino ad oggi. Andando di questo passo dovremo rivedere in aumento tutte le sovvenzioni alle ferrovie concesse sulla base di pure e semplici istanze avanzate dalle società.

Proprio mentre si fa il processo ai cosiddetti rami secchi delle ferrovie dello Stato e si propone la soppressione di 5.000 chilometri di linee statali, con il disegno di legge in discussione si decide di corrispondere una sovvenzione di esercizio ad una ferrovia concessa destinata a rimanere passiva, per la quale fino a pochi mesi fa non si prevedeva, per quanto riguarda i viaggiatori, se non il ricupero di un'aliquota soltanto del traffico stradale.

Sarebbe davvero poco serio approvare in questo momento un disegno di legge di questo genere. Il nostro gruppo si rifiuta di dare il proprio consenso ad un provvedimento che potrebbe avere gravi implicazioni per il bilancio dello Stato, costituendo esso un precedente di notevole pericolosità in materia di sovvenzioni alle società private che, ancora assai numerose, gestiscono ferrovie.

COLASANTO, *Relatore*. La ferrovia in questione fu distrutta dai tedeschi. Ricostruita una prima volta, fu danneggiata in un secondo tempo da alluvioni che ne distrussero alcuni ponti. Quindi si è ripreso il lavoro che è durato a lungo...

MARCHESI. Desidero sapere dal relatore come la ferrovia fu gestita dal 1923 al 1940.

COLASANTO, *Relatore*. La ferrovia fu gestita in un primo tempo da una società italo-francese, indi dallo Stato attraverso un commissario governativo e poscia riaffidata alla società che la gestiva precedentemente, per la ricostruzione e l'esercizio successivo. Dopo la sua ricostruzione, riprese il servizio regolare. Le popolazioni della zona hanno sempre insistito per tale ricostruzione, oggi più necessaria di quanto non lo fosse in passato, dato l'attuale sviluppo industriale della zona.

Purtroppo oggi ci troviamo a dover riparare errori già commessi, come quello della generale ricostruzione in questo dopoguerra di tutte le ferrovie italiane. Il provvedimento ha quindi un notevole carattere di sanatoria.

Il discorso relativo all'opportunità del mantenimento di siffatte linee passive è molto più vasto, e certamente bisognerebbe affrontarlo. Nel Mezzogiorno, la maggior parte della rete ferroviaria si trova in mano a privati.

L'obiezione principale in questo momento è se sia conveniente mantenere ancora i rami secchi delle ferrovie secondarie. Essendo il tronco superiore a scartamento normale, i convogli da Santa Maria Capua Vetere a Napoli vengano instradati via Capua sulla linea delle ferrovie dello Stato. Il tronco inferiore che va da Santa Maria Capua Vetere a Napoli, che attualmente serve 200.000 abitanti, dovrebbe pertanto essere soppresso o ammodernato a mio avviso.

In definitiva, penso però che in ogni caso il Ministero dei trasporti si trovi oggi in condizione di dover sanare una simile situazione, causata da indirizzi generali seguiti un po' dappertutto in Italia.

MARCHESI. L'onorevole Colasanto non ci ha chiarito come siamo giunti alla situazione odierna e perché la società sia rimasta titolare della concessione anche dopo che lo Stato assunse l'esercizio, nel 1923, in conto proprio. Mi pare che la storia ufficiale della ferrovia sia questa. La concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife fu approvata con decreto ministeriale 1° aprile 1900, n. 197, per una durata di 50 anni a partire dalla data di apertura dell'esercizio, avvenuta per l'ultimo tronco, il 5 ottobre 1914. Con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1954, n. 1459, sebbene la concessione iniziale non fosse ancora scaduta, fu approvato un nuovo atto di concessione della durata di 35 anni (fino al 22 dicembre 1989) il quale non fu che la conferma e la prosecuzione di quello precedente e fece salvi tutti i diritti, privilegi ed obbligazioni già costituiti. Con tale atto l'esercizio della intera linea, che fin dal 1923 era passato in gestione governativa, tornò alla concessionaria, che doveva provvedere prima alla riparazione dei danni di guerra e alla trasformazione del tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife da scartamento ridotto a scartamento ordinario. Da data imprecisata (ma comunque da molti anni) la concessionaria gestisce un autoservizio stradale di linea parallelo alla ferrovia.

COLASANTO, *Relatore*. Si tratta di un servizio integrativo.

MARCHESI. Comunque, è parallelo alla ferrovia e con essa concorrente. Ciò che m'importa mettere in evidenza è che le nostre notizie storiche non bastano a darci la ragione

del perché la linea, gestita direttamente dallo Stato dal 1923 al 1954, sia poi stata riaffidata alla società per la ricostruzione, la trasformazione e l'esercizio e del perché la sovvenzione chilometrica dovrebbe essere triplicata rispetto al massimo stabilito dalla legge in vigore.

È motivato e giusto il provvedimento che stiamo per adottare? Ecco le domande che io ho posto, e a cui non è stata data risposta nelle repliche del relatore.

DI PIAZZA. Condivido la precisa domanda posta dal relatore: vale la pena, in un momento in cui si parla di sopprimere i « rami secchi », di sovvenzionare delle linee in concessione che in partenza sappiamo essere tali?

Alla luce di questo preciso interrogativo, nonché delle osservazioni dell'onorevole Marchesi, ritengo che la materia necessiti un ulteriore approfondimento. Pertanto, propongo che la discussione del presente disegno di legge venga rinviata, in attesa di elementi più sicuri che aiutino ad una esatta valutazione dei problemi.

BIANCHI GERARDO. Ascoltando le osservazioni del collega Marchesi e del relatore Colasanto, anche in me sono nate numerose incertezze. A questo punto, il mio voto sul provvedimento — in un senso o in un altro — non sarebbe espresso secondo una chiara coscienza. Pertanto, ritengo molto opportuna la proposta di rinvio dell'onorevole Di Piazza, che è anche un invito rivolto al relatore affinché — nel corso della prossima discussione a questo riguardo — egli riferisca non soltanto per ciò che attiene strettamente all'argomento oggetto del disegno di legge, ma anche per quanto concerne il piano generale delle ferrovie, o almeno i propositi dell'Amministrazione ferroviaria. I due argomenti, infatti, sono intimamente collegati.

COLASANTO, *Relatore*. È un rinvio a tempo determinato, oppure un rinvio *sine die*? Le situazioni di questo genere esistenti in Italia sono numerosissime; il loro studio implicherebbe una notevole quantità di tempo. Inoltre, non va dimenticato che il bilancio non trova mai i fondi adeguati alle necessità dei trasporti. Invece, a mio modesto avviso, il problema singolo della ferrovia in questione andrebbe provvisoriamente risolto. In secondo luogo, dovrebbe essere studiato e predisposto un provvedimento in grado di mettere ordine in tutta la materia.

FIUMANÒ. Avrei voluto aggiungere altri argomenti alle tesi sostenute dal collega Marchesi. Ma, a questo punto, mi dichiaro favorevole alla proposta di rinvio formulata dall'onorevole Di Piazza. A mio giudizio, tale

proposta di rinvio trova fondamento anche nell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Colasanto ed altri, ed approvato da questa Commissione nel corso della seduta del 17 dicembre 1963, in occasione della discussione del disegno di legge: « Riscatto e gestione commissariale delle ferrovie calabro-lucane ». Il punto 3) di detto ordine del giorno afferma tra l'altro che l'intero Mezzogiorno difetta di strade e che le stesse autostrade in progetto non risolvono il problema delle comunicazioni e, a proposito delle ferrovie, si dice che sarebbe opportuno stabilire un quadro di insieme, per poter decidere in maniera appropriata; il Governo viene invitato a costituire subito presso il Ministero dei trasporti un ufficio con il compito di presentare al Parlamento un piano organico e coordinato di tutti i trasporti delle regioni del Mezzogiorno, con l'indicazione di tutte le opere necessarie e delle modalità di esercizio.

Noi non conosciamo l'effetto sortito da questo ordine del giorno, cioè se sia stato o meno costituito il comitato in questione. Tuttavia ho ritenuto opportuno richiamare questo punto, affinché se ne tenga conto nella prossima discussione del disegno di legge, che mi auguro avvenga in un quadro della materia più vasto, organico e pertinente.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La discussione svoltasi stamani sul presente disegno di legge ha allargato il tema e riproposto il problema generale delle ferrovie concesse. Ma bisogna scindere i due problemi, cioè quello specifico del disegno di legge al nostro esame e quello più vasto e generale delle ferrovie concesse.

Secondo me, la Commissione deve limitare oggi il suo esame alla proposta che è stata fatta; e cioè alla richiesta di una sovvenzione di esercizio per il prossimo triennio a favore della società concessionaria che ha costruito e gestisce il tronco ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife.

Desidero richiamare l'attenzione dei colleghi sulla legge fondamentale che disciplina la materia delle ferrovie concesse, cioè la legge 2 agosto 1952, n. 1221. Detta legge rivoluzionò in certo modo la gestione e il trattamento delle ferrovie concesse. Prima di essa, la materia era regolata dalla legge 14 giugno 1949, n. 410. Orbene, in base a tale legge, le società concessionarie godevano di un particolare trattamento di favore. Praticamente esse gestivano le linee per conto dello Stato, presentando ad esso ogni anno il loro bilancio di esercizio. Se vi si riscontravano

delle passività, lo Stato, in base appunto alla legge n. 410, integrava il bilancio stesso. Pur essendo regolarmente controllate da parte della Motorizzazione civile, le società godevano di un certo margine di tranquillità, in quanto le passività accertate venivano coperte dallo Stato. Ma la legge n. 1221 ha radicalmente modificato tale trattamento, stabilendo che alle società concessionarie dovesse essere corrisposta una sovvenzione chilometrica di esercizio. Tale sovvenzione avrebbe costituito un rimborso forfettario di tutte le spese a cui le società concessionarie fossero andate incontro, per la costruzione o per l'ammodernamento e per la gestione. La gestione, pertanto, si svolge a loro rischio e pericolo. Quindi, qualora la spesa di gestione venga a superare la sovvenzione, fissata dalla commissione interministeriale prevista dalla legge n. 1221, lo Stato non è tenuto a coprire il deficit eventuale. Alle società concessionarie viene concessa solo la salvaguardia di poter chiedere entro il primo triennio la revisione della sovvenzione.

Nella fattispecie è accaduto che la società concessionaria della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife, subentrata a una gestione governativa, ha chiesto che, come riconosciuto dalla legge n. 1221 del 1952, fosse fissata la sovvenzione definitiva.

Attraverso tutti i calcoli e gli esami svolti dalla commissione interministeriale esistente presso il Ministero dei trasporti, si è accertato che la sovvenzione chilometrica a favore della società concessionaria in questione poteva essere determinata in lire 3.948.900.

Tale sovvenzione chilometrica avrà la durata della concessione. Però, alla società concessionaria resta il diritto di chiedere una revisione qualora, per eventuali aumenti dei costi, la sovvenzione si rivelasse inadeguata. Il presente disegno di legge viene presentato in applicazione dell'articolo 2, ultimo capoverso, della legge n. 1221 del 1952, la quale stabilisce che l'adeguamento delle sovvenzioni oltre i limiti massimi fissati nello stesso articolo 2 (lire 800.000 e 600.000 a chilometro) deve essere disposta con apposita legge.

In sostanza, la legge che ha rinnovato il trattamento delle ferrovie concesse ha disposto che le variazioni delle sovvenzioni chilometriche di esercizio potessero essere stabilite dalla commissione interministeriale quando fossero contenute entro i limiti massimi stabiliti dalla legge stessa. Nel caso che questi limiti massimi fossero superati, la legge dispone che sia il Parlamento a decidere sulla concessione dell'adeguamento.

Tale è la ragione della presentazione del disegno di legge in discussione.

Ma dall'esame di questo caso specifico si va oltre, a mio avviso, quando da taluni colleghi si chiede per quale ragione si dovrebbero mantenere in vita delle ferrovie concesse, gestite da società concessionarie che percepiscono sovvenzioni di esercizio tanto forti. Tale problema generale delle ferrovie concesse, ripeto, è distinto da quello che forma oggetto del disegno di legge in esame. Come giustamente diceva l'onorevole Colasanto, tale problema generale, grave e complesso, dovrà pur essere affrontato dallo Stato. Infatti, oggi tutti i concessionari minacciano di chiudere le ferrovie, sostenendo che, mentre la sovvenzione chilometrica di esercizio è fissa e costante, i costi di esercizio, per le varie componenti, aumentano continuamente e superano in modo notevole le sovvenzioni già predisposte.

Purtroppo, però, lo Stato finora non ha potuto aderire a queste richieste, perché non ha le possibilità finanziarie per affrontarle. Lo Stato potrebbe provvedere alla gestione governativa; ma a quest'ultima (com'è avvenuto per un certo periodo di tempo nei confronti del tronco ferroviario in questione) si provvede quando la gestione non è fatta da concessionari privati. Lo Stato vi procede molto a malincuore; è molto più comodo, infatti, erogare una cifra forfettaria di sovvenzione chilometrica di esercizio piuttosto che correre tutti i rischi che la gestione diretta di simili ferrovie comporta. Il traffico sia di viaggiatori sia di merci si presenta fortemente ridotto, tanto che le stesse società concessionarie sono spesso indotte a sopprimere linee ferroviarie sostituendole con linee automobilistiche, che dovrebbero costare molto meno.

Non è possibile affrontare e risolvere oggi il problema. Se il Parlamento si vuol muovere in questo senso, ha il diritto di farlo, e troverà l'appoggio e il consenso del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Però, il desiderio di una generale impostazione del problema, non può esimere oggi il Parlamento dall'approvare il disegno di legge in discussione. Tenendo conto degli impegni dello Stato, è in questo momento obbligatorio concedere la sovvenzione alla società che gestisce la ferrovia.

In questo caso, non c'è via di scelta: la ferrovia in questione ha bisogno della sovvenzione chilometrica, che si aggira intorno ai quattro milioni. La cifra può sembrare eccessiva all'occhio di un osservatore che non abbia approfondito i conti; tuttavia posso

assicurare che così non è, e che, tra l'altro, non è stata neanche integralmente accolta la richiesta della società concessionaria. La cifra è il risultato di tutta una serie di conteggi fatti sui documenti contabili della società; ed è inoltre basata sulla valutazione fatta, da parte dei tecnici della Motorizzazione civile dei lavori effettuati per ferrovia anche in rapporto alla sua gestione diretta. Tutto in osservanza delle precise norme della legge vigente.

Una richiesta di rinvio non muta assolutamente i termini del problema. Non è possibile approfondire i termini della situazione oltre i limiti entro cui essa si presenta oggi. Potranno approfondirsi gli argomenti relativi al problema generale; tuttavia questa, ripeto, non è la sede più adatta per prenderlo in considerazione. Siamo in presenza di un caso isolato, per il quale le proposte sono fatte in applicazione di una legge.

Per il complesso di ragioni che ho brevemente esposto — ma che mi auguro siano state sufficienti a chiarire in tutti i suoi aspetti la richiesta — invito la Commissione a respingere la proposta di rinvio e ad approvare il disegno di legge nel testo che è stato presentato.

PRESIDENTE. Onorevole Di Piazza, lei insiste sulla proposta di rinvio?

DI PIAZZA. Sì, signor Presidente, anche perché man mano che si approfondisce la discussione emergono altri elementi che destano preoccupazioni. Ad esempio, la stessa società, a quanto ho sentito, gestisce delle linee automobilistiche sullo stesso tratto. Ebbene, non vi è dubbio che ne ritragga utili considerevoli!

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Entrano nel computo, perché le linee automatiche in questione sono considerate ferroviarie a tutti gli effetti.

DI PIAZZA. Sarebbe utile avere una conoscenza più diretta dei calcoli effettuati in materia, per vedere come vengono considerate le entrate delle linee automobilistiche.

Ritengo che il Parlamento, chiamato a deliberare un così elevato stanziamento, debba essere messo in condizione di conoscere tutti gli elementi utili alla formazione di un completo e sereno giudizio.

ARMATO. Sono giuste le considerazioni addotte dal rappresentante del Governo, il quale ha fatto esplicito riferimento alla esistenza della legge n. 1221. A mio avviso, la Commissione dovrebbe prendere in esame la citata legge, per un accertamento riguardan-

te la sua convenienza rispetto al fine sociale, ammesso che vi sia.

Tuttavia è altrettanto giusto che la Commissione, chiamata a deliberare in questo caso, desideri formulare compiutamente il proprio giudizio, che è di natura politica. Mi sembra pertanto opportuna la richiesta di un breve rinvio, a tempo determinato, per permettere a tutti i commissari di effettuare gli accertamenti utili in ordine ai passaggi di gestione cui ha fatto cenno il collega Marchesi, al problema della redditività, e a tutti quegli elementi in genere che si riterranno necessari.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Dopo la precisazione dell'onorevole Armato, non mi posso opporre ad un ulteriore rinvio della discussione. Voglio, però, precisare che il giudizio della Commissione non sarà di carattere politico, bensì tecnico. La Commissione nella prossima seduta, infatti, potrà avere a disposizione tutti i dati tecnici e finanziari occorrenti per accertare se la sovvenzione proposta di lire 3.948.900 sia adeguata o no. Credo però che sarà molto difficile per i commissari orientarsi nel dedalo di pratiche e di cifre di cui è costituito il piano finanziario della ferrovia in questione, e in seguito al quale si è giunti a commisurare la sovvenzione nella cifra richiesta. Comunque, il Ministero dei trasporti non si oppone al rinvio ed è pronto a fornire alla Commissione tutti gli elementi di cui si avesse bisogno per poter esprimere, a ragion veduta, un giudizio di approvazione o disapprovazione sulla entità della sovvenzione che viene proposta. Faccio presente che la società concessionaria, per poter ancora effettuare la gestione della ferrovia, finché non avrà la sovvenzione richiesta, alla quale ha diritto, godrà di sussidi integrativi di esercizio.

COLASANTO, *Relatore*. Non sarebbe forse opportuno nominare un Comitato ristretto che, recandosi al Ministero dei trasporti, possa ricevere tutti i chiarimenti necessari? Certo non è possibile trasferire in questa sede l'ampia documentazione della materia.

ARMATO. Il rappresentante del Governo ha fatto un opportuno accenno alla legge n° 1221 del 1952. Ma il problema delle concessioni non è stato esaminato dalla Commissione per la riforma ferroviaria?

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. No. Questa parte non è stata esaminata.

ARMATO. Ogni anno vengono presi in considerazione alcuni provvedimenti di legge, tendenti a concedere sovvenzioni alle varie

imprese che esercitano in concessione servizio di trasporto nel paese. Chiedo al Presidente che trovi il modo di promuovere un colloquio con il Ministro dei trasporti, onde conoscere l'orientamento governativo in materia di concessioni. Trovi il Governo il modo di affrontare il discorso politico di fondo della validità delle norme governative in questa materia.

PRESIDENTE. Per quanto concerne la richiesta dell'onorevole Armato, faccio presente che più volte questa Commissione ha invitato il Ministro dei trasporti ad intervenire (o a delegare il Sottosegretario di Stato) per esporre la situazione generale delle ferrovie concesse. Attraverso l'onorevole Mannironi, rinnovo questo invito.

Se non vi sono obiezioni il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione del disegno di legge:

« Modificazione delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, di cui alla legge 31 luglio 1957, nu. 685, e successive modificazioni » (2212):

Presenti e votanti	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli	22
Voti contrari	3

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Amadei Giuseppe, Armato, Battistella, Bianchi Gerardo, Bonea, Canestrari, Cattella, Cavallaro Nicola, Colasanto, Crocco, De Capua, Di Piazza, Fiumanò, Fortini, Franco Raffaele, Giglia, Golinelli, Iozzelli, La Bella, Marchesi, Massari, Sammartino, Santagati e Speciale.

La seduta termina alle 11,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO
