

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## VII COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste  
e telecomunicazioni, marina mercantile)

RIUNIONE DEL 27 GENNAIO 1949  
(15<sup>a</sup> in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

### INDICE

#### Disegni di legge:

(Discussione e approvazione)

« Contributi nelle spese di sorveglianza governativa per i servizi pubblici di trasporto soggetti a concessione o autorizzazione » (N. 228):

TOMMASINI, <i>relatore</i> . . . . .	Pag. 143, 145, 146, 147
FERRARI . . . . .	145
BUIZZA . . . . .	146
GENCO . . . . .	147, 148

« Disposizioni concernenti la Commissione parlamentare di vigilanza sulle radiodiffusioni » (N. 221):

GENCO, <i>relatore</i> . . . . .	148
----------------------------------	-----

(Rinvio della discussione)

« Elevamento dei limiti di età per il collocamento a riposo del personale degli uffici delle Ferrovie dello Stato » (N. 212):

PRESIDENTE . . . . .	149
FERRARI . . . . .	149
TOMMASINI . . . . .	149

La riunione ha inizio alle ore 10,30.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Cappa, Casardi, Fazio, Ferrari, Focaccia, Franza, Genco, Mancini, Mariotti, Priolo, Raja, Romano Domenico, Tissi, Tommasini, Toselli, Troiano, Vaccaro, Veroni e Voccoli.

GENCO, *segretario*, legge il verbale della seduta precedente, che è approvato.

#### Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Contributi nelle spese di sorveglianza governativa per i servizi pubblici di trasporto soggetti a concessione o autorizzazione ». (N. 228).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Contributi nelle spese di sorveglianza governativa per i servizi pubblici di trasporto soggetti a concessione o autorizzazione ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

TOMMASINI, *relatore*. Onorevoli colleghi, la relazione con la quale il Ministro sottopone alla nostra approvazione questa, che il senatore Conti chiamerebbe una leggina, è sufficientemente dettagliata e ci potrebbe da sola confortare a dare il nostro voto favorevole senza ulteriori dettagli di illustrazione.

Pur tuttavia vorrei aggiungere qualcosa a questa relazione. Voi sapete che per ogni ferrovia pubblica in concessione all'industria privata, per ogni tranvia, filovia, sciovia, slittovia, linea lacuale ecc. è dovuto un contributo allo Stato per compensare le spese di sorveglianza tecnica governativa per la sicurezza di queste linee. Questo contributo è oggi in

vigore nella stessa misura in cui era in vigore prima della guerra. Evidentemente occorre un adeguamento di questi contributi, ed è stato lo stesso Ministero del tesoro ad affacciare questa necessità. Con questo disegno di legge ci si propone appunto di elevare questi contributi di 20 volte la loro consistenza attuale.

La prima eccezione che si potrebbe fare sarebbe evidentemente quella di chiederci il perchè di un aumento nella misura di sole 20 volte. A questo proposito la relazione ministeriale dichiara che non è consigliabile una maggiorazione più elevata, nella considerazione che trattasi di servizi che si svolgono in condizioni di grave deficitarietà. La considerazione del Ministero può essere sufficiente, ma io vorrei aggiungerne un'altra. Poichè la parte più cospicua del contributo viene dalle ferrovie pubbliche, le quali hanno uno sviluppo di 6.000 chilometri, io faccio una riflessione un po' semplicistica constatando che tutte le ferrovie pubbliche concesse all'industria privata godono in genere di un contributo integrativo da parte dello Stato e quindi, se noi aumentassimo il contributo, le società verrebbero a dare con la mano destra quello che poi ritirebbero con la mano sinistra. Per queste considerazioni l'aggiornamento nella misura di 20 volte mi pare accettabile.

Vi sono poi nel provvedimento in esame delle norme disciplinanti la materia, perchè essa è attualmente molto confusamente applicata. Vi erano infatti dei contributi calcolati sulla base chilometrica e dei contributi forfettari. Con questo disegno di legge anche i contributi forfettari sono convertiti in chilometrici e tassati a chilometro. Opportuna di-

stinzione è poi stata fatta, per esempio, tra le ferrovie, le tranvie e le funicolari. Queste ultime, come potete vedere dagli articoli del disegno di legge, sono soggette ad un contributo molto più sensibile delle ferrovie, atteso che la sorveglianza alle funicolari è maggiormente impegnativa e deve quindi comportare un contributo maggiore.

Io posso anche fornirvi, per vostra comodità, qualche dato statistico che mi sono procurato. In materia di dati statistici non è la prima volta che io lamento che da parte degli uffici ministeriali si difetta nel darne comunicazione negli schemi di decreti e nelle relazioni che li accompagnano, come si difetta qualche volta nel precisare quale sia l'onere che deriva allo Stato dall'applicazione di un determinato decreto. Riguardo a questo disegno di legge infatti io ho dovuto domandarmi quale sia il vantaggio derivante allo Stato dall'applicazione di esso e ho dovuto per mio conto fornirmi di dati statistici.

I nuovi contributi daranno un introito complessivo di 51 milioni circa, in confronto ai 4 milioni e mezzo di prima. Voi vedete che con questa cifra non siamo sulla misura di 20 volte l'anteguerra, perchè in tal caso dovremmo raggiungere i 90 milioni. Si avrebbe una spiegazione di ciò se si potessero consultare degli schedari precisi, delle ferrovie, autovie, filovie, funicolari, aziende lacuali ecc. A questo proposito ci si giustifica facendo presente la difficoltà di tenere aggiornata la situazione, dato il rapido sorgere e accavallarsi di questi servizi, specialmente delle linee automobilistiche.

Comunque ecco i dati che ho potuto raccogliere:

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e telec., mar. merc.) 15ª RIUNIONE (27 gennaio 1949)

			Contributo a Km	Lire
Ferrovie . . . . .	Km.	6.000	2.000	12.000.000
Tranvie extra urbane . . . . .	»	2.000	1.000	2.000.000
Tranvie urbane . . . . .	»	1.000	500	500.000
Filovie extra urbane . . . . .	»	450	1.000	450.000
Filovie urbane . . . . .	»	186	500	93.000
Navigazione lacuale . . . . .	»	362	1.500	543.000
Funicolari oltre i 750 metri . . . . .	»	13.153	20.000	263.000
Funicolari fino a 750 metri . . . . .	N.	20	15.000	300.000
			(a forfait)	
Funivie oltre i 750 metri . . . . .	Km.	17.057	20.000	341.000
Funivie fino a 750 metri . . . . .	N.	1	15.000	15.000
			(a forfait)	
Slittovie, sciovie . . . . .	»	30	5.000	150.000
			(a forfait)	
Ascensori in servizio pubblico . . . . .	»	12	4.000	48.000
			(a forfait)	
Ferrovie private (articolo 4) . . . . .	»	—		250.000
Linee automobilistiche extra urbane . . . . .	Km.	150.000.000	0,20	30.000.000
Linee automobilistiche urbane . . . . .	»	40.000.000	0,10	4.000.000
Autolinee merci . . . . .	N.	2	0,15	indeterminata
			Totale . . . . .	51.000.000 circa

Poco altro resta da dire. Io ho voluto anche rendermi conto di come avviene l'esazione di questa imposta. Essa avviene da parte delle delegazioni provinciali del Tesoro su emissione di ordini di introito da parte delle sedi compartimentali dei Circoli ferroviari. Abbiamo poi un duplice procedimento di riscossione. Per le ferrovie pubbliche, cioè, che sono regolate da concessioni a lunga scadenza e a carattere permanente, la tassa viene pagata a posteriori, cioè scaduto l'anno; viceversa per le tranvie a concessione provvisoria, non si stipula la convenzione se non è pagato prima il contributo di vigilanza, per il quale si fa poi un conguaglio a fine anno tra il calcolo presunto e la realtà dello sviluppo chilometrico.

Non ho altro da aggiungere; mi pare che si possa senz'altro passare alla discussione degli articoli.

FERRARI. Vorrei dal relatore un affidamento. Vorrei chiedere, cioè, se questo disegno di legge, in conclusione, consiste in un semplice aggiornamento o contiene vere e proprie modifiche.

TOMMASINI, *relatore*. Deve essere considerato senz'altro come un aggiornamento; la modifica consiste semplicemente nel disciplinamento della materia. Si tratta insomma di spostamenti disciplinati e di un aggiornamento di contributi.

Se si dà un'occhiata alla legislazione precedente, si vede che c'è un accavallarsi di prov-

vedimenti che crea una confusione nella disciplina della materia. Perciò io vedo in questo decreto un principio di stabilizzazione disciplinare, che accolgo molto volentieri.

BUIZZA. Il relatore Tommasini ha voluto rappresentare questo disegno di legge come una specie di giro di capitali. Vorrei una maggiore precisazione. Qui si tratta di aggiornare le tariffe che certi enti debbono pagare allo Stato per un servizio che lo Stato rende loro. È un servizio esplicato nell'interesse pubblico, ma è pur sempre una prestazione che lo Stato fa a questi enti. È importante stabilire se questo servizio, con gli aumenti proposti, si chiuda alla pari, perchè lo Stato naturalmente non deve farne una speculazione, ma è anche logico che non debba perderci!

Questi contributi nelle spese di sorveglianza governativa vengono riportati dalle varie ditte nei loro bilanci di spesa, e si dovrà quindi vedere da quella famosa organizzazione, esistente presso il Ministero dei trasporti, per la revisione dei bilanci delle società, se essi sono riportati con esattezza.

TOMMASINI, *relatore*. La preoccupazione del senatore Buizza è stata anche la mia. Io pensavo che le esazioni fossero fatte a cura dello stesso Ministero dei trasporti, cioè a cura degli stessi circoli compartimentali. Viceversa i contributi sono pagati attraverso le delegazioni del tesoro. Tanto è vero che nel bilancio del tesoro esiste un capitolo a parte, dove è inserita questa entrata; si tratta cioè di un contributo a carattere fiscale come una tassa di bollo, di entrata od altra.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Do lettura degli articoli del disegno di legge:

#### Art. 1.

I contributi nelle spese di sorveglianza governativa dovuti per l'esercizio delle ferrovie e delle tranvie in applicazione degli articoli 199 e 272 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata e per le tramvie a trazione meccanica, sono stabiliti nella seguente misura:

ferrovie pubbliche . L. 2.000 a chilometro  
tramvie extraurbane L. 1.000 a chilometro  
tramvie urbane . . L. 500 a chilometro

Per le tramvie urbane di cui al decreto legislativo 12 dicembre 1947, n. 1406, si applica la misura stabilita per le tramvie extraurbane.

(È approvato).

#### Art. 2.

Per i sottoindicati servizi pubblici di trasporto, concessi o autorizzati a favore dell'industria privata, i contributi nelle spese di sorveglianza governativa sull'esercizio sono stabiliti nella seguente misura:

filovie extraurbane . L. 1.000 a chilometro  
filovie urbane . . L. 500 a chilometro  
servizi di navigazione interna . . . . L. 1.500 a chilometro  
funicolari terrestri . L. 20.000 a chilometro col minimo di . . L. 15.000  
funicolari aeree (funivie). . . . . L. 20.000 a chilometro col minimo di . L. 15.000  
slittovie, sciovie, seggiovie e simili, lire 5.000 per ciascun impianto;  
ascensori in servizio pubblico lire 4.000 per ciascun impianto.

BUIZZA. Per quanto riguarda alcuni impianti di cui si parla in questo articolo — come sciovie, slittovie, ecc. — faccio notare che è importante esercitare su di essi un preciso controllo perchè sono impianti che si mettono in opera e che possono essere rimossi anche ogni anno.

TOMMASINI, *relatore*. Rispondo al collega Buizza che il testo della legge si preoccupa delle giuste osservazioni che egli fa, tanto è vero che durante il periodo della costruzione di questi impianti, il contributo è stato non solo raddoppiato, ma anche triplicato. Ciò dimostra che il legislatore, nello stabilire queste norme, si è preoccupato dell'importanza della sicurezza pubblica di questi impianti.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre osservazioni pongo in votazione l'articolo 2. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

## Art. 3.

Durante la costruzione degli impianti fissi i contributi di cui agli articoli precedenti sono raddoppiati; e sono triplicati se per i relativi lavori sia accordata la sovvenzione o altro concorso dello Stato. Analoghe maggiorazioni sono stabilite per la sorveglianza durante la ricostruzione di linee o tratti di linee distrutti o danneggiati dalla guerra.

(È approvato).

## Art. 4.

Per le ferrovie private di seconda categoria e per i binari di raccordo di stabilimenti industriali è dovuto un contributo nelle spese di sorveglianza governativa nella misura annua di lire 2.000 a chilometro, con un minimo di lire 1.500.

Sono esclusi dall'applicazione del contributo i binari di raccordo fra le stazioni della rete delle ferrovie dello Stato e gli stabilimenti industriali, quando al loro esercizio provveda direttamente l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, e sempre quando non interessino strade pubbliche e private.

Vorrei dal relatore dei chiarimenti sulle ultime parole del secondo comma e precisamente là dove si dice: « e sempre quando non interessino strade pubbliche e private ».

TOMMASINI, *relatore*. Ci sono binari di raccordo che da una stazione ferroviaria portano direttamente allo stabilimento senza attraversare alcuna strada; viceversa ci sono binari che, per accedere allo stabilimento, debbono attraversare una strada o percorrerla lateralmente. In questi casi non sussiste più la esclusione dal contributo e questo deve essere pagato. È quindi in questo senso che sono state usate le parole: « e sempre quando non interessino strade pubbliche e private »; il che significa che l'esclusione dal contributo vale solo quando le ferrovie dello Stato non abbiano a preoccuparsi della incolumità dei cittadini. Quando però a questa incolumità provvede la sorveglianza, si deve pagare il contributo.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore delle delucidazioni fornitemi. Se nessun altro fa

delle osservazioni su questo articolo, lo pongo ai voti. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

## Art. 5.

Il contributo nelle spese di sorveglianza dovuto dai concessionari di pubblici servizi automobilistici per trasporto di persone, bagagli e pacchi agricoli (autolinee), a norma dell'articolo 26 della legge 28 settembre 1939, n. 1822, è elevato a lire 0,20 per ogni chilometro della percorrenza complessiva desunta dagli atti di concessione, salvo la riduzione alla metà per i servizi urbani, nei limiti indicati dal comma secondo dello stesso articolo 26.

GENCO. Domando se non sarebbe meglio fissare in questi casi un contributo forfettario anziché questo contributo di lire 0,20 per ogni chilometro. Infatti questo contributo chilometrico diventa in alcuni casi irrilevante ed in altri casi onerosissimo e rilevantisimo.

Chiedo poi se sia pacifico che la percorrenza complessiva è rappresentata dal totale dei chilometri percorsi durante tutto l'anno.

TOMMASINI, *relatore*. Per chiarire le osservazioni fatte dal collega Genco, basterebbe leggere il punto ottavo della relazione che dice: « Quanto alle autolinee per trasporto di persone, bagagli e pacchi agricoli, nella considerazione che l'importo del contributo di lire 0,012 per ogni chilometro di percorrenza annuo è stato stabilito — come si è più sopra accennato — con provvedimento abbastanza recente (legge 28 settembre 1939, n. 1822), si propone la misura di lire 0,20 per ogni chilometro della percorrenza complessiva risultante dagli atti di concessione, nonostante che tale quota sia lievemente inferiore a quella di lire 0,24 a chilometro che si avrebbe ove anche in questo caso si applicasse il coefficiente 20 di maggiorazione. Ciò anche per non gravare eccessivamente questa particolare attività di trasporto, che è già sottoposta, per i biglietti rilasciati, all'imposta generale sull'entrata recentemente aumentata al 4 per cento, alla tassa di bollo, pure recentemente accresciuta dal 2 al 3 per cento ».

Come ho detto anche nella mia modesta relazione verbale, o si accettano i concetti infor-

matori di questa legge — i quali mi sembrano nel loro complesso sani e giusti — o noi veniamo a sovvertire tutto il criterio secondo il quale la legge è stata redatta. Il concetto forlettario, che l'onorevole Genco preferirebbe, è stato sostituito e convertito in quello dei chilometri di percorrenza perchè tutta la materia possa essere maggiormente e meglio disciplinata. Per quanto riguarda il criterio di interpretazione della percorrenza complessiva, esso si riferisce, per le linee automobilistiche, al totale dei chilometri percorsi durante tutto l'anno. Il contributo chilometrico stabilito però a carico dei concessionari è talmente esiguo che, a conti fatti, mai verrebbe a gravare troppo onerosamente anche sui concessionari di lunghi chilometraggi.

GENCO. Io vorrei che si precisasse ulteriormente questo contributo. A me sembra non opportuno far pagare di più le autolinee che fanno più chilometri. Si potrebbe stabilire un contributo minimo e uno massimo.

BUIZZA. Ma riscuotono anche di più!

PRESIDENTE. Domando al collega Genco se insiste nella sua proposta.

GENCO. Non insisto.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo 5 di cui ho già dato lettura.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 6.

Per i servizi pubblici di linea per trasporto merci con autoveicoli, concessi in applicazione della legge 20 giugno 1935, n. 1349, è dovuto il contributo nelle spese di sorveglianza governativa nella misura di lire 0,15 per ogni chilometro della percorrenza complessiva desunta dagli atti di concessione.

(È approvato).

#### Art. 7.

I contributi di cui agli articoli precedenti hanno decorrenza dal 1° gennaio 1949 e sono dovuti anche per i servizi esercitati di fatto in pendenza della regolarizzazione della concessione.

Quelli attualmente applicati in misura minore sono aumentati con la stessa decorrenza sino all'importo stabilito nei detti articoli.

(È approvato).

Metto ai voti l'intero disegno di legge. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Disposizioni concernenti la Commissione parlamentare di vigilanza sulle radiodiffusioni ». (N. 221).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni concernenti la Commissione parlamentare di vigilanza sulle radiodiffusioni », d'iniziativa dei senatori Cappa, Merlin Umberto, Battista e Spallino.

Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Genco, per illustrare questo disegno di legge.

GENCO, *relatore*. Il decreto legislativo 3 aprile 1947, n. 428, recante norme in materia di vigilanza e di controllo sulle radiodiffusioni, istituiva tra l'altro una Commissione parlamentare formata di 17 membri, prima della Costituente e, successivamente, dalla Camera dei deputati.

È evidente che una volta costituito il Senato della Repubblica, anche questo debba avere, a parità di diritti con la Camera dei deputati, questa funzione di controllo. Aggiungendo però ai 17 membri della Camera dei deputati altri 17 membri del Senato, si verrebbe a creare una mastodontica Commissione di 34 persone. Si è creduto, perciò, di ridurre il numero dei membri di ciascuna Camera senza tuttavia ostacolare l'adeguata rappresentanza di tutti i gruppi parlamentari: si è così indicato un numero di 12 componenti per ciascuna Camera.

Inoltre, essendo in quel decreto legislativo demandato al Presidente dell'Assemblea di stabilire le norme interne per il funzionamento di questa Commissione, evidentemente, essendo ora la Commissione mista, queste norme verranno stabilite di concerto dai Presidenti delle due Assemblee.

Questo è il disegno di legge, che può essere, secondo me, senz'altro approvato.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale e passiamo all'esame degli articoli.

## Art. 1.

L'articolo 12 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 aprile 1947, n. 428, è sostituito dal seguente:

« La Commissione di cui all'articolo precedente è composta di ventiquattro membri designati pariteticamente dai Presidenti delle due Camere del Parlamento, tra i rappresentanti di tutti i Gruppi parlamentari ».

(È approvato).

## Art. 2.

L'articolo 14 del decreto legislativo predetto è sostituito dal seguente:

« Norme interne per il funzionamento della Commissione parlamentare possono essere emanate con provvedimento adottato di concerto dai Presidenti delle due Camere del Parlamento ».

(È approvato).

Pongo ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Rinvio della discussione del disegno di legge:**

**« Elevamento dei limiti di età per il collocamento a riposo del personale degli uffici delle Ferrovie dello Stato ».** (N. 212).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge di iniziativa del senatore Silvestrini ed altri: « Elevamento dei limiti di età per il collocamento a riposo del personale degli uffici delle Ferrovie dello Stato ».

Ho ricevuto in proposito una lettera dell'onorevole Ministro in cui mi dice che egli è disposto ad intervenire alla discussione di

questo disegno di legge, ove ci fosse la necessità di maggiori chiarimenti, rivestendo questo disegno di legge una grandissima importanza.

Domando agli onorevoli membri delle Commissioni se intendono discuterlo ora.

FERRARI. Io proporrei di rinviare questa discussione, perchè effettivamente questo è un disegno di legge che riveste una importanza non indifferente.

Con questo credo di interpretare anche la richiesta del Ministro, perchè io pure ritengo che sia necessario il suo intervento.

PRESIDENTE. Aderisco — e credo di interpretare anche il pensiero di tutti i colleghi — alla proposta di rinvio dell'onorevole Ferrari. Se non si fanno osservazioni così resta stabilito.

Pregherei intanto il senatore Tommasini di predisporre la relazione per questo disegno di legge.

TOMMASINI. Io sono in condizione di darvi tutte le spiegazioni che volete, oggi, domani e sempre; però, per evidenti ragioni di sensibilità, non posso fare il relatore. Io, infatti, sarei uno dei beneficiari da questa legge, perchè sono collocato a riposo con il 4 dicembre 1948. Questa è la ragione di indiscutibile delicatezza per cui non posso fare il relatore.

PRESIDENTE. Apprezzo la delicatezza del senatore Tommasini e, se la Commissione è d'accordo, pregherei il collega Borromeo di fare la relazione di questo disegno di legge e di sentire al riguardo le osservazioni dell'onorevole Ministro.

BORROMEO. Accetto.

PRESIDENTE. Porremo allora questo disegno di legge all'ordine del giorno di una delle prossime sedute, per esempio, in quello di mercoledì o di giovedì.

(Così resta stabilito).

La riunione termina alle ore 11,15.