

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

60.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 MAGGIO 1971

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BIANCHI GERARDO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Discussione e rinvio</i>):	
Corresponsione da parte dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di un contributo nella spesa per la costruzione di nuovi impianti di raccordo tra la rete ferroviaria statale e gli stabilimenti commerciali, industriali e assimilati, nonché per l'ampliamento degli impianti di raccordo esistenti (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (3284)	557
PRESIDENTE	557, 559, 560
BASSI, <i>Relatore</i>	558, 559
BATTISTELLA	559
MAROCCO	559
VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	560
ZUCCHINI	559

Discussione del disegno di legge: Corresponsione da parte dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di un contributo nella spesa per la costruzione di nuovi impianti di raccordo tra la rete ferroviaria statale e gli stabilimenti commerciali, industriali e assimilati, nonché per l'ampliamento degli impianti di raccordo esistenti (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (3284).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: « Corresponsione da parte dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di un contributo nella spesa per la costruzione di nuovi impianti di raccordo tra la rete ferroviaria statale e gli stabilimenti commerciali, industriali e assimilati, nonché per l'ampliamento degli impianti di raccordo esistenti ».

Comunico che la Commissione Bilancio ha espresso il seguente parere:

La Commissione delibera di esprimere parere favorevole, subordinando peraltro tale parere all'adozione, da parte della competente Commissione di merito, di convenienti ed opportune modifiche agli articoli 6 e 7 del

La seduta comincia alle 9,30.

SQUICCIARINI, *Segretario f.f.*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*E approvato*).

disegno di legge, tali da far « slittare » l'autorizzazione di spesa ivi contenuta dal periodo 1970-1983 al periodo 1971-1984 e, quindi, fronteggiare la prima annualità (1971) a riduzione del capitolo n. 201 dello stato di previsione della spesa dell'amministrazione ferroviaria per l'esercizio finanziario in corso, sopprimendo qualsiasi riferimento all'anno finanziario 1970, le cui contabilità sono da ritenersi ormai chiuse e non risultano, pertanto, suscettibili di alcuna variazione in aumento o in diminuzione.

L'onorevole Bassi ha facoltà di svolgere la relazione.

BASSI ALDO, *Relatore*. Il provvedimento giunto oggi al nostro esame si propone una finalità di notevole rilievo, e cioè quella di migliorare i rapporti concorrenziali tra il trasporto su ruota e quello per strada ferrata. Sappiamo che, in genere un'azienda la quale non disponga di un proprio raccordo ferroviario ha la convenienza ad optare per il trasporto su ruota, anche per evitare le spese di carico e scarico per il trasporto della merce dalla stazione ferroviaria allo stabilimento. E quando si tratta di materie prime è ancor più conveniente riceverle direttamente in stabilimento. Quindi, come dicevo, quella che si propone il disegno di legge al nostro esame è una finalità di notevole rilievo.

Io tuttavia ho la sensazione che l'incentivo che noi offriamo, con questo provvedimento, non sia adeguato all'odierno costo del denaro, mentre anche il periodo di ammortamento (cinque anni) è molto breve, cosicché il provvedimento stesso potrebbe anche non sortire l'effetto che si propone, di costituire cioè un incentivo notevole alla costruzione di raccordi ferroviari, e quindi incrementare il trasporto merci su rotaia. Il provvedimento — non va dimenticato — va a favore di piccole e medie aziende, dato che le grandi dispongono già di propri raccordi.

Vorrei quindi proporre alcuni emendamenti, in considerazione del fatto che il provvedimento deve comunque tornare al Senato in relazione al parere espresso dalla Commissione Bilancio. L'esercizio 1970 si è concluso e non ha senso ridurre uno stanziamento di un esercizio chiuso, (il provvedimento, infatti, implica un onere annuale di 50 milioni dal 1970 al 1983, da coprire mediante riduzione di uno stanziamento sul Bilancio dell'azienda delle ferrovie dello Stato) e in ogni caso bisogna spostare l'inizio al 1971. Inoltre, negli esercizi successivi — secondo me — non si può

parlare di riduzione di una spesa sul bilancio. Ritengo che per l'esercizio in corso la copertura possa essere ottenuta, sì, mediante riduzione del capitolo indicato nel disegno di legge, ma per gli esercizi dal 1972 al 1984 (con lo slittamento) dovrà prevedersi un apposito stanziamento di bilancio.

E poi, il disegno di legge parla di un impegno annuale di spesa, per un impegno poliennale. Si tratta, in realtà, di un limite annuale di spesa, oppure di un semplice impegno annuale? Praticamente, noi, con 50 milioni, possiamo dare un contributo del 3 per cento su un massimo di capitale impegnato di 1.600 milioni. Ora, se il primo anno, ci sono aziende che presentano progetti per un importo di 1.600 milioni, noi impegniamo 5 esercizi, quindi per i quattro anni successivi — se non stabiliamo che si tratta di onere pluriennale — e l'Azienda delle ferrovie dello Stato non è in grado di ammettere a contributo alcuna altra azienda e si devono attendere cinque anni per beneficiare impianti per altri 1.600 milioni. Quindi, dato che, a partire dal 1972, si dovrà prevedere un apposito stanziamento in bilancio e non una riduzione di capitolo, sarebbe opportuno stabilire un impegno pluriennale di stanziamento in modo che ogni anno si possa ammettere a contributo la realizzazione di un certo numero di impianti.

L'articolo 2 del disegno di legge prevede che il contributo in conto interessi non può essere superiore al 3 per cento annuo, e solamente nelle zone del Mezzogiorno (assistite dalla « Cassa ») tale limite è elevato al 4 per cento. Oggi, un mutuo, anche assistito da garanzie reali, sul mercato finanziario viene a costare il 10 per cento; quindi anche se diamo un concorso del 3 per cento, l'onere residuo per l'azienda è del 7 per cento, e per ammortizzare il mutuo in cinque anni il costo diventa così elevato che difficilmente una piccola o media industria lo può sopportare. Mi sembra opportuno, quindi, elevare dal 3 al 4 per cento e nelle zone meridionali al 5 per cento, il contributo in conto interessi, pur ritenendo che in tali zone non ci saranno richieste del genere. Anche per i raccordi ferroviari è previsto infatti il contributo della Cassa per il Mezzogiorno, più vantaggioso per le industrie che logicamente lo preferiranno a quello previsto dalla legge in esame.

Per quanto riguarda l'articolo 5, bisogna chiarire, circa la copertura, che si tratta di un limite annuale di spesa di 50 milioni per un impegno quadriennale. Per evitare di impegnare i bilanci oltre il 1984, come ha previsto la Commissione bilancio, si potrebbero

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MAGGIO 1971

prolungare i mutui fino a dieci anni e limitare l'autorizzazione di questo intervento a cinque anni. Quindi lo stanziamento si limiterebbe a 50 milioni per il primo anno, per diventare poi di 100, 150, 200, 250 milioni negli anni successivi.

L'obiettivo di questo disegno di legge è molto importante, ma per realizzarlo bisogna dimensionare la portata dell'incentivo che si offre alle piccole e medie aziende perchè diano la preferenza al trasporto su rotaia, che serve anche per lo snellimento del traffico.

Propongo, quindi, uno stanziamento poliennale anzichè annuale che il Governo e la Commissione possono accettare.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BATTISTELLA. Ci troviamo ancora una volta di fronte ad un provvedimento settoriale: e approviamo un provvedimento settoriale in una fase in cui è in elaborazione un piano poliennale delle ferrovie dello Stato. Se veramente vogliamo mettere le nostre ferrovie in condizioni di soddisfare le esigenze necessarie per l'assolvimento dei loro compiti, dobbiamo affrontare chiaramente e in modo approfondito tutto il problema.

Una richiesta che desidero fare è che sia al più presto portata in Commissione uno schema del piano poliennale delle ferrovie. Onorevoli colleghi, ognuno di noi, nell'ambito della propria circoscrizione, potrebbe portare infiniti esempi sulle disfunzioni e carenze delle nostre attrezzature ferroviarie. In Lombardia, regione altamente industriale e sviluppata, vi sono delle stazioni che non dispongono nemmeno di adeguate gru per il carico e lo scarico dei carri merce, tanto che alcuni comuni si sono offerti di pagar loro la spesa d'impianto di queste gru. E in queste condizioni vogliamo parlare di competitività col trasporto su gomma!

Aggiungo che il provvedimento riguarda i collegamenti con la rete ferroviaria statale: favorendoli creiamo una discriminazione nei confronti delle piccole e medie aziende che hanno il loro insediamento industriale sulle linee delle ferrovie concesse.

Di fronte a queste cose, il nostro gruppo è piuttosto perplesso, ma tuttavia non vuole intralciare l'iter del provvedimento. Ci asterremo pertanto dalla votazione.

ZUCCHINI. Facendo mio quanto ha detto il collega che mi ha preceduto, vorrei solo chiedere all'onorevole Sottosegretario che ci

fornisca notizie precise e dettagliate sul Piano poliennale di sviluppo delle ferrovie. Infatti si sente dire — anche parlando con dirigenti dell'Azienda — che il Piano è già all'esame del CIPE e si fanno anche delle cifre di investimenti, che variano da informazione a informazione. Una informazione ufficiale, da parte del rappresentante del Governo, alla Commissione ritengo sarebbe molto opportuna.

Vorrei aggiungere che nel momento in cui si ha notizie che il piano poliennale delle Ferrovie dello Stato è già all'esame del CIPE, il Parlamento è costretto a discutere dei provvedimenti parziali; direi anzi parzialissimi in rapporto al piano generale che poi dovremo esaminare. Per questa ragione, anch'io mi astengo.

MAROCCO. Ci troviamo in presenza di un provvedimento che mira, da una parte, ad incrementare il trasporto su rotaia, e dall'altra a disincentivare quello su strada. Mi pare che la finalità, indubbiamente, sia da favorire. Per altro, le valutazioni espresse dal Relatore sono pertinenti per quanto riguarda il problema del tasso di interesse.

Se vogliamo favorire in qualche maniera questi nuovi impianti bisogna consentire un tasso davvero agevolato, rispetto al costo effettivo del denaro; e mi pare che l'agevolazione prevista dal disegno di legge sia davvero troppo esigua. D'altro canto merita attenta considerazione la riserva di fondo che si può individuare negli interventi che si sono succeduti. Per approvare, cioè, in tutta tranquillità questo provvedimento, con gli emendamenti preannunciati dal relatore, è indispensabile che il rappresentante del Governo ci faccia conoscere se questo provvedimento si inquadra nel programma poliennale delle ferrovie; nel qual caso avrebbe una sua precisa importanza e collocazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

BASSI ALDO, Relatore. Debbo dire preliminarmente che il provvedimento ha una sua validità anche se non siamo di fronte ad un piano organico di riassetto del sistema dei trasporti, perchè non sempre i piani organici si debbono trasformare in un unico strumento legislativo. Si può avere una visione organica di ammodernamento e potenziamento di un settore, e tentare poi di realizzarla con dei provvedimenti singoli che producono un effetto considerevole.

Non vedo perché questo provvedimento, che di per sé ha una sua validità, non possa intanto avere l'adesione di tutti, tanto più che il rappresentante del Governo ci dirà che questo strumento si inquadra perfettamente nella più ampia visione del piano in corso di elaborazione.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Come ha giustamente detto il relatore, questo disegno di legge che può sembrare di piccola portata, si muove invece secondo una logica politica di ampia revisione nel settore del pubblico trasporto a cui più volte ha fatto riferimento, in Aula e in Commissione, il Ministro.

Il piano poliennale delle ferrovie è per ora elaborato a grandi linee: non c'è dubbio che deve essere il Parlamento ad indicarne il contenuto più concreto. Queste linee recepiscono quanto è stato più volte ripetuto, per cercare di far assolvere al trasporto pubblico, soprattutto alle Ferrovie dello Stato, una funzione più dinamica e più aderente alle realtà emergenti. La mia opinione è per altro che il piano, dal momento della sua presentazione da parte dell'Azienda ad oggi, ha già perso notevole parte della sua validità sul piano non solo finanziario, ma anche tecnico, sicché vi impone un'ampia revisione.

È importante che il CIPE si pronunci al più presto per consentire una sollecita discussione su un settore importante e nel quale siamo in ritardo.

Questo provvedimento si muove in questa logica, non c'è dubbio. Se la Commissione lo approva, non creerà alcuna disarmonia con le linee fondamentali del piano pluriennale delle ferrovie. Ringrazio l'onorevole Bassi per averne capito lo spirito, e soprattutto per aver fatto delle proposte che mi sembrano interessanti e dirette a dare maggiore sostanza e validità al disegno di legge; e quindi non ho nessuna difficoltà ad esprimere, per quanto mi riguarda, parere positivo in ordine alla richiesta di emendamenti che ha fatto.

Devo completare il mio intervento con una osservazione. A me sembra che il rilievo mosso dall'onorevole Battistella in merito alla sperequazione che si determina ai danni delle aziende collocate in prossimità di scali di ferrovie concesse, abbia una particolare validità.

Sulla possibilità di eliminare tale situazione debbo interpellare i competenti organi del Ministero; e nella prossima seduta spero di poter dire qualcosa di positivo in merito.

PRESIDENTE. Do lettura degli emendamenti presentati dal relatore, onorevole Bassi, avvertendo che poiché tali emendamenti importano conseguenze finanziarie, saranno deliberati in via di principio dalla Commissione, per trasmetterli per il prescritto parere alla Commissione bilancio.

Al primo comma dell'articolo 2, sostituire le parole: « 3 per cento » con le altre: « 4 per cento annuo ».

Al secondo comma dell'articolo 2, sostituire le parole: « 4 per cento annuo », con le altre: « cinque per cento annuo ».

Al primo comma dell'articolo 3, sostituire le parole: « cinque anni », con le altre: « dieci anni ».

All'articolo 5, sostituire le parole: « dal 1° gennaio 1970 al 31 dicembre 1979 », con le altre: « dal 1° gennaio 1971 al 31 dicembre 1975 ».

Al primo comma dell'articolo 6, dopo la parola: « stanziamento », aggiungere l'altra: « poliennale ».

Pongo in votazione in via di principio gli emendamenti di cui ho dato testé lettura.

(Sono approvati).

Mi riservo di trasmetterli alla Commissione bilancio per il prescritto parere.

Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 10,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO