

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 23 NOVEMBRE 1955

(62^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Concessione di un contributo straordinario di lire 200.000.000 per la sistemazione delle strade provinciali e consorziali della provincia di Belluno in occasione delle Olimpiadi invernali 1956 » (1088) (D'iniziativa dei senatori Granzotto Basso e Trabucchi) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 1026, 1027
AMIGONI, relatore	1026, 1027
CAPPELLINI	1026, 1027
PORCELLINI	1027

« Proroga del termine di cui alla legge 6 ottobre 1953, n. 823, per il godimento delle agevolazioni tributarie previste dal decreto legislativo luogotenenziale 7 giugno 1945, n. 322, e successive modificazioni ed integrazioni » (1187) (D'iniziativa del deputato Cumangi) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Rinvio):

PRESIDENTE	1020
CAPPELLINI	1020

PIOLA, Sottosegretario di Stato per le finanze	Pag. 1020
RESTAGNO, relatore	1020

« Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Siena-Buonconvento-Monteautico e inclusione della linea nella rete statale » (1220) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE, relatore	1020, 1021, 1024, 1025, 1026
AMIGONI	1024
CAPPELLINI	1021, 1022
CERABONA	1022, 1024
MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti	1022, 1024, 1025
MASSINI	1025
PORCELLINI	1024
RESTAGNO	1022
TERRAGNI	1024
VACCARO	1022, 1025

La seduta è aperta alle ore 11.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Canevari, Caporali, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollanza, Flecchia, Focaccia, Grampa, Massini, Porcellini, Restagno, Romano Domenico, Sanmartino, Terragni, Vaccaro e Voccoli.

Intervengono il Ministro dei lavori pubblici Romita ed i Sottosegretari di Stato per le finanze Piola e per i trasporti Mannironi.

PORCELLINI, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Rinvio del disegno di legge d'iniziativa del deputato Camangi: « Proroga del termine di cui alla legge 6 ottobre 1953, n. 823, per il godimento delle agevolazioni tributarie previste dal decreto legislativo luogotenenziale 7 giugno 1945, n. 322, e successive modificazioni ed integrazioni » (1187) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa del deputato Camangi: « Proroga del termine di cui alla legge 6 ottobre 1953, n. 823, per il godimento delle agevolazioni tributarie previste dal decreto legislativo luogotenenziale 7 giugno 1945, n. 322, e successive modificazioni ed integrazioni », già approvato dalla Camera dei deputati.

L'onorevole Sottosegretario per le finanze mi comunica una osservazione del suo Ministero, che in un certo senso è preclusiva della discussione. Ne do lettura: « In ordine alla proposta di legge in oggetto il Ministero del tesoro, Ragioneria generale dello Stato, con proprio foglio in data 11 novembre corrente, n. 2496, ha, tra l'altro, rilevato l'opportunità di soprassedere alla emanazione del provvedimento, in attesa che possa aver corso quello predisposto da questo Ministero, che disciplina in modo organico e definitivo la complessa materia delle agevolazioni tributarie nello specifico settore dell'edilizia nuova e di ricostruzione ».

In sostanza il Governo diede un rinvio della discussione in attesa della presentazione di un disegno di legge di sua iniziativa.

RESTAGNO, *relatore*. Si tratta di concedere una proroga delle agevolazioni tributarie intese a favorire la ricostruzione di abitazioni. Il decreto legislativo luogotenenziale 7 giugno 1945, n. 322, è già stato prorogato due volte, e l'ultima proroga è scaduta il 30 giugno. Sono ormai cinque mesi che c'è carenza della legge, proprio in una materia delicata come quella delle ricostruzioni, ciò che ha conseguenze molto gravi sulle quali desidero richiamare l'attenzione dei colleghi.

La proposta del Ministero delle finanze potrebbe anche essere accettata se veramente il

Governo presentasse subito un disegno di legge organico, ma questo credo che non possa avvenire celermente, e ancor meno celere sarebbe la discussione di questo progetto, tenuto conto della situazione dei lavori parlamentari.

Mi oppongo pertanto al rinvio così come mi opporrò alle conclusioni del parere espresso dalla Commissione finanze e tesoro, che sono in parte negative.

CAPPELLINI. Mi risulta che anche il senatore Longoni ha presentato alla nostra Assemblea un analogo disegno di legge. Ad ogni modo se si discuterà questo progetto noi saremo ad esso favorevoli, anche perchè è già stato approvato dalla Camera dei deputati: se viceversa la maggioranza decidesse di accogliere il parere del Ministero delle finanze, chiederemmo almeno un impegno del Governo, a brevissima scadenza, per la presentazione del suo disegno di legge, in mancanza del quale la nostra Commissione dovrebbe riprendere in esame ed approvare la proposta Camangi.

RESTAGNO, *relatore*. Anche io sono favorevole ad un rinvio se brevissimo, un rinvio di una settimana, se il Governo assume un impegno preciso.

PIOLA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo farà il possibile. In ogni caso, entro la prossima settimana sarò in grado di dare una risposta impegnativa in merito.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni la discussione di questo disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

(Così resta stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Siena-Buonconvento-Monteanatico e inclusione della linea nella rete statale » (1220) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Risoluzione consensuale della concessione

della ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico e inclusione della linea nella rete statale», già approvato dalla Camera dei deputati.

Su questo disegno di legge riferirò brevemente io stesso.

Prima della guerra esistevano due linee ferroviarie che portavano da Siena a Grosseto: una delle Ferrovie dello Stato (Empoli-Siena-Asciano - Monteantico - Montepescali-Grosseto), l'altra gestita da una società privata, che congiungeva direttamente Siena e Monteantico, evitando il lungo giro per Asciano. Si trattava di due linee ferroviarie che si facevano concorrenza.

Entrambe furono distrutte dalla guerra. Anche la ferrovia gestita da privati fu ricostruita con i criteri seguiti dalle ferrovie dello Stato e, in conseguenza di ciò, buona parte del traffico statale è stato in seguito instradato sulla via della società privata, che è più breve.

Si è posto pertanto il problema di ottenere il passaggio di questa linea privata alla rete statale, perchè indubbiamente due linee affini che si fanno concorrenza sono quanto meno un pleonasma. Si tenga inoltre conto del fatto che questa linea privata è fortemente passiva e che il contributo previsto dalla legge sull'ammodernamento del 1953 non basta a pareggiarne il bilancio.

Dopo lunghe trattative si è venuti ad un accordo consensuale tra le Ferrovie dello Stato e la società concessionaria per il riscatto anticipato della ferrovia in questione.

La questione del materiale non ha sollevato grandi discussioni, perchè lo si è potuto valutare facilmente a prezzo di stima. Più difficile invece è la parte che riguarda il trattamento del personale: la legge prevede che questo personale, nel periodo transitorio del passaggio dalla società privata allo Stato, goda dello stesso trattamento economico che aveva dalla società concessionaria. È però evidente, e rivolgo con ciò una raccomandazione al Governo, che bisogna fare in modo che in casi di questo genere il personale venga il più rapidamente possibile assimilato al personale dello Stato, seguendone tutte le caratteristiche economiche e contrattuali. Ci vorrà qualche tempo per definire tutte le singole situazioni, ma non si tratta certo di questione insuperabile.

Penso anche che questo personale, passando a far parte dei ruoli delle Ferrovie dello Stato, otterrà qualche miglioramento.

A mio avviso, l'inclusione di questa linea privata nella rete statale è cosa utile al servizio ferroviario, e pertanto propongo senz'altro alla Commissione l'approvazione del disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati.

CAPPELLINI. I colleghi ed il Governo sanno che noi abbiamo sempre caldeggiato il passaggio da aziende private allo Stato dell'esercizio di linee ferroviarie. Pertanto, in linea di massima, siamo favorevoli.

Osserviamo, però, che il disegno di legge prevede un indennizzo di 340 milioni. Questo importo è giusto o eccessivo? Non abbiamo alcuna indicazione per stabilirlo. Vorremmo, inoltre, sapere se gli organi di controllo previsti dalla legge hanno espresso il loro parere circa la somma da corrispondere alla società concessionaria.

PRESIDENTE, *relatore*. Il Consiglio di Stato e le altre autorità amministrative hanno esaminato i bilanci della società e la sua consistenza patrimoniale: si tratta di un valore di circa 2 miliardi di lire.

CAPPELLINI. Se potremo avere un'idea esatta della questione voteremo a favore; però non vorremmo che dietro alla corresponsione di questa somma ci possano essere interessi che non si confessano apertamente. Osserviamo, infatti, che il passaggio da società private allo Stato è stato chiesto per molte linee ferroviarie, ed ora si provvede solo per questa. Non vorremmo che la società che gestisce questa linea trovasse una grande convenienza a cederla allo Stato.

Pertanto, chiederei un breve rinvio della discussione per esaminare più a fondo la questione; in caso contrario ci asterremo perchè non siamo bene informati.

PRESIDENTE, *relatore*. La relazione governativa che accompagna il disegno di legge dice, tra l'altro, che « in ordine a detta risoluzione hanno manifestato parere favorevole il Consiglio di amministrazione delle ferrovie

dello Stato in data 27 novembre 1952 ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 2307 del 12 ottobre 1953 », e che « a seguito di tali voti e delle proposte formulate da una Commissione interministeriale appositamente costituita, si sono concordate con la società le modalità e condizioni di detta risoluzione consensuale, sulla base del pagamento da parte dello Stato del valore del materiale rotabile di proprietà sociale, per lire 247 milioni, nonché di altri 93 milioni a tacitazione di ogni diritto e pretesa della società ». I pareri sono stati quindi positivi.

VACCARO. Gradirei conoscere i particolari della convenzione in base alla quale questa società privata esercita la linea. Indubbiamente questa linea è stata ricostruita con i denari dello Stato e mi sembra strano che lo Stato, che ha già pagato una volta per la costruzione della linea, paghi adesso una seconda volta per riprenderla. Inoltre, vorrei sapere se questa società ha ricevuto fondi per l'ammmodernamento e come li ha spesi.

CERABONA. Mi associo al collega Cappellini nel chiedere un breve rinvio; se dobbiamo deliberare dobbiamo essere adeguatamente informati.

RESTAGNO. Sono contrario al rinvio della discussione. Il progetto è stato approvato da tutti gli organi competenti e non da oggi. Anche la Camera dei deputati ha approvato il disegno di legge: non mi sembra necessario che la nostra Commissione ripristini una nuova istruttoria. Penso che il rappresentante del Governo potrà darci tutti i chiarimenti desiderati, ma evitiamo di rimandare continuamente le discussioni!

CAPPELLINI. Chiedo scusa alla Commissione se riprendo la parola, ma c'è un punto della relazione governativa che mi lascia perplessa, cioè il punto, citato dall'onorevole Presidente, che si riferisce ai 93 milioni a tacitazione di ogni diritto e pretesa della società. Cosa significa tutto questo? Si tratta di 93 milioni che si danno oltre il valore stabilito consensualmente? È pertanto necessario che la Commissione sia illuminata sulla natura della

convenzione esistente tra la società e le Ferrovie dello Stato. Il riscatto poteva avvenire prima della scadenza, e, se poteva avvenire, a quali condizioni? Questi 93 milioni potrebbero rappresentare una lauta buona-uscita, perchè si tratta di una somma abbastanza cospicua. Spero che l'onorevole Sottosegretario possa fugare tutte le mie perplessità.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ritengo di essere in grado di dare alcuni schiarimenti sulle questioni prospettate dagli onorevoli senatori.

La concessione venne fatta fin dal 1910 alla « Société Française des Chemins de Fer »; a detta società subentrò poi l'attuale società italiana « Imprese ferroviarie e di lavori pubblici », in base a regolare riconoscimento intervenuto con decreto 5 febbraio 1922.

La concessione aveva una durata di 70 anni e, tra le condizioni, era stabilito che, alla scadenza, gli immobili e gli impianti sarebbero stati gratuitamente reversibili allo Stato, mentre il materiale rotabile e d'esercizio sarebbe stato acquistato dallo stesso Stato a prezzo di stima. Furono inoltre determinate le sovvenzioni statali in lire 5.000 a chilometro per 70 anni, di cui 1.000 lire a chilometro attribuite a garanzia dell'esercizio.

Sulla base di questi patti la società concessionaria costruì la ferrovia e ne iniziò l'esercizio. La linea ha uno sviluppo di chilometri 55,857 e fu aperta al traffico il 20 aprile 1927. La sua costruzione durò pertanto ben 17 anni.

A seguito dell'ultima guerra, la ferrovia andò in gran parte distrutta, e, in base alla legge 14 giugno 1949, n. 410, venne interamente ripristinata a spese dello Stato: spese che ammontarono a 540 milioni. La ferrovia fu riaperta al traffico il 5 febbraio 1951. Senonchè, come circa il 90 per cento delle ferrovie in concessione, il bilancio di questa ferrovia era gravemente deficitario, e intervenne sempre lo Stato, in base alla legge n. 410, con la corresponsione di sussidi integrativi di esercizio, in queste misure: per il 1951 furono corrisposti 74 milioni e 500 mila lire; per il 1952, 66 milioni; per il 1953, 65 milioni; per il 1954, 60 milioni; per i primi nove mesi dell'anno corrente, 44 milioni.

Per poter risanare la situazione finanziaria di questa ferrovia si sarebbe dovuta applicare la legge sull'ammodernamento 2 agosto 1952, n. 1221. Come gli onorevoli senatori ricorderanno, in base a tale legge, che è di carattere fondamentale per le ferrovie concesse, si sarebbe potuta concedere una sovvenzione chilometrica di esercizio rivalutata, che però, in base alla legge stessa, non avrebbe dovuto superare le lire 600.000 a chilometro.

Il Ministero dei trasporti ha calcolato che, per il risanamento di questa ferrovia si sarebbe dovuta corrispondere una indennità a chilometro di un milione e 200 mila lire, che avrebbe superato del doppio il massimo previsto dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221. Ci si è trovati così di fronte al dilemma: o smantellare la ferrovia, o proporre una legge speciale che consentisse una sovvenzione di quella portata. Scartata l'una e l'altra soluzione, si è scelta una terza via, che è sembrata più consigliabile sia da un punto di vista economico-finanziario sia da un punto di vista politico: quella dell'assunzione diretta della gestione della linea, previa risoluzione consensuale della concessione, considerando che detta linea assicura la via più breve di comunicazione fra Siena e Grosseto, e che interessa l'allacciamento delle due importanti linee delle ferrovie dello Stato Empoli-Siena-Chiusi e Roma-Civitavecchia-Livorno. Su questa proposta ha convenuto anche il Ministero dei lavori pubblici.

Quanto al modo di assumere la gestione diretta, se si fosse dovuto operare coattivamente, avremmo dovuto affrontare una spesa piuttosto notevole. Infatti la società concessionaria, nell'ipotesi di un riscatto ai sensi dell'articolo 190 del testo unico sulle concessioni, aveva richiesto una somma pari a circa lire 600 milioni di cui 490 milioni circa quale valore attuale rivalutata della spesa di lire 7 miliardi e 236 mila che sarebbe rimasta a suo carico per la costruzione della ferrovia e di lire 3 milioni e 336 mila per rimborso spese generali, e altri 116 milioni di lire per indennità di esercizio. A tale somma avrebbe dovuto aggiungersi quella relativa al materiale rotabile di esercizio, che la società valutava intorno a 361 milioni.

Tali richieste furono sottoposte all'esame di una Commissione interministeriale, composta

di rappresentanti del Ministero dei trasporti, del Ministero delle finanze e dell'Avvocatura dello Stato: la Commissione concluse che non fosse opportuno avvalersi del riscatto a norma del citato articolo 190, e che si dovesse invece addivenire ad una risoluzione consensuale del rapporto di concessione. Il problema più importante da definire nelle trattative con la società riguardava l'indennità per anticipata risoluzione della concessione. Un'altra Commissione di tecnici fu incaricata di valutare il valore complessivo della linea.

La Commissione, di cui facevano parte l'ingegnere Virgilio Angelucci, capo dell'ufficio erariale di Siena, designato dal Ministero delle finanze e l'ingegnere Cappello, ispettore generale della motorizzazione, per il Ministero dei trasporti, in dettaglio eseguì le seguenti stime: il materiale rotabile, per lo sviluppo di circa 56 chilometri, fu valutato in lire 222.800.000; il materiale di magazzino in 5 milioni e 111.260 lire; il materiale attinente al servizio lavori, in lire 13 milioni e 779 mila 840; il materiale attinente al servizio trazione fu valutato in 3 milioni e 397 mila; i mobili vari delle stazioni e delle fermate in 1 milione 291.590 lire; il materiale telefonico e di segnalamento in 975.600. Complessivamente il valore intrinseco attuale di tutto il materiale veniva valutato in 247.355.130 lire. (La società, come si è già detto aveva chiesto 361 milioni; la Commissione aveva operato un taglio di oltre 100 milioni).

Per arrivare ai 340 milioni di cui al disegno di legge in esame bisogna aggiungere altri 92 milioni, somma dovuta alla società come indennizzo a tacitazione dei diritti che essa aveva a seguito dell'anticipato passaggio allo Stato degli impianti. La determinazione di tale indennità è stata operata ai sensi dell'articolo 190 di cui si è già parlato. A seguito di accertamenti sulla contabilità sociale era risultato che, dopo la distruzione della ferrovia, era rimasta a carico della società una somma di lire 2.195.149. In base ad un'opinione espressa dall'Avvocatura generale dello Stato, è stato ritenuto che, in ipotesi di rivalutazione, si sarebbero dovuti versare dallo Stato oltre 148 milioni di lire se si fosse dovuto applicare alla lettera l'articolo 190.

Fu a seguito delle trattative intercorse che tale cifra è stata transattivamente ridotta a 92.744.870 lire. Complessivamente, in tal modo, la cifra totale è stata globalmente indicata in lire 340.000.000.

Se gli onorevoli senatori sono soddisfatti delle spiegazioni che ho potuto fornire intorno alle basi su cui si fonda la parte finanziaria del disegno di legge, credo che nulla più osti all'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE, relatore. Come relatore vorrei ripetere qui una mia opinione espressa ad alcuni ingegneri delle Ferrovie dello Stato, che tempo fa mi avevano interpellato a proposito di questa trasazione. Anzitutto avevo considerato che, in base alla legge sul rammodernamento delle ferrovie, il Ministero dei trasporti sarebbe stato tenuto, in ogni caso, a corrispondere almeno 600 mila lire a chilometro. Sarebbero stati quindi circa 36 milioni all'anno. Derivava da ciò che il capitale da versarsi alla società sarebbe equivalso agli oneri di interessi che lo Stato avrebbe dovuto pagare fino al 1980. Tutto sommato cioè si pagava in capitale e con un bassissimo interesse quello che si sarebbe dovuto pagare in un lunghissimo torno di tempo.

Da questo punto di vista credo quindi, anche per la serietà delle perizie, che non vi sia luogo a speculazioni. Debbo anche aggiungere che mi consta che il materiale rotabile, per quanto sia di tipo diverso di quello delle Ferrovie dello Stato, però è in ottime condizioni. Anche sotto questo profilo possiamo stare tranquilli.

CERABONA. Vorrei maggiori chiarimenti in merito a quella somma di 93 milioni.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Come ho già detto, da una relazione fatta al Ministro dall'Ispettorato per la motorizzazione risulta che, dopo la costruzione della ferrovia, era rimasta a carico della società una spesa di 2.195.149 lire. Siccome, ad avviso dell'Avvocatura generale dello Stato, è materia opinabile se tale somma non debba essere rivalutata all'attualità, e considerando che la spesa è stata sostenuta per la costruzione di beni immobili che vengono trasferiti allo

Stato, il cui valore è attuale, è stato tenuto presente che, in caso di rivalutazione, spetterebbero alla società oltre lire 148 milioni.

Certo, trattasi di materia opinabile, ma nell'incertezza, anziché correre il rischio di dover versare alla società integralmente i 148 milioni che le sarebbero spettati in caso di rivalutazione integrale, è sembrato più opportuno addivenire ad una trasazione e riconoscere quel debito, ma con una congrua riduzione.

TERRAGNI. In sostanza si tratta di un nuovo onere che lo Stato si assume, giacché con le leggi in vigore la passività della ferrovia sarebbe stata solo parzialmente a carico dello Stato. È sperabile, in tutti i modi, che per il fatto che i due tronchi i quali servono le stesse zone passano ora sotto un'unica amministrazione, vi siano minori motivi di passività. Sul modo come avviene la transazione, non ho niente da dire, per la fiducia che nutro negli organi tecnici del Ministero dei trasporti e del Ministero delle finanze. Credo quindi che come legislatori possiamo essere tranquilli ed approvare il disegno di legge.

AMIGONI. Data l'oculatezza delle perizie e il numero dei controlli, abbiamo ragione di ritenere che vi siano tutte le garanzie per lo Stato e che quindi noi possiamo dare il nostro voto favorevole.

PORCELLINI. Osservo che, contrariamente a quanto si è fatto nel passato, in questo caso la liquidazione ha tenuto presente, sia pure non completamente, la svalutazione della moneta. Vorrei che il principio della rivalutazione...

PRESIDENTE, relatore. Senatore Porcellini, in questo caso ci si basa proprio su una legge speciale cioè quella che regola la convenzione, che parla di valore attuale.

PORCELLINI. Gli avvocati riescono sempre a trovare l'interpretazione che fa loro comodo, e questa volta vorrei essere io a cercare di fissare il principio che lo Stato deve pagare i suoi debiti — per esempio le pensioni di guerra — rivalutati, con lo stesso criterio che si segue in questo provvedimento.

VACCARO. Per la stima ed il rispetto che nutro verso i funzionari del Ministero dei trasporti, sono tranquillo che gli interessi dello Stato sono stati tutelati. Vorrei anche essere rassicurato sul trattamento che verrà riservato al personale.

PRESIDENTE, *relatore*. È regolato dall'articolo 3.

VACCARO. Sta bene. Vorrei infine esprimere il voto che gli stessi criteri che hanno indotto il Ministero dei trasporti ad assumere direttamente l'esercizio di questo tronco ferroviario, lo spingano anche a considerare la situazione disastrosa della nostra terra calabrese dove il monopolio dei trasporti, detenuto nel modo che sappiamo dalle Calabro-lucane, frena ogni attività di scambio. Il disservizio angustia veramente la popolazione, ed io voglio cogliere questa occasione per rivolgermi all'onorevole rappresentante del Ministero dei trasporti, pregandolo di provvedere anche per la Calabria.

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè non si fanno altre osservazioni, e non si insiste nella proposta di rinvio, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 340.000.000 per far fronte agli oneri relativi alla risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico.

L'atto da stipulare al riguardo con il concessionario della ferrovia sarà approvato e reso esecutivo, sentito il Consiglio di Stato, dal Ministro per i trasporti, di concerto con i Ministri per il tesoro e per le finanze.

(È approvato).

Art. 2.

È autorizzata l'inclusione della linea predetta nella rete statale dopo l'intervenuta risoluzione della concessione.

(È approvato).

Art. 3.

In attesa che con apposito provvedimento legislativo venga determinato il trattamento giuridico, economico e di previdenza da accordare al personale in servizio presso la ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico, la Amministrazione delle ferrovie dello Stato si assume di conservare e corrispondere a detto personale il trattamento in atto regolato per il personale di ruolo dal regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

Per gli assuntori di stazione, di fermata e dei passaggi a livello si assume di conservare e corrispondere il trattamento contemplato dal capitolato in vigore all'atto del passaggio della ferrovia allo Stato.

Al personale avventizio verranno applicate le pattuizioni sindacali vigenti per la categoria.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si impegna altresì di riconoscere e corrispondere, a detto personale, tutte le provvidenze derivanti da eventuali successivi accordi nazionali di categoria che verranno stipulati prima della emanazione del nuovo provvedimento legislativo.

Prima di porre in votazione questo articolo, a nome della Commissione chiedo al rappresentante del Governo che il provvedimento legislativo qui previsto sia emanato al più presto.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Posso assicurare che il relativo disegno di legge è in fase avanzata di studio, e regolerà anche la situazione del personale di due altri tronchi, quello della Santhià-Biella e l'altro della Monza-Molteno.

MASSINI. Nel dare il mio voto favorevole a questo articolo rilevo che i tanto calunniati dipendenti delle Ferrovie dello Stato godono di un trattamento peggiore di quelli delle ferrovie in concessione passive, tanto che questi ultimi, in via provvisoria, desiderano che sia conservato loro il trattamento attuale.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. I trattamenti previdenziali sono certamente migliori...

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)62^a SEDUTA (23 novembre 1955)

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare metto ai voti l'articolo 3.

(È approvato).

Art. 4.

La spesa di lire 340.000.000 di cui all'articolo 1 sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1955-56.

Alla copertura di tale spesa si farà fronte con una corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 532 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1955-56.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Granzotto Basso e Trabucchi: « Concessione di un contributo straordinario di lire 200 milioni per la sistemazione delle strade provinciali e consorziali della provincia di Belluno in occasione delle Olimpiadi invernali 1956 » (1088).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei senatori Granzotto Basso e Trabucchi: « Concessione di un contributo straordinario di lire 200.000.000 per la sistemazione delle strade provinciali e consorziali della provincia di Belluno in occasione delle Olimpiadi invernali 1956 ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge del quale do lettura:

Articolo unico.

È concesso all'Amministrazione provinciale di Belluno, un contributo straordinario di lire 200 milioni per le spese straordinarie di siste-

mazione di strade provinciali e consorziali, nonchè per la straordinaria manutenzione delle stesse in occasione delle Olimpiadi invernali di Cortina d'Ampezzo.

All'onere recato dalla presente legge verrà fatto fronte mediante prelevamento di pari importo dal fondo per le spese imprevedute iscritto al capitolo 515 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1955-56.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

AMIGONI, *relatore*. La concessione di un contributo straordinario alla provincia di Belluno per la sistemazione straordinaria delle strade provinciali e consorziali in occasione delle Olimpiadi invernali del 1956 deve considerarsi provvedimento eccezionale: se così non fosse la proposta non potrebbe essere presa in considerazione, perchè si verrebbe a costituire un pericoloso precedente.

Il parere della 5^a Commissione permanente esprime dubbi sulla opportunità e sulla necessità della concessione del contributo, lasciando però sostanzialmente la decisione al prudente giudizio della Commissione competente.

Gli uffici del Ministero del tesoro hanno pure espresso riserve analoghe, mentre i Ministeri tecnici sono del parere che con il progetto in esame si venga incontro ad una obiettiva necessità, di carattere assolutamente eccezionale.

Pare al relatore che in queste condizioni le ragioni tecniche che consigliano l'approvazione del disegno di legge debbano essere determinanti ed invita la Commissione ad approvarlo nel testo proposto.

CAPPELLINI. Io sono d'accordo nell'approvare questo disegno di legge; credo però che tutte le province dovrebbero augurarsi di avere Olimpiadi o qualche altra manifestazione internazionale per poter sistemare le strade provinciali o consorziali. Se questa è la via per ottenere le sistemazioni, ben vengano manifestazioni di tale natura.

Io però mi domando: come si potranno sistemare queste strade in tempo, se le Olimpiadi si terranno nel prossimo inverno? Queste strade già dovrebbero essere state sistemate.

PRESIDENTE. Si è già cominciato a lavorare.

CAPPELLINI. Non so quello che già si è fatto fino ad oggi; comunque, si è fatto in violazione della legge, cioè si è cominciato ad eseguire queste opere senza sapere ancora se le somme occorrenti sarebbero state stanziare. Indubbiamente c'è questa perplessità.

Tutti sanno, e noi non possiamo ignorarlo, che i lavori stradali non si fanno in inverno, con la neve o con il cattivo tempo. Comunque, approviamo pure questo disegno di legge; teniamo però presente che tutte le province hanno bisogno di analoghi stanziamenti. L'utilità della legge è evidente, perchè l'affluenza di italiani e di stranieri in quella zona sarà considerevole per assistere alle Olimpiadi, e quando si deve transitare su strade piene di buche, non asfaltate, mal sistemate, il giudizio finisce per essere negativo nei confronti del Paese che ospita questa manifestazione. Bisognava però provvedere in tempo, e non all'ultimo momento!

AMIGONI, *relatore*. L'osservazione del collega Cappellini è sostanzialmente fondata. Alcuni lavori sono stati già eseguiti, e la Provincia per far ciò ha dovuto contrarre dei debiti che non sa come pagare. In più — ciò che non è detto nella relazione — si tratta anche di finanziare i lavori di sgombero della neve da queste strade provinciali durante le Olimpiadi, e naturalmente queste spese dovranno farsi d'inverno.

Del resto, la Provincia non è in dolo, perchè ha fatto presentare il provvedimento di legge in

tempo utile; siamo noi in ritardo. Pertanto, bisogna considerare se, dato il complesso di queste circostanze, sia il caso di non soffermarci troppo sul fatto che lo stanziamento avvenga in parte per lavori già eseguiti e in parte per lavori da eseguirsi.

PORCELLINI. Anch'io sono d'accordo nell'approvare il disegno di legge in esame, perchè dal momento che sono state assegnate all'Italia queste Olimpiadi della neve, bisogna accoglierle nel migliore dei modi. Però vorrei ricordare che molte province si trovano in situazione deficitaria perchè hanno cercato di costruire o di sistemare delle strade indispensabili per la loro zona, per le loro montagne; e noi molte volte non portiamo loro il benchè minimo aiuto ed ignoriamo che si tratta di aree depresse.

Pertanto sarebbe desiderabile che il Governo tenesse conto delle necessità di tutte le province, indipendentemente da gare o manifestazioni sportive nazionali o internazionali, e a prescindere — ciò che più interessa — dal colore politico delle singole Amministrazioni provinciali.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge, del quale ho già dato lettura.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,10.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.