

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

16.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 3 LUGLIO 1969

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

## INDICE

	PAG.
<b>Sul processo verbale:</b>	
ALESSANDRINI . . . . .	107
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>	
Disposizione per la concessione di sussidi integrativi di esercizio a favore della ferrovia Domodossola-confini svizzero, in deroga all'articolo 4 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 (1530) . . . . .	107
PRESIDENTE . . . . .	107, 108, 109
BATTISTELLA . . . . .	108
SAMMARTINO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	109
SQUICCIARINI, <i>Relatore</i> . . . . .	107, 109
<b>Proposta di legge (Discussione):</b>	
BRESSANI e BELCI: Ammortamento delle spese effettive per l'esecuzione dei lavori di ammodernamento della ferrovia del Renon in base alla legge 2 agosto 1952, n. 1221 (230) . . . . .	109
PRESIDENTE . . . . .	109, 110
SAMMARTINO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	110

## Sul processo verbale

ALESSANDRINI. Dichiaro che se non fosse stato impossibilitato a partecipare, nella seduta del 19 giugno scorso, alla discussione del disegno di legge n. 1529, avrei votato contro l'ordine del giorno Azimonti ed altri, approvato in quella sede.

(Il processo verbale è approvato).

**Discussione del disegno di legge: Disposizione per la concessione di sussidi integrativi di esercizio a favore della ferrovia Domodossola-confini svizzero, in deroga all'articolo 4 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 (1530).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizione per la concessione di sussidi integrativi di esercizio a favore della ferrovia Domodossola-confini svizzero, in deroga all'articolo 4 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 ».

L'onorevole Squicciarini ha facoltà di svolgere la relazione.

SQUICCIARINI, *Relatore*. La Commissione è chiamata a discutere la concessione di sussidi integrativi di esercizio a favore della ferrovia Domodossola-confini svizzero, in deroga all'articolo 4 della legge 2 agosto 1952, n. 1221. Questo articolo vieta ulteriori revi-

**La seduta comincia alle 16.**

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

sioni della sovvenzione ordinaria di esercizio, oltre a quella di cui la società in parola ha già fruito e vieta, inoltre, ad aziende che fruiscono di sovvenzioni, la possibilità di avere altri finanziamenti.

La situazione della società è piuttosto grave, soprattutto dal 1965 in poi. Il presente disegno di legge, per altro, nel venire incontro alla predetta società con sussidi, intende tener fede alla convenzione italo-svizzera del 1919 con la quale il Governo italiano si impegnò a far assicurare l'esercizio della linea ferroviaria Locarno-Domodossola a carico della società subalpina per il tronco Domodossola-confine svizzero.

Tale provvedimento è eccezionale e non è applicabile ad altre società concessionarie; avrà durata limitata in quanto sarà assorbito dai prossimi provvedimenti, in base alle decisioni cui è pervenuta la Commissione interministeriale dei trasporti.

La Commissione bilancio ha espresso in data 17 giugno 1969 parere favorevole al progetto di legge in esame, anche se a noi non è noto l'importo di tale sussidio integrativo.

Per queste considerazioni chiedo che si voti favorevolmente.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**BATTISTELLA.** Il mio gruppo è d'accordo sul fatto che questo tronco internazionale Domodossola-Locarno debba essere ammodernato e potenziato, perché il materiale si trova in grave stato di usura ed è pregiudizievole per due ragioni: la sicurezza, in primo luogo, e la dignità nazionale, per quanto riguarda i rapporti e la convenzione italo-elvetica. Il nostro gruppo a questo proposito aveva presentato fin dal 1968 una interrogazione al Ministero dei trasporti, chiedendo efficaci misure perché si affrontasse e si risolvesse il problema. Fatta questa premessa sul pieno accordo e sulla necessità inderogabile di affrontare e risolvere questo problema, però, entrando nel merito del disegno di legge e delle proposte che vengono formulate da parte del Governo, dobbiamo dire che noi siamo sfavorevoli. Non possiamo essere d'accordo. È nota la nostra opposizione a tale sorta di provvedimenti anche dal dibattito che abbiamo avuto sugli indirizzi generali nel campo dei trasporti. Ci siamo soffermati a lungo con il ministro Mariotti a proposito delle ferrovie secondarie a gestione private e, quindi, è nota la nostra posizione.

Ora, il progetto al nostro esame non tiene conto di tale recente dibattito svoltosi nella nostra Commissione, non tiene conto di tutte le delibere e della volontà espressa dalla nostra Commissione anche nel corso della IV Legislatura, con l'impegno per il Governo di predisporre un programma di revoche per certe linee, di statizzazioni e di pubblicizzazioni per talune altre.

Oggi, dopo che a questa società sono stati già elargiti 240 milioni, si presenta un disegno di legge con il quale le si vogliono dare altre centinaia di milioni. Il relatore ci ha ricordato — così come ha fatto la relazione ministeriale — che la società, dal 1965 in poi, presenta un bilancio in disavanzo. Anche questa è una realtà, ma i problemi di fondo sono altri: non si tratta solo di fotografare le risultanze dei bilanci, ma di vedere come queste linee ferroviarie vengono usate, che tipo di trasporto viene offerto all'utente e quale politica il gestore porta avanti.

In generale, sappiamo che la situazione di queste aziende, nonostante gli interventi finanziari, anche cospicui, da parte dello Stato, è di disavanzo, che si aggrava anziché migliorare. Nonostante il fatto che lo Stato provveda con sovvenzioni o finanziamenti, i servizi di queste ferrovie peggiorano di anno in anno. C'è tutta una tendenza, da parte delle gestioni private, a scoraggiare l'utente dall'utilizzo di queste linee, per la insicurezza dei trasporti e il loro costo. Di qui la spinta alla motorizzazione.

Sta di fatto che i consigli di amministrazione di queste società, che utilizzano denaro pubblico, rispondono a degli azionisti privati; per cui il carattere sociale del servizio viene completamente abbandonato, non solo trascurato. È mai possibile continuare ancora su questo indirizzo? Noi siamo convinti che occorre porre termine a questo indirizzo a questa politica; occorre tendere, invece, a dare inizio a una nuova politica, che tolga le ferrovie secondarie alla gestione privata, orientandosi verso la loro pubblicizzazione, dove è possibile (tramite consorzi, province, regioni), o la statizzazione, con il conseguente incorporamento di questi tronchi nelle linee dello Stato.

Noi pensiamo che il Ministero, il Governo, debbano affrontare in modo nuovo tutto il problema delle ferrovie a gestione privata, pur senza avere la pretesa che si possa risolvere tutto dall'oggi al domani. Possiamo anche accettare il concetto che per alcuni tronchi si arrivi alla loro sostituzione con linee

automobilistiche, ma solo dove ciò sia socialmente conveniente. Non abbiamo nessuna pregiudiziale negativa al riguardo, ma quello che occorre fare è rivedere l'indirizzo generale.

Nel ribadire il parere contrario a questo disegno di legge da parte del gruppo comunista, invitiamo il Governo a statizzare questo tronco ferroviario, proprio per il suo carattere, per la dimostrazione di incapacità fornita dalla società a gestire un servizio di questo tipo.

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

**SQUICCIARINI, Relatore.** Non sono d'accordo con le tesi esposte dall'onorevole Battistella e riconfermo le conclusioni della mia relazione.

**SAMMARTINO, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Ringrazio prima di tutto il relatore, che nella sua pur succinta relazione ha esposto i termini del problema, i fini, gli scopi del provvedimento, ed ha indicato quali sono le necessità urgenti di questo tronco ferroviario posto ai confini con la Svizzera.

Dirò anche che condivido in gran parte i motivi di perplessità esposti dall'onorevole Battistella, quando ha accennato a quelli che sono i problemi delle ferrovie concesse in Italia. Però, posso assicurare che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile sta procedendo ad un censimento generale delle situazioni delle ferrovie concesse in Italia, onde predisporre un provvedimento legislativo che, mentre ponga fine all'attuale sistema dello stillicidio delle sovvenzioni, metta le ferrovie che devono sopravvivere in condizioni di funzionare decorosamente, sostituendo con servizi automobilistici quelle la cui soppressione non abbia serie ripercussioni sociali.

Nel caso specifico — come hanno ricordato il relatore e lo stesso onorevole Battistella — siamo legati con la Svizzera dalla convenzione del 1919, in virtù della quale la società subalpina è tenuta ad assicurare il servizio ferroviario sul tronco Domodossola-confine svizzero.

Comprendo, ripeto, le perplessità da parte di alcuni colleghi, ma chiedo alla Commissione, sperando che questa sia l'ultima volta in cui il Ministero dei trasporti debba chiedere per questa linea una legge eccezionale e straordinaria, di votare il disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

« Per assicurare il regolare funzionamento della ferrovia Domodossola-confine svizzero, sulla base della Convenzione italo-svizzera del 12 novembre 1919, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile potrà concedere per la ferrovia stessa, nei limiti e con le modalità di cui all'articolo 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, ed in deroga all'articolo 4 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sussidi integrativi di esercizio per il quinquennio dal 1966 al 1970 ».

Trattandosi di articolo unico e non essendovi emendamenti, esso sarà votato direttamente a scrutinio segreto nella prossima seduta.

**Discussione della proposta di legge Bressani e Belci: Ammortamento delle spese effettive per l'esecuzione dei lavori di ammodernamento della ferrovia del Renon in base alla legge 2 agosto 1952, n. 1221 (230).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Bressani e Belci: « Ammortamento delle spese effettive per l'esecuzione dei lavori di ammodernamento della ferrovia del Renon in base alla legge 2 agosto 1952, n. 1221 ».

Poiché il relatore onorevole Mancini Antonio non è presente, mi sostituisco a lui nello svolgimento della relazione.

Questa proposta di legge è stata già esaminata in sede referente e il collega Mancini, in quella sede, si era espresso favorevolmente ad essa. Io non ho che da confermare quella conclusione.

Comunico, anche che, nel frattempo, la V Commissione si è espressa favorevolmente con il seguente parere: « La Commissione delibera di esprimere parere favorevole sulla base di una assicurazione fornita dal rappresentante del Governo che il modestissimo onere implicato dalla proposta di legge (15 milioni) potrà certamente essere fronteggiato a carico dei normali stanziamenti dei competenti capitoli di bilancio, senza richiedere ulteriori integrazioni o assegnazioni di fondi ».

In realtà si tratta di una piccolissima somma, 15 milioni, che non rappresenta per il ministero una difficoltà.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

SAMMARTINO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e aviazione civile*. Io non ho nulla da aggiungere a quanto ha precisato il Presidente nella sua veste di relatore. Mi permetto soltanto, di proporre un articolo aggiuntivo, per garantire una copertura, del seguente tenore:

« All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte con i fondi iscritti nel capitolo n. 1253 dello stato di previsione delle spese del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo unico:

« Per la Società « Ferrovia del Renon » le cui linee sono state ammesse a fruire delle provvidenze disposte dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, ed i cui piani di ammodernamento hanno implicato la costruzione *ex novo* della funivia « Bolzano-Soprabolzano », il piano finanziario già istituito per la prima revisione della sovvenzione annua di esercizio è da integrare, con effetto dal 1° luglio 1968, della quota annua di ammortamento e interessi della maggior spesa effettivamente sostenuta sia per i lavori di ammodernamento e provviste che per i conseguenti oneri per interessi maturati sul relativo finanziamento, nonché dei maggiori oneri, comunque rimasti a carico della concessionaria connessi con le operazioni finanziarie di capitalizzazione di quote di sovvenzione già effettuate ai sensi delle norme in vigore.

I maggiori oneri derivanti da successive analoghe operazioni sono invece da ammortiz-

zare in sede di istituzione del piano finanziario relativo alla seconda revisione della sovvenzione ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo aggiuntivo proposto dal Governo.

« All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte con i fondi iscritti nel capitolo n. 1253 dello stato di previsione delle spese del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Chiedo l'autorizzazione a procedere al coordinamento del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto nella prossima seduta.

**La seduta termina alle 16,30.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO