

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XXXIV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 LUGLIO 1965

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</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)	335
PRESIDENTE	335, 338, 340, 344
COLASANTO, <i>Relatore</i>	335, 339, 340, 342
CROCCO	336
MARCHESI	338, 339, 342, 344
SANTAGATI	339
DI PIAZZA	339
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	340, 341, 342
BATTISTELLA	341, 342
Disegno di legge (<i>Discussione e rinvio</i>):	
Trasporto di persone sugli autoveicoli (<i>Approvato dalla II Commissione permanente del Senato</i>) (2413)	345
PRESIDENTE	345
AMODIO, <i>Relatore</i>	345
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	345
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	346

La seduta comincia alle 9,55.

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

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 n. 2141, concernente: « Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife » già approvato dal Senato.

Ha chiesto la parola il Relatore, onorevole Colasanto.

COLASANTO, *Relatore*. Ritengo opportuno riassumere brevemente la storia del tronco ferroviario oggetto del disegno di legge. Prima di tutto la concessione della ferrovia risale al 1900 ed era valida per 50 anni (il secondo tronco fu attivato nel 1914). Nella concessione, ad una prima società francese ne subentrò un'altra, sempre francese; successivamente il tronco ferroviario venne sottoposto alla gestione commissariale. Durante

la gestione commissariale scoppio la guerra. Finita la guerra, la società concessionaria chiese i danni per le perdite subite, ed i danni furono valutati circa un miliardo. Successivamente, si arrivò ad una transazione, con la quale si sono dati appena 10 milioni a fondo perduto alla società e si è rinnovata la concessione sull'intera ferrovia rammodernata. In effetti, è stato sistemato soltanto il tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife, mentre il tronco Napoli-Santa Maria Capua Vetere è rimasto tale e quale. I due tronchi sono amministrati separatamente, e anche giuridicamente sono differenziati.

L'esercizio del tronco rammodernato si è dimostrato sin dall'inizio largamente passivo. Circa l'ammontare di detto passivo, però, mentre la società concessionaria lo denunciava in 197 milioni, l'amministrazione, in sede di accertamento, ha aumentato l'attivo, ha diminuito le spese di esercizio, arrivando alla conclusione che il passivo non è di 197 milioni, ma di 172.

A noi questo progetto di legge arriva con molto ritardo per necessario concerto del Ministero del tesoro che ha tardato a venire. Infatti, la deliberazione della Commissione prevista dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, risale al novembre 1962.

D'altra parte, l'amministrazione ha creduto di poter dare, nel frattempo, con contributi temporanei, una somma circa pari a quella prevista da questo disegno di legge come sussidio integrativo, con l'impegno che la somma stessa sarebbe stata detratta da quella complessivamente devoluta in base al presente provvedimento di legge. Oggi, pertanto, ci troviamo nella situazione di non poter non approvare il disegno di legge, che, del resto, risponde perfettamente alla situazione che si è andata creando e anche alle risultanze contabili dell'amministrazione dei trasporti.

D'altra parte, se noi non approvassimo il disegno di legge, la ferrovia sarebbe costretta a cessare la sua attività e la società concessionaria potrebbe anche chiedere all'Amministrazione dello Stato il relativo indennizzo.

Ma vi è anche una ragione di urgenza. Infatti, il materiale mobile è stato fornito dalla ditta OM, la quale deve ancora avere 388 milioni. Ebbene, la ditta OM ha diffidato la società, con lettera del 1° luglio 1965, ad effettuare il pagamento, minacciando, in caso contrario, il ritiro del materiale. Questo significa che, anche senza la volontà della concessionaria, la ferrovia potrebbe essere posta

subito in condizione di non poter andare avanti.

È da aggiungere, infine, che le previsioni del 1961 sono andate notevolmente peggiorando. Il traffico, infatti, non ha seguito quelle che erano le previsioni: sono diminuiti i viaggiatori ed anche l'incremento del trasporto delle merci non è stato quello che aveva previsto la Camera di commercio di Caserta e, in effetti, si è ridotto a poco; sono, peraltro, aumentate notevolmente tutte le spese, specialmente quelle che attengono il personale. Insomma, la situazione del 1964, ossia della data della presentazione del disegno di legge al Senato, è peggiore delle previsioni del 1961 e la situazione del 1965 è ancora peggiore di quella del 1964.

Io vorrei, pertanto, pregare i colleghi di voler approvare il disegno di legge.

Questo provvedimento va guardato nel quadro di una situazione generale che — siamo tutti d'accordo — è di estremo disagio, per non dire disastrosa. Tra l'altro, abbiamo una sovrapposizione di concessioni. Abbiamo notato, per esempio, che Piedimonte d'Alife ha solo 10 mila abitanti, mentre i servizi di collegamento con Napoli offrono una disponibilità di ben 1.250 posti giornalieri; il che vorrebbe dire che il 10 per cento degli abitanti, compresi i lattanti, dovrebbero poterne giornalmente usufruire. Il coefficiente di occupazione dei posti è ridotto spesso al 15-20 per cento! E, insomma, il sistema delle concessioni e del coordinamento delle diverse linee, che andrebbe completamente riveduto.

Tutte queste linee potevano andare avanti fino a quando c'era l'autobus col « padroncino », fino a quando si poteva tirare la corda sulle paghe del personale. Ma, da quando è stato approvato l'equo trattamento, praticamente queste linee stanno tutte crollando.

Piuttosto, analogamente a quanto ha fatto l'altro ramo del Parlamento, potremmo esprimere un voto di affrontare, alla ripresa autunnale dei lavori, questo problema di notevole importanza.

Sono a disposizione dei colleghi per altri chiarimenti.

CROCCO. Credo sia doveroso, da parte mia, intervenire in questa discussione; quale deputato, infatti, e quale uomo di studio in questo campo, ho ritenuto di dover approfondire questo problema. Riconosco, anzi, di essere responsabile del ritardo con cui questa legge viene discussa.

Da parte mia, mi rendo perfettamente conto delle difficoltà in cui si trova il Ministro per il fatto di dovere, con le leggi attuali, con-

durre una politica dei trasporti: egli non può agire diversamente, e sta facendo quanto è in suo potere per migliorare o diminuire l'onere che lo Stato dovrebbe addossarsi per consentire la sistemazione di quei servizi che pure hanno un carattere di necessità e di utilità sociale.

Una critica va rivolta, non tanto al modo con cui l'amministrazione conduce ed instaura i rapporti con le società concessionarie, quanto invece al sistema nel suo complesso ed alle leggi che regolano il sistema stesso; leggi superate, che andrebbero riviste alla luce di una vera e coordinata politica dei trasporti.

Le conclusioni di una indagine che ho condotto sulla base delle risultanze pervenutemi da parte delle stesse società interessate, portano alla dimostrazione che, tenuto conto dell'esercizio nel suo complesso, il sorprendente risultato è che l'esercizio stesso può sembrare non passivo.

L'onorevole Colasanto, a seguito delle elucidazioni successive fornite dal Ministero e dalla stessa società, ha potuto dimostrare che la società non è attiva ma passiva, perché viene messo nel conto globale del suo esercizio tutto il complesso delle autolinee che non hanno niente a che vedere con quanto stiamo trattando. Il ragionamento è perciò valido, ma solo fino ad un certo punto, perché la legge che regola le autolinee è diversa da quella che regola le ferrovie in concessione.

Abbiamo, per il tronco Napoli-Santa Maria Capua Vetere, un sistema di sussidi integrativi che — non avendo questa linea potuto essere classificata — è del tutto diverso da quello praticato nei confronti del tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife.

La legge n. 410 prevede — da parte dello Stato — la concessione di sussidi integrativi, che vengono corrisposti in base ad un intervento che può essere considerato un'anticipazione che lo Stato fa, in attesa che i rapporti vengano regolati, una volta classificata la linea.

In base a questa legge il Ministero corrisponde dei sussidi, e nel 1964 ha corrisposto alla società concessionaria dell'alifana ben 590 milioni.

Il punto che lascia perplessi è che questi sussidi integrativi vengono molte volte corrisposti senza che sia intervenuta l'autorizzazione del Ministero del tesoro, per cui si verifica l'assurdo — anche dal punto di vista giuridico — che, sulla base della Commissione prevista dalla legge n. 410, che riconosce la necessità di corrispondere il sussidio integra-

tivo, viene spedita alla società una lettera che conferma le conclusioni della Commissione, lettera che, però, non reca ancora l'autorizzazione del Ministero del tesoro. Tutto questo è frutto di una situazione di necessità, ma rivela il punto debole del sistema, che vincola il Ministero alle esigenze economiche della società.

E veniamo ad un altro problema. Se noi consideriamo l'autolinea come sostitutiva del percorso Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife, siamo d'accordo che le perdite di esercizio vanno conglobate; ma, quando si consideri un sistema di autolinee, sia pure in collegamento col servizio ferroviario, ma che si irradia da questo allo stesso titolo, sono molto perplesso sul fatto che il passivo determinato da questo esercizio debba essere conglobato nel tronco della rete ferroviaria, non avendo nulla a che vedere con questa.

Quale differenza c'è tra un complesso di servizi di autolinee gestite da un terzo concessionario e che facciano sia pur capolinea ad uno dei capolinea del tronco ferroviario, e questo servizio di autolinee gestito dalla società? Non c'è nessuna differenza. Si tratta di un complesso di servizi che sono di apporto rispetto al tronco principale, ma che dovrebbero essere considerati autonomamente e separatamente.

Ora, il punto che giustifica, sotto l'aspetto economico globale, la passività della società concessionaria dell'alifana, è proprio la passività determinata da questo complesso di autolinee, passività che è notevolissima.

Io sono sensibile alle esigenze prospettate dall'onorevole Colasanto e darò il mio voto favorevole al disegno di legge, ma lo darò soltanto se sarà accolta una riserva formale, quella cioè che il problema venga messo, al più presto possibile, allo studio (e chiedo che di questa proposta se ne faccia promotore il Presidente) e che, alla ripresa dei lavori autunnali, venga creata una Commissione che affronti il problema in contraddittorio col Ministero, che chiarisca il motivo per cui lo Stato debba necessariamente sopportare una serie di perdite, che si affiancano le une alle altre, senza un preventivo esame di quello che dovrebbe essere il vero costo sociale a carico dello Stato. Noi, infatti, non possiamo considerare costo sociale quello che è la conseguenza di un errore di previsione o di un insufficiente coordinamento.

Vi sono dei meccanismi di revisione e di controllo sulle spese effettive, e soprattutto sulla conduzione tecnica e commerciale dell'azienda che possono non essere sufficienti;

ed è in questo senso che lo Stato deve maggiormente attivizzare la propria partecipazione, dato che, in definitiva, il costo vero e la possibilità economica di poter far funzionare il servizio fa carico esclusivamente alla collettività.

Credo, pertanto, che noi dobbiamo arrivare ad una riforma coraggiosa e profonda del sistema. Non intendo, in questa sede, anticipare dei problemi, se cioè queste linee debbano essere statizzate, nazionalizzate, o in qualche modo lasciate all'esercizio privato; ma non possiamo consentire che, per ragioni a volte di carattere politico (e non di alta politica, ma di politica locale), alcune linee continuino a sopravvivere, linee per un complesso di 1.250 posti giornalieri offerti ad una città di soli 10 mila abitanti. Non possiamo parlare di costi sociali, se poi si arriva ad un riempimento solo del 20 per cento dei posti offerti.

Noi ci troviamo di fronte ad un mancato coordinamento e non possiamo addebitare alla finanza pubblica un costo che è frutto di questo errore o della impossibilità o incapacità di intervenire per ridimensionare i servizi, laddove questi dimostrano, per ragioni di mercato o di traffico o di sviluppo economico, di non essere rispondenti alla domanda.

E concludo rinnovando al Presidente questa mia preghiera: alla ripresa dei nostri lavori, esaminiamo coraggiosamente tutti questi problemi. Io spero che il Sottosegretario non avrà a dolersi di questa iniziativa che vuole, in definitiva, offrire uno strumento migliore alla sua politica, uno strumento migliore allo Stato, perché possa rendere questi servizi più efficienti e moderni e risolvere la grossa alternativa: rotaia o strada.

PRESIDENTE. Raccoglio senz'altro l'invito dell'onorevole Crocco a che il Ministro dei trasporti, come responsabile massimo della politica dei trasporti nel nostro Paese, venga quanto prima in Commissione ad esporre la situazione per quanto riguarda le ferrovie concesse in Italia.

Lo stesso esame tanto laborioso che la nostra Commissione ha effettuato su questo provvedimento dimostra tutta la nostra responsabilità in tale materia, nonché il desiderio di affrontare e risolvere definitivamente il problema.

Pertanto, prego l'onorevole Sottosegretario — e l'occasione mi è cara per riconfermargli la nostra stima, la nostra fiducia, la nostra riconoscenza per la collaborazione che egli esprime ai lavori della nostra Commissione, con tanto lume, tanta saggezza e tanta serenità — che si faccia portavoce presso il Mi-

nistro delle perplessità suscitate in seno alla Commissione e del desiderio della Commissione stessa di avere il panorama chiaro e preciso della situazione relativa alle ferrovie concesse in Italia, nonché di quello che si intende fare in questo settore così travagliato.

MARCHESI. Signor Presidente, a nome mio e del mio gruppo desidero ringraziarla per il modo responsabile con il quale ha condotto questa discussione.

Le prime obiezioni a questo disegno di legge furono presentate proprio dalla mia parte ed io mi rendo conto, alla fine della discussione odierna, di quanto quelle nostre iniziali obiezioni fossero fondate.

Anche stamani ho avuto un colloquio con un consigliere delegato della società, il quale mi ha esposto una situazione che non conoscevo; devo dire che, dopo avere a lungo meditato — anche sulla base delle notizie fornitemi dal consigliere delegato — non mi sento affatto tranquillo.

È stato prima detto da un nostro collega che non bisogna generalizzare la situazione; lo stesso collega ha anche criticato il sistema, le leggi che lo regolano ed ha concluso dicendo che siamo vittime del sistema stesso, e che altro non possiamo fare se non accogliere questo disegno di legge che è un prodotto del tanto biasimato suddetto sistema.

Ma andando avanti così non risolveremo mai niente; responsabilmente, non ci sentiamo di approvare questo provvedimento che potrebbe domani esserci rimproverato dai cittadini. Potremmo essere rimproverati per avere accettato una situazione derivante da un complesso di leggi non giuste e del tutto inadeguate.

Questa mattina ho appreso un'altra cosa: che si stanno creando le condizioni per la concessione di sussidi integrativi anche ai servizi di autolinee. Mettendo in atto condizioni e provvedimenti troppo in fretta, noi creiamo quelle situazioni dalle quali poi non ci potremo più liberare; se la Commissione viene infatti sottoposta ad un continuo ricatto perché una situazione già esistente deve essere convalidata, essa non ha più la possibilità di correggere niente.

Ci troviamo quindi di fronte ad una situazione molto grave e nello stesso tempo curiosa, le cui origini non possono neanche essere indovinate. Nella zona che ci interessa c'è tutto un complesso di trasporti che si danneggiano a vicenda, creandosi reciprocamente difficoltà, e nessuno ha mai provveduto a correggere tale situazione.

COLASANTO, *Relatore*. L'Ispettorato per la motorizzazione, prima di prendere delle decisioni e di fare delle concessioni, indice delle conferenze alla quale intervengono tutti i sindaci.

MARCHESI. Sono d'accordo, ma non c'è stata da parte dell'Ispettorato alcuna azione disciplinatrice di questa situazione. Questo lo dobbiamo riconoscere. Mancano programmazione e disciplina; troviamo enti pubblici e società private sovvenzionati entrambe dallo Stato; la confusione è enorme. Ho ricavato questa impressione anche dal colloquio cui prima ho accennato.

Approvando il provvedimento oggi al nostro esame, noi ratifichiamo un insostenibile stato di fatto; ecco la preoccupazione che induce il mio gruppo ad esprimere il proprio voto contrario al disegno di legge.

Ci associamo invece alla proposta dello onorevole Crocco.

Sarei curioso di sapere cosa diremo quando ci troveremo di fronte alla disciplina delle autolinee e quando qualche società, non ancora beneficiaria dei sussidi integrativi, ne farà richiesta. Mentre si largheggia nei confronti delle società private, si muovono critiche aspre alle ferrovie dello Stato. Qui si parla di rami secchi; ma là abbiamo dei rami secchi che si mantengono in piedi attraverso i sussidi integrativi.

Approvando il provvedimento oggi al nostro esame, noi renderemo stabile la situazione della quale sto lamentando l'esistenza; oggi provvediamo per una società e domani ne avremo un'altra nelle identiche condizioni, con gli identici diritti ai sussidi integrativi.

Noi non vogliamo estendere una situazione che è già estremamente grave e pericolosa. Ecco spiegate le ragioni del « no » del gruppo comunista.

SANTAGATI. Molto brevemente. In relazione alle considerazioni del Relatore, non posso nascondere le perplessità che l'approvazione di questo disegno di legge mi ispira.

Per cui, ritenendo necessario provvedere il più presto possibile ad un completo riesame della materia (ci troviamo di fronte a situazioni che non rispecchiano una esigenza reale della politica dei trasporti, alla quale deve essere legata l'azione legislativa), dichiaro a nome del mio gruppo di astenermi.

Non condivido lo spirito e la sostanza delle conclusioni del Relatore; secondo me, tutta questa materia deve essere riveduta e, se noi ci dovessimo attenere ai principi generali, dovremmo disapprovare questo disegno di leg-

ge. Infatti, una serie di provvidenze, concesse solo a titolo precario e condizionale, rende sempre più difficile la soluzione dei problemi di fondo.

Se noi oggi approvassimo questo disegno di legge, tra qualche mese dovremmo esaminare altri analoghi, tutti richiedenti sussidi per determinate linee, e finiremmo allora per turbare la visione di una generale politica dei trasporti, prendendo delle decisioni per singoli casi.

Per questi motivi, da un punto di vista generale, il giudizio dovrebbe essere negativo.

D'altra parte, sarebbe particolare la situazione in cui si verrebbe a trovare questo tronco ferroviario, se cominciasimo proprio da esso ad usare criteri di rigidità e di impostazione severa.

Ecco perché, contemperando quella che potrebbe essere una visione generale e quella che è la visione di un fatto specifico, per cui un giudizio del tutto negativo finirebbe con l'incidere in maniera iniqua nei confronti di questa particolare situazione, creando una situazione di sperequazione, a nome del mio gruppo, mi asterrò dal voto.

DI PIAZZA. La discussione di questo disegno di legge pone al Parlamento il dovere di riaprire l'argomento sul problema grave delle ferrovie concesse.

La Commissione ha voluto vederci chiaro su questo provvedimento e certamente, dall'analisi fatta, è risultato che i dati forniti dal Ministero non erano tali da poterci tranquillamente portare alla sua approvazione.

Dobbiamo dare atto al relatore e ai colleghi del sottocomitato dell'impegno nel chiarire la situazione. Dalle risultanze, peraltro, nascono parecchie perplessità: così nei conteggi — come è stato detto dall'onorevole Crocco — vengono incluse passività che non dovrebbero essere comprese, trattandosi di autolinee che potrebbero anche non essere perfettamente legate a quel servizio.

Il Parlamento si trova, d'altra parte, in una via obbligata, in quanto, negare oggi questo contributo significherebbe mettere la società nelle condizioni di non potere andare avanti nell'espletamento del servizio e privare, quindi, di colpo i cittadini dei trasporti necessari.

Ecco perché la parte politica alla quale appartengo darà il suo voto favorevole al disegno di legge. Sono peraltro favorevole alla richiesta avanzata dal relatore e dall'onorevole Crocco, perché il Ministro venga qui e faccia un quadro completo della situazione

delle ferrovie concesse e perché sia esaminato a fondo il problema, in modo da impedire che si allarghi il principio di aiuto e di finanziamento a dei servizi che certamente non hanno quella programmazione o quella previsione di sviluppo tali da assicurare un autofinanziamento.

Pertanto, con le riserve che sono note anche dalla presa di posizione iniziale che il gruppo socialista ha fatto, e con la richiesta che presto questa stessa Commissione affronti il problema nella sua generalità e che il Ministro venga ad illustrare il programma dell'amministrazione delle ferrovie per quanto riguarda tale questione, il mio gruppo voterà a favore del disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

COLASANTO, *Relatore*. Ritengo che, per quanto riguarda il caso specifico, che va guardato sotto l'aspetto di una convenzione derivata anche dalle condizioni del trattato di pace, poco altro vi sia da aggiungere alle cose dette.

Mi preme piuttosto mettere in rilievo il fatto che è pensiero unanime di tutte le parti politiche che il grosso problema delle concessioni delle ferrovie secondarie e delle autolinee in concessione, nonché quello dei trasporti vicinali, specialmente afferenti ai grandi centri, vada studiato e riveduto, non solo sul piano tecnico, ma anche sul piano economico e, naturalmente, sul piano legislativo.

Pertanto, propongo il seguente ordine del giorno, a firma anche dei colleghi Crocco, Di Piazza e Marchesi, la cui prima parte ricalca fedelmente quello votato dall'altro ramo del Parlamento in sede di approvazione del provvedimento:

« La X Commissione della Camera, esaminato — in occasione della discussione e dell'approvazione del disegno di legge n. 2141: « Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife — il problema scottante delle ferrovie in concessione, le cui condizioni economiche di esercizio (in ordine all'entità dei prodotti del traffico, delle spese e del relativo coefficiente) allo stato presente e, per quanto possibile prevedere, per il futuro sono tali da essere in contrasto con le basilari norme di una normale amministrazione; constatato che non è più ammissibile che alcune situazioni patologiche abbiano a continuare a danno dell'economia del Paese

impegna il Governo a predisporre urgentemente lo studio per la razionale sistemazione, anche legislativa, delle concessioni delle ferrovie secondarie e delle autolinee e delle eventuali relative concessioni ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Signor Presidente, permetta che mi associ anch'io alle parole di ringraziamento e di elogio che le sono state rivolte per il modo con cui, anche in questa occasione, lei ha diretto un dibattito quanto mai interessante e vivace.

Sono lieto che la Commissione, prima di arrivare ad un voto conclusivo, abbia voluto prendere nozione di tutti gli elementi necessari per stabilire se il disegno di legge relativo alla concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario S. Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife, meritasse o no la piena approvazione.

Mi dispiace di dover ripetere qui questa volta, o anche questa volta, delle cose che ho già detto al principio; ma purtroppo mi è capitato di dirle alla presenza di pochi colleghi, e molti di quelli oggi presenti non hanno perciò avuto modo di udire le argomentazioni che mi accingo a ripetere. Di ciò mi scuso: ma mi trovo nella necessità di ripetere alcuni argomenti anche per la completezza dell'esposizione.

Mi pare che le maggiori perplessità derivino ai colleghi dal timore che questa legge tenda soprattutto a favorire la società concessionaria della ferrovia S. Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife. Desidero dire in proposito una parola di chiarimento: la premura di approvare questa legge è del Governo e non della società concessionaria, perché tutto il passivo ed il deficit di esercizio che risultano nella gestione della linea, vengono integrati alla società in applicazione della legge n. 410.

Che cosa si vuole arrivare a stabilire con questa legge? Una sovvenzione chilometrica di esercizio, in base alla quale la società concessionaria sia obbligata a gestire la ferrovia sia direttamente, sia con autolinee integrative; mentre lo Stato — qualunque sia l'esito di quella gestione — non sarà più obbligato a corrispondere alcun sussidio integrativo.

La legge 2 agosto 1952, n. 1221 era nata proprio con il fine di limitare l'inconveniente gravissimo di sanare volta per volta, ed in qualunque caso, i bilanci deficitari delle ferrovie concesse e delle società concessionarie. Fin da oggi dobbiamo dire che la sovvenzione proposta di 3 milioni e 948 mila 900

lire per chilometro, non sarà sufficiente per garantire alla società concessionaria la gestione delle linee ferrate e delle autolinee, perché, come già hanno accennato l'onorevole Relatore, nella sua relazione precisa e dettagliata, ed il collega Crocco, la sovvenzione chilometrica si basa su di un piano finanziario relativo a previsioni fatte anteriormente all'applicazione della legge n. 1221.

D'altra parte, una volta ammesso dal Parlamento, con legge, che si possa superare il limite previsto dalla legge n. 1221, tutti gli ulteriori adeguamenti della sovvenzione potranno avere luogo senza ricorrere nuovamente al Parlamento, ma in via amministrativa.

L'ammontare della sovvenzione oggi proposta, è frutto di previsioni risalenti al 1961-1962; ma noi abbiamo i dati dei consuntivi del 1964, dai quali risulta che, per consentire una gestione economica di quella linea e delle autolinee connesse, bisognerà aumentare a 7 milioni e mezzo per chilometro, la sovvenzione proposta oggi.

Tutto ciò perché si sono avute, in questi ultimi anni, delle variazioni gravi e rilevanti. Infatti, mentre la previsione del 1962 dava un prodotto del traffico dei viaggiatori di 72 milioni e mezzo, a consuntivo, nel 1964, è risultato che il prodotto del traffico è sceso a 38 milioni. Così è successo anche per il prodotto del traffico delle merci, sceso dai 328 milioni degli anni passati a 1 milione e 300 mila nel 1964. Ci troviamo, quindi, di fronte ad un calo dell'attivo della linea e ad un enorme aumento del passivo della linea stessa. Inoltre, mentre il personale delle ferrovie nel 1962 costava 125 milioni, oggi ne costa 165. Un'inversione totale, quindi, è avvenuta tra il passivo e l'attivo: mentre l'attivo diminuisce, il passivo aumenta.

Ecco la ragione per la quale la sovvenzione proposta oggi già si preannuncia che dovrà essere ben presto aumentata, entro il triennio.

Questo pone un problema generale (e non è la prima volta che lo dico), che lo Stato, ad un certo punto, dovrà risolvere. Sulla base della legge del 1952, la Commissione interministeriale che io stesso presiedo, sta progettando la eliminazione dei rami secchi che ancora esistono anche nel settore delle ferrovie concesse. Si presentano, però, molte difficoltà. Per esempio, in una seduta della settimana scorsa, era all'ordine del giorno la discussione per la soppressione e trasformazione di due ferrovie concesse, una della

Toscana, ed una della Lombardia. La Commissione, dopo aver esaminato tutti gli elementi, i costi ed i ricavi, è giunta alla conclusione che sia necessario trasformare quelle linee ferrate in autolinee. E, questo, un potere riservato dalla legge n. 1221 al Ministro dei trasporti, su proposta e parere della Commissione interministeriale.

Ora, il discorso che si è fatto per quelle due ferrovie di cui si è proposta al Ministro la trasformazione, è fondata su dati estremamente gravi. Ad esempio, mentre noi, oggi, ad uno di quei concessionari diamo, a titolo integrativo, 150 milioni l'anno (trattandosi di una piccola ferrovia), il giorno in cui la ferrovia stessa sarà eliminata e sostituita da autolinee, essa costerà allo Stato soltanto 18 milioni.

Però, che cosa si è verificato, appena le popolazioni interessate hanno avuto notizia di questa deliberazione della Commissione? C'è stata una sollevazione generale. Sono venuti parlamentari di tutti i partiti per chiedere di non toccare quella linea, in quanto le popolazioni sarebbero insorte e perché sarebbe stata una *diminutio capitis* molto grave per le città servite da quella ferrovia.

Il problema è di natura psicologica e di natura pratica. E debbo dire, in omaggio alla verità, che l'Ispettorato della motorizzazione si sente abbastanza fermo nelle sue decisioni ed è disposto a superare questa sollevazione psicologica che si determina nelle popolazioni, convinto che sia di estremo interesse per lo Stato addivenire alla trasformazione di molte delle ferrovie in autolinee.

Resta, poi, un problema di carattere sociale: il cosiddetto costo sociale che, in molti casi, ha una sua giustificazione. Se noi dovessimo esaminare i bilanci di tutte le ferrovie concesse, la conclusione dovrebbe essere unica: trasformarle, essendo tutte estremamente deficitarie. La stessa ferrovia Nord Milano (che ogni giorno trasporta centinaia di migliaia di viaggiatori) a doppio binario, non a scartamento ridotto, e che, fino a qualche anno fa, proprio per l'imponenza del traffico che smaltiva, era attiva, oggi chiede sussidi integrativi, poiché dimostra che, a causa dell'aumento delle spese, la gestione è deficitaria.

BATTISTELLA. Togliamo quella concessione!

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. E il giorno che l'avremo tolta, gli operai come andranno a lavorare?

BATTISTELLA. La gestione si può trasformare da privata in pubblica.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ma, anche così, il problema non si sposta, perché si tratterà soltanto di vedere se quel *deficit* di esercizio della linea grava sulla ferrovia concessa o sulla ferrovia dello Stato o, comunque, di un ente pubblico.

MARCHESI. Ma è la ferrovia concessa che oggi, allo stato attuale della legislazione, afferma di avere un bilancio deficitario per poter lucrare i sussidi.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ma le ferrovie concesse non possono presentare dei bilanci falsi! Presso l'Ispettorato della motorizzazione civile esiste un ufficio apposito che va a « spulciare » le loro carte e i loro bilanci e, prima che si deliberi l'entità del sussidio integrativo da corrispondere, si accerta e si verifica tutta la situazione. Non si tratta, quindi, di una elargizione fatta a titolo di favore o subendo un'imposizione. Il sussidio integrativo, quando si corrisponde perché la ferrovia non è ammodernata, è frutto di un esame diligente che i funzionari dell'Ispettorato compiono col massimo zelo.

Come dicevo, se noi dovessimo considerare il problema delle ferrovie concesse con criteri esclusivamente finanziari, la conclusione dovrebbe essere una sola: trasformare tutte in autolinee. Infatti, sia il servizio viaggiatori, sia il servizio merci può normalmente essere smaltito dalle autolinee. Anzi, mentre spesso le stazioni della ferrovia sono piuttosto distanti dal centro abitato, questo problema per le autolinee non si pone.

COLASANTO, *Relatore*. Salvo la capacità delle strade.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ma, per fortuna, in quasi tutti i casi che si sono presentati, le strade sono state in grado di smaltire il nuovo traffico.

Ci sono, però, dei casi in cui questi criteri di economicità non possono essere sempre seguiti, specie per la natura delle zone servite dalle ferrovie. Vi sono, infatti, luoghi di montagna i quali, se possono essere serviti da una ferrovia, non lo possono essere da autolinee (frequenti precipitazioni atmosferiche, impraticabilità delle strade, nevicate, eccetera).

Ma vi è ancora un altro grave problema, non secondo — credo — a nessun altro: il per-

sonale che non può certamente essere messo sulla strada e, d'altra parte, non può essere assorbito dalle Ferrovie dello Stato, le quali oggi ne hanno esuberanza e, tra l'altro, stanno pensando a sostituire i rami secchi!

E allora, non potendo questo personale essere assorbito dalle Ferrovie dello Stato, bisognerà pure che gli si trovi una sistemazione.

Altro problema è quello di natura patrimoniale e finanziaria. Vi sono delle ferrovie concesse che sono state ammodernate da tre o quattro anni e per le quali si sono spesi miliardi, in materiale rotabile, per l'acquisto di automezzi e per il rinnovo di stazioni, di impianti e di linee.

Questo, per quanto riguarda il problema generale, onorevole Crocco, e un vecchio problema che al Ministero dei trasporti è stato sempre presente e che, però, non si è potuto risolvere del tutto, in questi ultimi anni del dopoguerra in cui si è affacciata in modo imponente.

Si sono avuti, però, alcuni casi in cui ferrovie concesse sono state trasformate. Ne cito qualcuno.

Di recente, si è fatta una legge (scusate se richiamo questo alla memoria dei colleghi per meglio chiarire il mio pensiero), con cui si è disposta la statizzazione della ferrovia concessa Sondrio-Tirano. Si è nominata una Commissione per decidere sul *quantum* di indennizzo dovuto alla società concessionaria, ma, siccome la legge è forse lacunosa e la società non vuole accettare l'indennizzo proposto dalla Commissione, la stessa legge rimane inoperante. Trattandosi, ad ogni modo, di una ferrovia concessa, l'Ispettorato della motorizzazione vuole sopprimerla e sostituirla con delle autolinee, pur trattandosi di una linea che anche le ferrovie dello Stato ritengono importante, perché su quei binari corrono vetture appartenenti proprio alle ferrovie dello Stato.

Il problema, quindi, è vivo e presente, ma di difficile soluzione. Quando il Parlamento intero e la Commissione lo vorranno affrontare, io ne sarò lieto. Si deve fornire, però, allo Stato lo strumento per risolvere il problema, pur non nascondendoci le difficoltà che sono molte e gravi, come ho già accennato.

Per quel che riguarda il problema particolare, non è la società che ha fretta, ma lo Stato: perché, tra l'altro, più noi tardiamo ad approvare questa legge, e più aumenta

il passivo in quanto quella azienda — non avendo avuto dallo Stato i finanziamenti richiesti — ha dovuto contrarre dei mutui con società finanziarie, ed ora si trova un onere di 35 milioni all'anno di soli interessi passivi.

Ecco la ragione dell'urgenza, ed ecco perché ci permettiamo di insistere nel chiedere l'approvazione di questo provvedimento.

Agli argomenti che ho avuto il piacere di esporre nella seduta precedente, dobbiamo aggiungere questo: abbiamo la più assoluta necessità di questa legge di cui non si può fare a meno.

In questo caso l'ipotesi è diversa da tutte le altre. Infatti, la legge n. 1221 del 1952, ad un certo punto, stabilisce che quando si voglia dare ad una società concessionaria una sovvenzione chilometrica che superi i massimali previsti dalla legge stessa, è necessaria un'altra legge.

Nel caso previsto dalla legge n. 1221 (articolo 2), la sovvenzione chilometrica superiore al massimale previsto è fissata preventivamente, cioè prima che sia effettuato l'ammodernamento della ferrovia. In quel caso il Parlamento potrebbe trovare eccessiva la sovvenzione, e quindi non autorizzare la trasformazione o l'ammodernamento.

In questo caso, invece, ci troviamo in una situazione singolare, perché l'ammodernamento fu fatto con i fondi dei danni di guerra, sulla base della legge n. 410. Una volta ricostruita la ferrovia e trasformato anche lo scartamento, non la si poteva tenere chiusa all'esercizio; perciò si è fatto quell'accordo transattivo del quale il collega Colasanto ha parlato. In base a quell'accordo, si rinnovava la concessione alla società concessionaria, la si autorizzava ad organizzare la gestione in base al dettato della legge n. 1221 e si prometteva che, con le sovvenzioni ordinarie di esercizio, la si sarebbe messa in grado di fare funzionare la ferrovia. Ecco perché questa legge oggi ha tanta importanza: lo Stato è legato da un impegno che va rispettato, perché preso precedentemente con tutti i crismi della legalità.

Il Parlamento è libero di fare le sue scelte e, se si vuole assumere la responsabilità di non approvare il provvedimento, può farlo, ma con tutte le conseguenze giuridiche che ne deriveranno.

D'altra parte, non si possono avere perplessità perché i conti sono stati fatti con estrema precisione dall'Ispettorato e sono stati rivisti da quella Commissione interministeriale

della quale vi ho parlato. Se dico che si può fare un atto di fede accettando quelle cifre, non dico una eresia. Il Parlamento, come il Governo, deve pur avere fiducia sulla onestà dei suoi funzionari.

Sono lieto che la Commissione abbia voluto approfondire l'argomento e che lo abbia fatto attraverso un comitato ristretto che è andato direttamente alla fonte, ed avendo preso visione al Ministero di tutti gli atti e fascicoli, ha avuto la riprova che i dati esposti nella relazione del disegno di legge sono rispondenti alla realtà.

Il tronco ferroviario del quale ci stiamo occupando, ha delle caratteristiche tutte particolari: si tratta di una ferrovia a scartamento ordinario, del cui secondo tratto, però, non è stato approvato l'ammodernamento, perché si sarebbero dovuti spendere altri 4 miliardi circa. Tale linea è rimasta inefficiente ed a scartamento ridotto, mentre il materiale mobile della società concessionaria, partendo da Piedimonte, per arrivare a Napoli, deve — a Santa Maria Capua Vetere — innestarsi sulla ferrovia dello Stato. Così si svolge il traffico.

Alla concessionaria è stata data l'autorizzazione per una parziale sostituzione di talune corse ferroviarie con autolinee per agevolare il miglioramento della situazione. La società concessionaria nel suo bilancio tiene conto delle spese relative alle autolinee, e in realtà il bilancio è più equilibrato. E da tenere presente, però, che allo stesso modo con cui si tiene conto della spesa, così si tiene conto dei proventi del traffico delle stesse autolinee.

Ora, la preoccupazione che è stata manifestata dall'onorevole Marchesi e da altri colleghi intervenuti circa la posizione che il Parlamento dovrà assumere nel futuro, quando le autolinee chiedessero dei sussidi integrativi, non è fondata. Infatti, i privati gestiscono le autolinee a loro rischio e pericolo e non percepiscono alcuna indennità da parte dello Stato e, quindi, nessun sussidio integrativo.

I concessionari di autolinee oggi presentano una situazione estremamente grave, in quanto, a causa del diminuito traffico e dell'aumento delle spese dovute alla applicazione di nuove tariffe salariali concordate in sede di Ministero del lavoro, i loro bilanci sono estremamente deficitari e molte aziende vorrebbero rinunciare alla concessione.

Comunque, la situazione di costoro è del tutto diversa e andrà disciplinata con la

legge sulle autolinee, che è pure in preparazione.

Il caso, invece, delle linee automobilistiche gestite a integrazione delle ferrovie, è diverso, rappresentando un tutto unico con le concessioni ferroviarie. Tali autolinee sono autorizzate dal Ministero ad esercitare delle corse automobilistiche integrative la cui gestione entra a far parte del bilancio globale della società.

Ecco perché non ci può essere quella preoccupazione, e aggiungo che la sovvenzione-chilometro di esercizio, una volta accordata, elimina qualsiasi possibilità di sussidi integrativi.

Non avrei speso troppe parole a sostegno del disegno di legge proposto dal Ministero, se non fossi stato profondamente convinto che noi oggi facciamo, con l'approvazione di tale disegno di legge, i soli interessi dello Stato.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Ne darò lettura e, non essendo stati presentati emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, li porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Il limite massimo di lire 1.400.000 a chilometro, stabilito dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è elevato a lire 3.948.900 per la sovvenzione da accordarsi alla Compagnia delle ferrovie del Mezzogiorno d'Italia per l'esercizio del tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife di chilometri 41÷084,52 della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife, conformemente al voto 20 novembre 1962, n. 241-A espresso dalla Commissione istituita a norma dell'articolo 10 della stessa legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Per tale sovvenzione, dovuta alla data di inizio dell'esercizio ferroviario e fino alla scadenza della concessione, valgono ai fini della revisione le disposizioni dell'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e dell'articolo 4 della legge 7 marzo 1958, n. 237.

In sede di revisione sarà tenuto conto dell'onere per l'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.

Sono applicabili alla sovvenzione stessa le disposizioni di cui all'articolo 3 della legge 7 marzo 1958, n. 237.

(È approvato).

ART. 2.

All'onere dipendente dall'attuazione della presente legge, previsto in lire 82 milioni fino al 30 giugno 1964 ed in lire 77 milioni per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, si farà fronte con le entrate derivanti dal versamento in Tesoreria di corrispondenti importi da prelevarsi dal conto corrente infruttifero intestato a: « Ministero del tesoro - Liquidazione beni tedeschi in Italia ».

All'onere di lire 162.300.000 relativo all'anno finanziario 1965 si farà fronte con riduzione di pari importo dello stanziamento iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo, per il finanziamento di oneri recati da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Passiamo ora all'ordine del giorno Colasanto, Crocco, Di Piazza e Marchesi. Ne do nuovamente lettura nella sua formulazione ultima, ufficialmente presentata alla presidenza:

« La Camera, esaminando - in occasione della discussione del disegno di legge n. 2441: " Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife " - il problema scottante delle ferrovie in concessione, le cui condizioni di esercizio (in ordine all'entità dei prodotti del traffico, delle spese e del relativo coefficiente) allo stato presente e, per quanto possibile prevedere, per il futuro, sono tali da porsi in contrasto con le basilari norme di una normale amministrazione; constatato che non è più ammissibile che alcune situazioni patologiche abbiano a continuare a danno dell'economia del paese;

fa voti che il Governo predisponga urgentemente lo studio per la razionale sistemazione, anche legislativa, delle concessioni delle ferrovie secondarie e delle autolinee e delle eventuali relative concessioni ».

MARCHESI. Propongo che le parole: « fa voti » siano sostituite con l'altra: impegna », ripristinando il testo in cui ha dato direttamente lettura l'onorevole Relatore.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, pongo in votazione l'ordine del giorno con la modifica proposta dall'onorevole Marchesi,

ordine del giorno che il Governo dichiara di accettare come raccomandazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Trasporto di persone sugli autoveicoli (Approvato dalla II Commissione permanente del Senato (2413)).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 2413, relativo al trasporto di persone sugli autoveicoli, già approvato dal Senato.

L'onorevole Amodio ha facoltà di svolgere la relazione.

AMODIO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi. Il disegno di legge oggi al nostro esame è stato presentato al Senato dall'allora Ministro dei trasporti Corbellini; il testo governativo ha subito delle modifiche da parte della II Commissione del Senato, ed il testo così modificato è giunto a noi.

Concordo senz'altro con lo spirito che ha animato il Ministro nel presentare il provvedimento, sia per quanto attiene alla disciplina del trasporto di persone, sia per quanto attiene alla concorrenza che viene fatta ai servizi di linea. Ma devo anche dire subito, proprio per non fare un lungo discorso, che non concordo con il testo pervenuto dal Senato. Non trovo giusta, per esempio, la sostituzione della parola: « autoveicolo », con la parola: « autovettura », perché, secondo me, lo scopo che si desidera raggiungere può uscirne falsato. Infatti, la parola « autoveicolo », così come risulta all'articolo 26 del Codice della strada, indica tutti i tipi di veicoli, dall'automobile all'autocarro, invece il termine « autovettura », specifica un particolare tipo di vettura escludendo gli altri.

Altra osservazione: all'articolo 1 del testo del Senato si dice che il Ministro dei trasporti stabilirà con proprio decreto il numero massimo delle persone trasportabili da ogni classe e tipo di autovettura: penso che si incontrerebbe qualche difficoltà nella determinazione di questa norma.

Non concordo nemmeno con il contenuto del primo comma dell'articolo 2, cioè con la prima parte di esso. Infatti se noi ci limitiamo agli abusivi dei servizi di linea non raggiungiamo lo scopo; gli abusivi non devono fare la concorrenza ai servizi ordinari danneggiando l'erario ed attentando all'incolumità dei cittadini.

Concludendo, propongo di sostituire l'articolo 1 con il seguente altro:

ART. 1.

« Chiunque circoli con un autoveicolo che trasporti un numero di persone superiore a quello indicato nella carta di circolazione o indicato nel decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di cui al comma seguente, è punito con l'ammenda da lire venticinquemila a lire centomila. Sulle autovetture, sugli autoveicoli per trasporto promiscuo e sugli autoveicoli per trasporto non contemporaneo di persone e di cose, è consentito il trasporto in soprannumero di due ragazzi di età inferiore agli anni dieci.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile stabilirà con proprio decreto il numero massimo di persone trasportabili sugli autoveicoli già immatricolati all'atto della entrata in vigore della presente legge. Per gli autoveicoli successivamente immatricolati verrà determinato in sede di omologazione e di accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione e dovrà risultare dalla carta di circolazione ».

Propongo altresì di sostituire il primo periodo del primo comma dell'articolo 2 con il seguente altro:

« Qualora la contravvenzione di cui al precedente articolo sia commessa adibendo abusivamente il veicolo ad uso di noleggio con conducente o ad uso pubblico per trasporto di persone, non è ammessa l'oblazione ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Le variazioni proposte dal Relatore all'articolo 1 sono notevoli, a mio giudizio. Sicché, essendone venuto a conoscenza soltanto ora, mi vedo costretto a chiedere un breve rinvio (ed insisto sulla parola « breve » riconoscendo l'urgenza dell'approvazione del provvedimento), per avere la possibilità materiale di esaminare meglio gli emendamenti, e quindi di esprimere un giudizio maturato su di essi.

AMODIO, *Relatore*. Concordo, purché il rinvio sia il più breve possibile.

PRESIDENTE. Mi sembra che la Commissione sia orientata ad accogliere la proposta di rinvio del Sottosegretario.

Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

(Così rimane stabilito).

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1965

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge n. 2141, esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Poiché constatato che la Commissione non è in numero legale per deliberare, dichiaro sciolta la seduta.

La Commissione è riconvocata per domani, giovedì 15 luglio, alle ore 9,30 per ripetere

la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge n. 2141.

La seduta termina alle 11,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI