SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

3° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 GENNAIO 1977

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Soppressione delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero già trasformate in servizi automobilistici a norma dell'articolo 1, lettera c), della legge 2 agosto 1952, n. 1221 » **(260)**
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 38, 39, 40
CARRI (*PCI*) 39, 40
FONTANA, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 40
TONUTTI (*DC*), *relatore alla Commissione* 38, 40

« Valutazione dei servizi e periodi ai fini dell'indennità di buonuscita da corrispondere a carico dell'Opera di previdenza e di assistenza per i ferrovieri dello Stato (OPAFS) in favore dei propri iscritti » **(261)**
(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 40, 41, 42
CARRI (*PCI*) 41
FONTANA, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 42
RUFINO (*PSI*), *relatore alla Commissione* 41, 42

« Norme per l'aumento del limite tra grandi e piccole derivazioni di acque pubbliche per forza motrice » **(417)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE 43, 44, 45
DEGOLA (*DC*), *relatore alla Commissione* 43, 45
CROLLALANZA (*Misto-MSI-DN*) 44
OTTAVIANI (*PCI*) 45
PADULA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 45

La seduta ha inizio alle ore 10.

M E L I S , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

« Soppressione delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero già trasformate in servizi automobilistici a norma dell'articolo 1, lettera c), della legge 2 agosto 1952, n. 1221 » (260)
(*Discussione e approvazione*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Soppressione delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero già trasformate in servizi automobilistici a norma dell'articolo 1, lettera *c*), della legge 2 agosto 1952, n. 1221 ».

Prego il senatore Tonutti di riferire alla Commissione.

T O N U T T I , *relatore alla Commissione.* Il disegno di legge n. 260 riguarda l'applicazione dell'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, recante: « Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione ».

Tale norma prevede che occorra un provvedimento legislativo per sopprimere una linea non suscettibile di risanamento. Alla « Società veneta autoferrovie », con sede in Padova, furono date in concessione, con provvedimenti del 3 ottobre 1904 e del 26 ottobre 1929, le linee ferroviarie a scartamento normale o ridotto Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero con scadenza al 14 novembre 1979; scadenza questa unificata, con provvedimenti successivi, per tutti i tronchi, anche se assunti in concessione in tempi diversi.

In data 3 luglio 1963 la Società veneta presentò domanda per la sostituzione dei servizi su rotaia con servizi stradali paralleli, come previsto dall'articolo 1, lettera *c*), della legge 2 agosto 1952, n. 1221. Il Ministro dei trasporti, con decreto ministeriale 19 novembre 1963, approvando il piano presentato dalla Società concessionaria e sentito il parere della Commissione interministeriale, di cui all'articolo 10 della già citata legge n. 1221, disponeva la trasformazione in autoservizi di tutti i tronchi ferroviari in parola, disponendo altresì che, con decorrenza 1° gennaio 1964, nessuna sovvenzione di esercizio sarebbe stata corrisposta alla Società concessionaria per tutta la durata della concessione e che le sovvenzioni annue riguardanti gli esercizi precedenti, ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 1221 del 1952, fossero disposte, come previsto dall'ultimo comma dello stesso articolo, con provvedimento legislativo: il che fu attuato con la legge 17 febbraio 1968, n. 119, e conseguente decreto ministeriale 20 settembre 1968, n. 225.

Gli itinerari del nuovo servizio sostitutivo gestito dalla Società veneta erano già serviti in parte anche dalla « SIAMIC » che gestiva autoservizi di linea ai sensi della legge 28 settembre 1939, n. 1822. La Società veneta assicurò regolarmente il servizio dal 1° dicembre 1963 a tutto il 1965 e poi, con numerose successive disposizioni, fu autorizzata a ridurre il proprio programma di esercizio in favore del parallelo servizio svolto dalla SIAMIC. Si arrivò, infine, alla domanda della « Veneta » di poter cessare ogni attività su queste linee — per la precisione in data 25 maggio 1966 — per lasciare nella zona completa libertà di servizio alla SIAMIC. In data 20 gennaio 1967 la Società veneta fu autorizzata a valersi, in via sperimentale per sei mesi, dei mezzi e dei servizi della SIAMIC e, dopo questo periodo sperimentale, le due società chiesero di poter considerare definitivo il rapporto e quindi di rendere definitiva la autorizzazione del 20 gennaio 1967.

Nello stesso periodo — e precisamente con istanza del 12 settembre 1966 — la Società veneta chiese la risoluzione consensuale della concessione ai sensi del regio decreto legge 14 ottobre 1932, n. 1496.

Con le diverse autorizzazioni concesse, si passò quindi, per i servizi di trasporto su

queste linee, dalla concessione ferroviaria al servizio sostitutivo con linee automobilistiche gestite dalla stessa concessionaria per arrivare alla gestione di altra concessionaria (in questo caso la SIAMIC) la quale ha in sostanza assorbito, nelle concessioni già in precedenza esercitate ai sensi della legge 28 settembre 1939, n. 1822, le finalità ed i programmi di esercizio già assolti da queste linee e gestiti dalla Società veneta. È venuto a cadere quindi, di fatto, l'oggetto della concessione ferroviaria alla « Veneta », la quale già con il citato decreto del 19 novembre 1963, n. 3641 — che l'autorizzava ad istituire servizi sostitutivi automobilistici — era stata autorizzata ad alienare, con le modalità e condizioni stabilite dall'Amministrazione, gl'immobili, gl'impianti fissi ed in genere tutto quanto costituiva il compendio ferroviario.

Tali beni in questo periodo di tempo sono già stati tutti alienati, d'accordo con l'Amministrazione finanziaria, ed il relativo ricavo depositato presso la Cassa depositi e prestiti in attesa della definizione che in questo caso è legata strettamente alla soppressione delle linee perchè, nel frattempo, come già ricordato, i servizi automobilistici sostitutivi erano stati assunti da altra concessionaria regolata, non dalla normativa delle concessioni ferroviarie, ma da quella prevista dalla legge 28 settembre 1939, n. 1822.

Se non ci fosse stato questo passaggio, non si potrebbe parlare di soppressione delle linee in parola perchè anche i servizi sostitutivi sarebbero continuati ad essere regolati dalla originaria concessione ferroviaria. In questo periodo, infatti, sono stati autorizzati servizi sostitutivi per circa 1.500 chilometri di ferrovia in regime di concessione, senza alcuna soppressione di linee, ed il provvedimento legislativo al nostro esame è il primo che viene adottato per la soppressione di una linea ferroviaria in regime di concessione.

Il provvedimento quindi — di cui si propone l'approvazione — nel momento stesso in cui autorizza la soppressione, dà la possibilità di una soluzione definitiva sia giuridica che patrimoniale dei rapporti tra la originaria concessionaria e lo Stato.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Tonutti per la sua lucida esposizione. Dichiaro aperta la discussione generale.

C A R R I . Desidero sottolineare che ci troviamo di fronte ad un fatto compiuto e quindi, alla presa d'atto, con il provvedimento in esame, di una realtà che si è venuta a determinare senza che preventivamente il Parlamento fosse investito dell'esame dei programmi e delle decisioni che via via si sono adottate circa le trasformazioni delle linee ferroviarie in questione ricordate dallo stesso relatore. Non siamo contrari al provvedimento, intendiamo semplicemente cogliere l'occasione per ribadire quanto sia opportuno discutere ogni decisione sull'argomento in sede parlamentare. Già in altre occasioni abbiamo avuto modo di evidenziare le nostre perplessità circa orientamenti propri del Ministero in ordine alla soppressione di linee in concessione e la loro trasformazione in linee automobilistiche. Certe volte tali soppressioni si rendono opportune; ma vanno adeguatamente valutate soprattutto con il proposito di cercare di articolare meglio l'attività dei trasporti ferroviari sull'intero territorio. A tale proposito non va dimenticato che negli ultimi anni, a livello regionale in modo particolare, è venuta avanti con forza una riconsiderazione di queste linee per la loro trasformazione, semmai, in linee metropolitane o premetropolitane.

Da qui la raccomandazione, perciò, che il provvedimento oggi in discussione non costituisca un precedente per dare l'avvio ad un'azione indiscriminata, ma un incentivo all'esame della materia delle linee d'indirizzo che riteniamo sia doveroso adottare anche in rapporto alla elaborazione del piano poliennale delle forrovie e del quadro di riferimento, che con esso ci è stato presentato, per la elaborazione di un piano generale dei trasporti.

Inoltre, al termine della relazione che accompagna il disegno di legge, si parla di « destinazioni socialmente utili ». Vogliamo

sapere lo specifico significato di queste parole e come eventualmente verrà utilizzato questo patrimonio che, naturalmente, deve avere quei fini socialmente utili cui fa riferimento, appunto, la relazione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

T O N U T T I , *relatore alla Commissione.* In sede di replica vorrei soltanto sottolineare che la competenza per i servizi sostitutivi è del Ministero che, applicando il disposto della legge n. 1221, decide quali sono tali servizi. La soppressione vera e propria avviene con atto legislativo. Perciò, il provvedimento al nostro esame, ripeto, è il primo che viene adottato per la soppressione di una linea ferroviaria in regime di concessione. Quelle invece sostituite mantengono sempre la figura giuridica della concessione ferroviaria.

C A R R I . Ma in questo modo rischiamo di creare una miriade di situazioni di fatto, delle quali, dal punto di vista legislativo, dovremmo prendere solo atto. Sarebbe interessante, inoltre, sapere se la Regione Veneto è stata avvertita di questa iniziativa.

T O N U T T I , *relatore alla Commissione.* Esiste un preciso parere in merito della Regione Veneto.

F O N T A N A , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Desidero brevemente intervenire su questo aspetto in quanto mi sembra particolarmente interessante. La Regione Veneto ha espresso un suo preciso parere dopo aver svolto un'indagine presso i Comuni interessati alla linea al fine di sapere se era opportuno che il servizio ferroviario continuasse ad esistere oppure che fosse sostituito da un servizio di autolinee. I Comuni interessati hanno dato in maniera esplicita il loro parere favorevole alla trasformazione del servizio ferroviario in servizio automobilistico.

Perciò, se è vero che della questione non si è discusso in Parlamento, è anche vero che è stata svolta una indagine a livello regionale.

Per quanto riguarda invece la legge numero 1221, ritengo ci sia ben poco da aggiungere a quanto detto dal relatore; all'articolo 1, essa prevede, per il risanamento dei servizi di trasporto in concessione, tre casi: linee da risanare mediante l'adeguamento della sovvenzione d'esercizio; linee da risanare mediante il potenziamento degli impianti e dei materiali; e, infine, linee da sopprimere.

Quest'ultimo caso è quello proposto dal disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame dell'articolo unico, di cui do lettura.

Articolo unico.

Le ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero, già trasformate in servizi automobilistici a norma dell'articolo 1, lettera *c*), della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono soppresse.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico.

È approvato.

« Valutazione dei servizi e periodi ai fini dell'indennità di buonuscita da corrispondere a carico dell'Opera di previdenza e di assistenza per i ferrovieri dello Stato (OPAFS) in favore dei propri iscritti » (261)

(*Discussione e approvazione con modificazioni*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Valutazione dei servizi e periodi ai fini dell'indennità di buonuscita da corrispondere a carico dell'Opera di previdenza e di assistenza per i ferrovieri dello Stato (OPAFS) in favore dei propri iscritti ».

Abbiamo i pareri favorevoli della 1ª e della 11ª Commissione. Per quanto riguar-

da il parere della 1ª Commissione, c'è una osservazione. Ne dò lettura: « La Sottocommissione per i pareri, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime parere favorevole richiamando peraltro l'attenzione della Commissione di merito sulla lettera *c*) dell'articolo 1 laddove si fa riferimento « a servizi comunque prestati ». Tale dizione infatti potrebbe profilare un'ipotesi di disparità di trattamento per casi similari relativi ad altre branche della pubblica Amministrazione. La Commissione di merito vaglierà se sulla scorta degli elementi disponibili tale ipotesi ha fondamento ».

Prego il senatore Rufino di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

R U F I N O , *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, ha presentato al Senato, nella seduta del 21 ottobre 1976, un disegno di legge che è stato assegnato alla 8ª Commissione in sede deliberante, riguardante la « Valutazione dei servizi e periodi ai fini dell'indennità di buonuscita, da corrispondere a carico dell'Opera di previdenza e di assistenza per i ferrovieri dello Stato (OPAFS) in favore dei propri iscritti.

Con detto provvedimento s'intende estendere un trattamento pensionistico analogo a quello dei ferrovieri anche ad alcune categorie di lavoratori che hanno prestato servizio in passato presso alcune ferrovie in concessione, agli ex combattenti vincitori di concorsi a loro riservati, nonchè ai dipendenti del cessato Ministero dell'Africa italiana inquadrati nei ruoli dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Per quanto si riferisce al personale delle ferrovie in concessione, sono interessati i dipendenti delle ferrovie: Santhià-Biella, Monza-Molteno-Oggiono, Siena-Buonconvento,-Monteantico, Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, trasferiti il 6 giugno 1959 nei ruoli del personale delle Ferrovie dello Stato; Novara-Biella e Sondrio-Tirano, trasferiti rispettivamente il 21 gennaio 1961 e il 30 marzo 1970 nei ruoli delle Ferrovie dello Stato.

Si tratta di estendere, ai detti dipendenti, ora delle Ferrovie dello Stato o in pensione, le disposizioni contenute nella legge 5 dicembre 1965, n. 1368, relative alla valutazione di servizi ai fini della indennità di buonuscita.

Poichè l'articolo 4, secondo comma, della legge citata, consente tale inclusione a condizioni che « la valutazione dei servizi sarà effettuata previo pagamento di un contributo a totale carico del personale interessato » dobbiamo desumere che il disegno di legge, oggetto di questa relazione, non comporti alcun onere per le casse dello Stato, e che non si creino, peraltro, condizioni diverse, nel trattamento di pensione, da quelle del personale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Se tali condizioni sono rispettate, invito i colleghi senatori ad esprimere un parere favorevole in quanto l'OPAFS farà fronte alle relative spese attraverso il perfezionamento dei conti individuali accantonati per i singoli dipendenti delle Ferrovie già concessionarie ed ora assorbite dalle Ferrovie dello Stato.

A tale riguardo penso che sia opportuno estendere detto prevvedimento ad eventuali dipendenti di ferrovie già concessionarie, non comprese nel disegno di legge.

Le stesse motivazioni valgono per gli ex combattenti, vincitori di concorsi riservati (articolo 378 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica il 10 gennaio del 1957, n. 3, e articolo 196, quarto comma, legge 26 marzo 1958, n. 425) e per i dipendenti del cessato Ministero dell'Africa italiana, transitati nei ruoli della Azienda delle Ferrovie dello Stato.

Sulla base di quanto ho espresso nella presente relazione, invito i colleghi ad approvare il disegno di legge n. 261.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

C A R R I . Brevemente per dire che siamo favorevoli al disegno di legge anche perchè esso non comporta onere per l'Amministrazione dello Stato.

Una sola preoccupazione al riguardo, quella che deriva dalla sentenza emessa dal Consiglio di Stato in data 17 giugno 1975 — mi

pare la n. 347 — alla quale ha fatto seguito un'altra decisione del TAR della Regione Lazio, che tende a comprendere la tredicesima mensilità nel contributo di buonuscita.

La questione mi pare sia complessa e seria al punto che, nei confronti di coloro i quali hanno aperto questa vertenza, è stata riconosciuta, in virtù di questa sentenza, la tredicesima mensilità nella buonuscita. La estensione a tutti i dipendenti dello Stato, in particolare a quelli delle Ferrovie, comporterebbe un onere non indifferente di decine, se non di centinaia di miliardi. Mi pare siano trenta miliardi solo per i dipendenti delle Ferrovie dello Stato.

In ordine quindi al provvedimento che andiamo ad adottare, c'è da considerare e da valutare questo onere che ne potrebbe derivare.

Il Presidente del Consiglio mi pare sia intervenuto affinchè si soprassieda all'integrazione di questa buonuscita relativa alla tredicesima mensilità che, fra l'altro, dovrebbe partire con la riliquidazione da cinque anni addietro. Siccome si è detto che il disegno di legge non comporta alcun onere — e per questo noi esprimiamo il nostro assenso — va comunque considerata questa ipotesi, onde evitare, a carico della Amministrazione dello Stato, un onere non indifferente che riguarda, in questo caso, non tanto e solo i dipendenti interessati a questo provvedimento, ma più in generale tutti i dipendenti pubblici dell'Amministrazione dello Stato.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

R U F I N O , *relatore alla Commissione.* Sono d'accordo con il collega Carri. Il problema da lui sollevato riguarda i lavoratori dell'ENEL e tutta una serie di altre categorie. Credo che ci sia solo un inconveniente, eventualmente superabile con un emendamento tendente ad ancorare questo trattamento a quello analogo dei ferrovieri. Perchè potrebbe risultare che alcuni di questi ex dipendenti delle ferrovie in concessione potrebbero avere un trattamento superiore agli stessi ferrovieri, e sarebbe un caso di sperequazione. Questo vale soprattutto per gli ex combattenti che, nel cumulo degli anni di servizio, potrebbero avere un trattamento pensionistico superiore a quello dei ferrovieri.

F O N T A N A , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Credo che si tratti di pochissime unità. Comunque io non ho da aggiungere altro, perchè mi pare che sia stato sufficientemente da tutti messo in rilievo come si tratta, in sostanza, di una proposta che trae origine dalla necessità di adeguare il trattamento dei ferrovieri a quello degli altri dipendenti dello Stato.

Per quello che riguarda il problema specifico sollevato dal senatore Carri, vorrei fare un'osservazione. Anzitutto si tratta di diritti quesiti e quindi non possiamo metterci a contestarli e, in secondo luogo, da un punto di vista anche pratico, si tratta di pochissime unità e quindi non credo sia il caso di andare a introdurre un emendamento per poche persone.

Raccomando perciò l'approvazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Agli effetti della liquidazione dell'indennità di buonuscita a favore degli iscritti all'Opera di previdenza e di assistenza per i ferrovieri dello Stato, sono riscattabili, alle condizioni e con le modalità della legge 6 dicembre 1965, n. 1368:

a) il servizio di ruolo prestato presso le ferrovie già in concessione, successivamente incluse nella rete statale con le leggi 30 aprile 1959, n. 286, 24 dicembre 1959, n. 1143, e 10 dicembre 1969, n. 961, a decorrere dalla data di costituzione dei conti individuali fino a quella di inquadramento nei ruoli della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato;

b) l'anzianità riconosciuta ai soli fini di pensione agli ex combattenti che hanno partecipato ai concorsi riservati di cui all'articolo 378 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, nonchè ai vincitori del con-

corso di cui all'articolo 196, quarto comma, della legge 26 marzo 1958, n. 425;

c) i servizi comunque prestati, nella stessa misura in cui ne è prevista la computabilità ai fini del trattamento di quiescenza a carico dello Stato o del Fondo pensioni ferrovie dello Stato.

A questo articolo avrei da presentare un emendamento formale tendente a sostituire, nel primo comma, alle parole « e con le modalità della legge », le altre: « e con le modalità previste dalla legge ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento da me presentato al primo comma.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 1, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

È approvato.

Art. 2.

I benefici previsti dall'articolo 7 della legge 18 marzo 1968, n. 350, si applicano anche ai dipendenti del cessato Ministero dell'Africa italiana transitati nei ruoli dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

È approvato.

Art. 3.

L'onere relativo all'applicazione della presente legge farà carico ai normali stanziamenti del bilancio dell'Opera di previdenza e di assistenza per i ferrovieri dello Stato.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

« Norme per l'aumento del limite tra grandi e piccole derivazioni di acque pubbliche per forza motrice » (417) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

(*Discussione e approvazione*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per l'aumento del limite tra grandi e piccole derivazioni di acque pubbliche per forza motrice », già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il relatore Degola di riferire alla Commissione.

D E G O L A , *relatore alla Commissione.* Ritengo siano sufficienti poche parole per illustrare questo disegno di legge, che era stato presentato nella passata legislatura ed era quindi decaduto per l'anticipata chiusura della stessa. Ripresentato nel corso di questa legislatura, perviene al nostro esame dopo che, in sede legislativa, la Commissione lavori pubblici della Camera lo ha approvato nel testo originario presentato dal Governo.

Il disegno di legge intende in primo luogo adeguare alle attuali esigenze un anacronistico limite (indicato alla lettera *a*) dell'articolo 6 del testo unico approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775), che fissava in 220 Kw il limite oltre il quale le derivazioni di acque per uso elettrico erano considerate grandi derivazioni. È chiaro che si tratta di un limite, appunto, anacronistico se si pensa all'enorme sviluppo che ha avuto l'impiego dell'energia elettrica in questi oltre quarant'anni sia per usi civili, sia per usi industriali. Potenze che a quell'epoca potevano essere necessarie per un grosso stabilimento, probabilmente oggi sono appena sufficienti per un'attività artigianale. Il provvedimento in esame propone quindi di portare questo limite a 3.000 Kw: tale limite appare equo perchè pur trattandosi sempre, da un lato, di impianti idroelettrici di scarsa importanza, non viene a contrastare con le esigenze dell'ENEL; dall'altro può corrispondere alle esigenze odierne dell'autoproduzione, cioè di quelle aziende che fanno queste derivazioni per autoproduzione e autoconsumo di energia elettrica.

Che si tratti sempre di impianti di scarsa importanza è dimostrato anche dal fatto che lo stesso testo unico del 1933 stabiliva che fosse necessario presentare programmi che contenessero tutti gli elementi relativi alle centrali, alle linee di trasporto e alle zone servite, solamente nel caso d'impianti che

fossero superiori ai 5.000 Kw. Da ciò si evince facilmente che anche nel 1933 impianti con potenza di 3.000 Kw erano considerati di non rilevante importanza. Se lo erano allora, figuriamoci oggi! E va notato, inoltre, che anche i provvedimenti successivi a quella data hanno sempre definito questi impianti come non rilevanti: viene fissato infatti il limite di 5.000 Kw per impianti che devono ottenere le autorizzazioni da parte dei Ministeri competenti; al di sotto, la legge prevede che le autorizzazioni vengano rilasciate semplicemente dai prefetti.

L'aumento a 3.000 Kw fa sì che le derivazioni idroelettriche comprese, appunto, fra i 220 e i 3.000 Kw, passano dalla categoria delle grandi a quella delle piccole derivazioni. La legge vigente, le norme dell'ENEL e la legislazione regionale contemplano per le piccole derivazioni la possibilità del rinnovo delle concessioni per trent'anni. Ma queste concessioni, per il fatto di essere riferite a piccole derivazioni, vengono ad essere di competenza regionale in quanto le funzioni dello Stato sono state delegate alle Regioni.

Ora, per quanto riguarda l'ENEL l'aumento proposto non ha riflessi negativi. Queste derivazioni idroelettriche di potenza compresa tra i 220 e i 3.000 Kw sono state già rilasciate nei primi decenni del secolo con concessioni della durata di sessant'anni e cominceranno a scadere proprio nel 1977. Ora, se non interviene l'approvazione del disegno di legge in esame, trattandosi di grandi derivazioni secondo la legislazione in vigore, queste concessioni, al momento della scadenza non possono essere rinnovate perchè nel frattempo, è intervenuta la legge dell'ENEL.

Questi impianti, perciò, potrebbero avere due sorti: o essere assorbiti dall'ENEL o essere demoliti; in entrambi i casi, però, ciò comporterebbe un danno in senso generale. Nel primo caso, perchè l'ENEL non ha alcun interesse tecnico-economico all'assorbimento d'impianti che non consentano una gestione dal punto di vista elettrico se non in perdita. Mentre questi impianti possono essere gestiti per la autoproduzione e con profitto per le aziende che possono utilizzare l'energia che esse stesse producono.

Nel secondo caso (distruzione degli impianti), si avrebbe certamente un danno perchè questi impianti rappresentano pur sempre un patrimonio e soprattutto con la scarsità di energia esistente certamente anche essi contribuiscono a risolvere il problema energetico degli stabilimenti industriali. Questi impianti sono infatti destinati all'autoproduzione e, quindi, all'autoconsumo della energia prodotta.

Un altro punto su cui vorrei porre l'accento si riferisce all'articolo 3 del provvedimento in esame. Esso stabilisce che per questi impianti vengano mantenuti in essere tutte le contribuzioni e supercontribuzioni a favore degli enti locali, stabilite con diversi provvedimenti dal 1933 in poi. Si tratta di contribuzioni che rappresentano degli oneri particolari a carico delle grandi derivazioni ed a favore degli enti locali e sono inerenti alle relative concessioni. Ora, siccome queste derivazioni passano da grandi a piccole, senza le disposizioni contenute nell'articolo 3 del presente disegno di legge queste contribuzioni verrebbero a cadere, con danno per gli enti locali che, invece, ne traggono vantaggio; tale articolo, infatti, tende a mantenere in essere le contribuzioni in parola nonostante il passaggio di categoria delle derivazioni.

In conclusione raccomando l'approvazione del provvedimento nel testo pervenuto dall'altro ramo del Parlamento, in quanto ciò consente l'utilizzo di risorse energetiche che, sia pur non rilevanti, andrebbero altrimenti perdute.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

C R O L L A L A N Z A . Io credo che il provvedimento al nostro esame sia quanto mai opportuno. In primo luogo perchè si sono modificate le situazioni dall'epoca in cui fu emanata la legge del 1933 e, in secondo luogo, perchè la stessa legge prevede che in caso di organica utilizzazione delle risorse idriche ai fini di utilità generale della nazione, le piccole derivazioni possono essere (anche se in questo caso sono aumentati i chilowattora) assorbite e utilizzate in una visione più organica, salvo indennizzo

o corresponsione di altrettanta energia a coloro che avevano la concessione delle piccole derivazioni.

Quindi credo che il provvedimento possa essere approvato.

O T T A V I A N I . Il Gruppo comunista esprime parere favorevole all'approvazione del disegno di legge al nostro esame per le ragioni chiaramente illustrate dal relatore. Si tratta di portare razionalità e snellezza in questa materia che si andava facendo piuttosto complessa, riconoscendo anche il ruolo delle Regioni in materia, declassando queste cosiddette grandi derivazioni a quello che sono effettivamente, cioè piccole derivazioni e riportandole sotto la disciplina del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8. In tal modo viene salvaguardato un bene che è prezioso nei frangenti economici che il nostro paese attraversa.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

D E G O L A , *relatore alla Commissione.* Non ho altro da aggiungere, signor Presidente, visto l'accordo unanime della Commissione.

P A D U L A , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Mi rimetto all'esauriente relazione del senatore Degola e pertanto sono favorevole all'approvazione del disegno di legge nel testo che è stato sottoposto al nostro esame.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Il limite di 220 Kw. di potenza nominale media di cui alla lettera *a*) dell'articolo 6 del testo unico di leggi sulle acque e sugli impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, è elevato a 3.000 Kw.

È approvato.

Art. 2.

Alle derivazioni di acque pubbliche per forza motrice di potenza nominale media annua superiore a 220 Kw. e fino a 3.000 Kw., già attuate alla data di entrata in vigore della presente legge, si applicano, salvo quanto dispone il successivo articolo 3, le norme concernenti le « piccole » derivazioni, contenute nel testo unico di leggi sulle acque e sugli impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e successive modificazioni, nel Regolamento approvato con regio decreto 14 agosto 1920, n. 1285, negli statuti delle regioni a statuto speciale e nel decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n 8, articolo 13.

È approvato.

Art. 3.

Le derivazioni di acque pubbliche per forza motrice di cui al precedente articolo e quelle attuate dopo l'entrata in vigore della presente legge, restano assoggettate agli oneri previsti dagli articoli 52 e 53 del testo unico di leggi sulle acque e sugli impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775 e successive leggi di modifica 4 dicembre 1956, n 1377 e 21 dicembre 1961, n. 1501, nonchè dalla legge 27 dicembre 1953, n. 959 modificata dalla legge 30 dicembre 1959, n. 1254, in materia di riserva di energia elettrica, di canoni e di sovracanoni in favore degli enti locali.

Resta altresì ferma, nei riguardi delle derivazioni di acqua per forza motrice di cui al precedente comma, l'applicazione delle norme dell'articolo 13, commi primo, secondo e terzo, e dell'articolo 71 del testo unico delle leggi costituzionali concernenti lo statuto speciale per il Trentino-Alto Adige, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

La seduta termina alle ore 11,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT GIULIO GRAZIANI