

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

5^a COMMISSIONE

(Finanze e tesoro)

VENERDÌ 12 MAGGIO 1967

(128^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente BERTONE

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Determinazione delle somme da versare, per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1966 e per l'esercizio 1967, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a titolo di rimborso delle spese e degli oneri non attinenti all'esercizio ferroviario, di cui alla legge 29 novembre 1957, n. 1155 » (1983) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione ed approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 2356,	2359
BRACCESI, Sottosegretario di Stato per il tesoro		2359
GIGLIOTTI		2356
MARTINELLI		2357
TRABUCCHI, f.f. relatore	2356,	2358

« Disposizioni integrative degli articoli 8 e 12 della legge 26 giugno 1965, n. 717, concernente la disciplina degli interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno » (2106) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	2360,	2362
BRACCESI, Sottosegretario di Stato per il tesoro		2362
DE LUCA, relatore	2360, 2361,	2362
GIGLIOTTI		2360
MARTINELLI	2360,	2361

La seduta è aperta alle ore 9,50.

Sono presenti i senatori: Bertoli, Bertone, Cuzari, De Luca Angelo, Ferreri, Fortunati, Gigliotti, Maccarrone, Martinelli, Pecoraro, Pellegrino, Pesenti, Roda, Stefanelli e Trabucchi.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Cenini e Salerni sono sostituiti, rispettivamente, dai senatori Limoni e Tortora.

Interviene il Sottosegretario di Stato per il tesoro Braccesi.

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

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Determinazione delle somme da versare, per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1966 e per l'esercizio 1967, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a titolo di rimborso delle spese e degli oneri non attinenti all'esercizio ferroviario, di cui alla legge 29 novembre 1957, n. 1155 » (1983) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Determinazione delle somme da versare, per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1966 e per l'esercizio 1967, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a titolo di rimborso delle spese e degli oneri non attinenti all'esercizio ferroviario, di cui alla legge 29 novembre 1957, n. 1155 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Data l'assenza del senatore Salerni, indisposto, e l'urgenza del provvedimento, poichè non si fanno osservazioni, sarà il senatore Trabucchi a svolgere la relazione.

TRABUCCHI, f.f. relatore. Con legge 29 novembre 1962, n. 1688 fu stabilita una forfetizzazione di 59.000 milioni quale complessivo ammontare delle somme da corrispondere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a titolo di rimborso degli oneri relativi ai trasporti gratuiti, alle riduzioni di tariffe, ai trasporti postali e ai disavanzi delle linee a scarso traffico con coefficiente di esercizio superiore a 3.

Per quale motivo questa forfetizzazione? Per vari ordini di ragioni. Anzitutto perchè le Ferrovie, distaccandosi dall'Amministrazione attiva e costituendo una Azienda autonoma, hanno diritto al rimborso delle agevolazioni che praticano ai dipendenti dello Stato sotto forma di tariffe ridotte (se le Ferrovie fossero amministrate dallo Stato, tutto confluirebbe nel bilancio unico).

Vi è poi da tenere presente che, in sede di valutazione della soppressione delle linee ferroviarie, si è calcolato che linee a scarso traffico siano quelle con un coefficiente di servizio inferiore a 3, ossia quelle in cui l'incasso è minore di un terzo delle spese; e soltanto per queste ultime — e nemmeno per tutte — si è dato corso alle operazioni di smantellamento, mentre per le altre, pur essendo passive, si è tenuto conto della prevalenza delle ragioni sociali su quelle economiche. È dunque giusto che, di conseguenza, sia dato alle Ferrovie un compenso per questo onere che viene loro imposto.

Vi sono, inoltre, le somme che l'Amministrazione delle poste è tenuta a versare alle Ferrovie per il trasporto degli effetti postali.

Tutto questo complesso di rimborsi alle Ferrovie è stato determinato in 59 miliardi di lire l'anno, peraltro limitatamente agli esercizi finanziari 1962-63, 1963-64, 1964-65 e 1965-66, mentre a partire dal 1° luglio 1966 l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha visto decadere ogni titolo per il rimborso. Da qui il disegno di legge in esame, con il quale il Governo propone di autorizzare il Ministero del tesoro a corrispondere alle Ferrovie dello Stato la somma di lire 29,5 miliardi per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1966 e di lire 59 miliardi per l'esercizio finanziario 1967. Nei 59 miliardi per il 1967 sono compresi altresì 7.300.000.000 di lire che il Ministero del tesoro verserà per conto dell'Amministrazione delle poste e telegrafi.

Tenuto conto di ciò e della natura non definitiva del provvedimento, penso che la Commissione possa senz'altro approvarlo. In effetti, si tratta di una misura destinata solo in apparenza ad alleggerire l'onere delle Ferrovie dello Stato, in quanto tale Amministrazione ne lamenta uno ben maggiore, che in qualche modo dev'essere coperto dallo Stato. Anche se i conti parziali non sono molto precisi, il risultato finale è identico, dato che il passivo delle Ferrovie dello Stato viene comunque ripianato dallo Stato, per cui se da una parte anzichè 59 miliardi l'anno gliene dessimo soltanto 57, dall'altra dovremmo aumentare di 2 miliardi di differenza lo stanziamento. Perciò, si tratta di una questione puramente amministrativa, non di sostanza.

GIGLIOTTI. Il mio Gruppo dichiara di dare voto favorevole al disegno di legge con due osservazioni.

La prima riguarda la somma di 7 miliardi 300.000.000 lire che viene rimborsata alle Ferrovie dello Stato per le spese sostenute a favore dell'Amministrazione delle poste e telegrafi e tende a sottolineare che di tali spese le Ferrovie non hanno mai fornito un rendiconto preciso (rilievo mos-

5ª COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)

128ª SEDUTA (12 maggio 1967)

so, mi pare, anche dalla Corte dei conti), e ad auspicare che la lacuna venga presto colmata.

La seconda osservazione concerne l'intera spesa di 29,5 miliardi per il secondo semestre del 1966 e di 59 miliardi per il 1967, che non corrisponderebbe all'effettivo onere sopportato dalle Ferrovie per conto dello Stato. Diceva il senatore Trabucchi che, in definitiva, non è necessaria una eccessiva precisione in materia, in quanto o sotto una forma o sotto un'altra è sempre lo Stato che deve provvedere a coprire il *deficit* delle Ferrovie. Senonchè io ricordo che in questi ultimi anni il *deficit* delle Ferrovie — e così quello delle Poste e Telegrafi — non è stato ripianato, come si sarebbe dovuto fare, dallo Stato, bensì attraverso la emissione di obbligazioni a carico delle Ferrovie e per gli interessi e per l'ammortamento. Ne deriva la necessità che i conti siano precisi, come mi auguro avvenga dall'anno prossimo.

Con queste due osservazioni il mio Gruppo, ripeto, dà parere favorevole al disegno di legge.

MARTINELLI. Non ho la tranquillità d'animo dimostrata dal senatore Trabucchi quando ci ha detto che, in definitiva, siccome si tratta di prorogare un sistema introdotto e attuato già da anni nella contabilità dello Stato, per quanto ha riferimento agli oneri extra aziendali delle Ferrovie dello Stato, non ha molta importanza la precisione poichè è sempre lo Stato che deve pagare, in un modo o nell'altro. Quando parecchi anni fa fu introdotto per la prima volta il sistema forfetario per 40 miliardi di lire si disse: facciamo così perchè non abbiamo il tempo per procedere a un conteggio esatto. È peraltro evidente che, in seguito, questa operazione di rimborso o di accredito, come sarebbe più esatto dire, all'Amministrazione delle ferrovie, degli oneri non direttamente afferenti la gestione doveva essere fatta non dico a pie' di lista, ma con dei conti capaci di persuadere il Parlamento. Poi il Parlamento ha avuto, come sempre, tante cose da fare; il Governo pure,

e siamo passati da una cifra « tonda » come quella di 40 miliardi di lire a un'altra « rotta » — 59 miliardi — che lascia supporre un certo conteggio, che tuttavia non abbiamo a disposizione; la quale cosa — insieme con la natura delle voci che sono descritte nella relazione allegata al disegno di legge presentato alla Camera dei deputati — dovrebbe, a mio giudizio, imporci di chiedere all'Amministrazione di fornirci un'analisi quanto meno approssimativa.

Si tratta, come è succintamente indicato in tale relazione, di trasporti gratuiti, riduzioni di tariffa, trasporti postali, disavanzi delle linee a scarso traffico, con coefficiente di esercizio superiore a tre. Mi permetto di far notare che la seconda voce (riduzioni di tariffa) ha comportato, nell'ambito della Commissione trasporti dell'Assemblea parlamentare europea e, successivamente, delle trattative di Governo con la Commissione della CEE, delle contestazioni precise a carico dello Stato italiano, in quanto si è sostenuto che le tariffe differenziali per i prodotti agricoli, per esempio, provenienti dal Sud, costituiscono un modo indiretto di defraudare le regole della concorrenza normale. Perciò il fatto che nel 1967 si affermi tranquillamente che, per riduzione di tariffe, riconosciamo un certo rimborso alle Ferrovie dello Stato mi sembra equivalente a sostenere una tesi poco opportuna, ai fini anche della difesa di una certa politica, fatta ai limiti delle regole della Comunità economica, perchè potrebbe verificarsi ciò che avvenne per i cantieri, allorchè la Comunità economica europea non fece altro che mostrarci un certo numero della *Gazzetta Ufficiale* dal quale risultava con chiarezza che il Governo italiano aveva apertamente violato una norma della CEE.

In ogni modo, prescindendo da queste considerazioni marginali di fronte al disegno di legge, o quanto meno interessanti rapporti esterni alla gestione delle Ferrovie, non posso non sottolineare come sia oramai ora di dire che i 59 miliardi meritano un chiarimento analitico. D'altro canto, neanche io credo ai 7.300.000.000 di lire dovuti dall'Amministrazione delle poste e dei telegrafi perchè, se è vero quello che ha affermato

giorni fa il ministro Spagnoli, ossia che in pochi anni si sono addirittura raddoppiati il peso della corrispondenza e il numero dei plichi postali, è evidente che, con l'aumento dei costi e l'adeguamento delle tariffe, i 7 miliardi sarebbero già dovuti diventare qualcosa di più. A meno che le Ferrovie non ci guadagnassero già molto allorchè fu stabilita la cifra di 7 miliardi di lire.

Possiamo, dunque, andare avanti così? Lo stesso fatto che il provvedimento cessi di avere vigore alla fine di quest'anno significa che verrà imposto al Parlamento di riconsiderare il problema, al Parlamento che si troverà, alla fine della legislatura, in condizioni meno facili di lavorare e di vedere certe cose.

C'è poi un'altra cosa che non dovrebbe comparire assolutamente in una discussione della Commissione finanze e tesoro e cioè che se lo Stato da una parte toglie e da un'altra dà ad altra amministrazione questo è cosa di poca importanza. La ragioneria ci impone di dare ragione dei vari movimenti economici, nella loro intrinseca sostanza; ed è certo che se si vogliono avere tutti i conti esatti occorre dire alla contabilità che dia alla ragioneria gli elementi necessari, i costi esatti, altrimenti la ragioneria non può renderne conto, quei conti esatti che si inseriscono in tutto il movimento economico del Paese.

Quindi dobbiamo dire che, essendo stato presentato il 24 settembre 1966 questo disegno di legge, noi, arrivati a maggio del 1967, non possiamo perdere il tempo e non passare ad approvarlo, ma anche dobbiamo dire, non ingenuamente, che sarà l'ultima volta che approviamo un provvedimento del genere perchè ci siamo accorti, e lo abbiamo detto, che non si può continuare in questo modo: non possiamo prendere 59 miliardi — che non è cifra da poco — e darli con tanta facilità mentre qui, alcuni giorni fa, il rappresentante del Tesoro ha fatto tante difficoltà per un provvedimento eccezionale circa la concessione di mezzo milione per una pensione straordinaria; e abbiamo discusso per delle ore per ottenere il suo consenso al punto che, alla fine, gli abbiamo chiesto di rimettersi al parere della

Commissione. Adesso qui, in definitiva, si distribuiscono 59 miliardi senza sapere esattamente quale è la vera misura di questo movimento e con l'indicazione di un titolo di rimborso per riduzione di tariffe che non è ammesso, quanto meno, per i trasporti di merci nei paesi della Comunità europea.

T R A B U C C H I, *f.f. relatore*. Penso che giustamente il senatore Martinelli abbia fatto queste osservazioni. Possiamo dire al rappresentante del Governo, che qui siede tanto autorevolmente anche se non è il rappresentante del Ministero proponente il disegno di legge e cioè quello dei trasporti e dell'aviazione civile, che si faccia eco del nostro desiderio di avere ulteriori chiarimenti e, soprattutto, che si facciano questi conteggi per avere le precisazioni molto giustamente richieste dal senatore Martinelli.

Nella relazione avevo sottolineato che si trattava di una proroga di un anno e mezzo proprio perchè il disegno di legge è progettato in modo sommario al punto da non ammettere una indagine che, se non è stata fatta dagli organi governativi, non possiamo certamente fare noi in questo momento; nè, d'altronde, si può chiedere che il testo sia rielaborato, altrimenti arriveremmo troppo tardi.

Penso, quindi, che il nostro voto debba essere considerato come un voto per la proroga di un regime; d'altra parte vorrei dire, a conforto di quanto ha già affermato il collega Martinelli circa la riduzione di alcune tariffe, che già ci sono alcune riduzioni stabili in certe zone, come, per esempio, il tratto di mare dall'Italia alla Sardegna che viene considerato di cento chilometri, o alcune altre che non influiscono sull'esportazione. E ci sono anche delle riduzioni che è molto difficile accertare quanto realmente costino, perchè dei viaggi vengono fatti soltanto se sono a riduzioni. Quindi penso che sia augurabile arrivare ad una precisione maggiore, anche considerando che questi 59 miliardi, nel frattempo, saranno senz'altro aumentati anche per l'aumento delle tariffe ferroviarie. Per le Poste questo aumento

non dovrebbe essere così sensibile, dato che i vagoni postali, sia che viaggino vuoti, sia che viaggino pieni, in definitiva viaggiano sempre.

Concludendo, penso che questo provvedimento provvisorio sia necessario ai fini dei bilanci che ormai sono stati deliberati; possiamo approvarlo, ma con l'impegno da parte del Governo di presentare, possibilmente prima della fine del 1967, una contabilità che ci dia maggiore soddisfazione.

B R A C C E S I, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Le osservazioni che sono state fatte durante la discussione di questo provvedimento sono senza dubbio importanti e il Governo ne terrà senz'altro conto. Solamente vorrei chiarire un punto e cioè che quei calcoli sono stati fatti in base al parametro 1961: è evidente che questo parametro non regge più. Per evitare di tornare a discutere sopra queste cose si è accettato quel parametro, però le Ferrovie hanno promesso che, durante l'anno, daranno un resoconto preciso. Circa il termine del 31 dicembre 1967, devo dire che esso è stato posto per obbligare le Ferrovie a presentare questi conti che, d'altronde, sono stati richiesti anche dalla Corte dei conti.

In queste condizioni e con queste osservazioni modeste, ma che rispondono a verità, spero che la Commissione voglia approvare il disegno di legge in esame.

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

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

È abrogato l'articolo 7 della legge 29 novembre 1962, n. 1688.

(È approvato).

Art. 2.

Per l'anno finanziario 1966 — periodo 1° luglio-31 dicembre 1966 — e per quello 1967,

il complessivo ammontare delle somme da corrispondere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ai sensi degli articoli 1 e 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, è rispettivamente fissato in 29,5 e 59 miliardi di lire.

Tali somme saranno iscritte negli stati di previsione della spesa delle singole Amministrazioni per i cennati anni finanziari a seconda della rispettiva competenza e, correlativamente, nello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

L'importo di lire 59 miliardi relativo all'anno 1967 è comprensivo della somma di lire 7.300.000.000 da versare dal Ministero del tesoro direttamente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per conto della Amministrazione delle poste e telegrafi, a titolo di rimborso dei costi sostenuti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il trasporto degli effetti postali ai sensi dell'articolo 1 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, e dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 25 giugno 1959, n. 411.

Per gli anni finanziari 1966 e 1967 agli oneri relativi si provvederà mediante corrispondente riduzione del fondo speciale iscritto al capitolo 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro destinato per gli stessi anni 1966 e 1967 a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

(È approvato).

Art. 3.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio derivanti dall'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge:
« Disposizioni integrative degli articoli 8 e 12 della legge 26 giugno 1965, n. 717, concernente la disciplina degli interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno » (2106)
(Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni integrative degli articoli 8 e 12 della legge 26 giugno 1965, n. 717, concernente la disciplina degli interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

DE LUCA, relatore. Onorevole Presidente, onorevoli senatori! Tutti ricordano che l'ultimo provvedimento approvato in favore del Mezzogiorno è la legge n. 717 del 26 giugno 1965, con la quale si autorizza la Cassa per il Mezzogiorno a concedere agli istituti di credito un contributo sugli interessi relativi alle obbligazioni emesse per il finanziamento di iniziative industriali o un concorso sugli interessi relativi alle singole operazioni di finanziamento. Si ricorderà inoltre che l'attività della Cassa è stata prorogata al 1980, mentre la citata legge n. 717 stanziava complessivamente la somma di lire 1.700 miliardi per il periodo 1965-1969, di guisa che dopo tale data non ci sarebbe la possibilità per la Cassa per il Mezzogiorno di concedere contributi sugli interessi. Il disegno di legge in esame intende ovviare a tale inconveniente stanziando la somma complessiva di 260 miliardi, che andranno a riempire il vuoto venutosi a creare dal 1969 al 1980.

Questo il contenuto essenziale del provvedimento. La Camera dei deputati ha ritenuto poi di approvare un articolo aggiuntivo (l'attuale articolo 1) che si riferisce in modo particolare alla gestione degli acquedotti: su di esso ci soffermeremo in sede di discussione dei singoli articoli.

Non ritengo necessario raccomandare ulteriormente alla Commissione l'approvazione del disegno di legge perchè esso, come ho già detto, si appalesa quale una logica

conseguenza della legge n. 717 della quale intende colmare evidentemente una carenza che va dal 1968 al 1980.

G I G L I O T T I. Il nostro Gruppo non può esprimere parere favorevole all'approvazione del provvedimento per quelle stesse ragioni che furono ampiamente illustrate in Aula in occasione della discussione del provvedimento divenuto poi legge n. 717. Ciò nonostante noi ci asterremo dal voto esprimendo nel contempo al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno la richiesta che egli venga frequentemente in questa Commissione a fornirci chiarimenti circa i finanziamenti decisi a favore tanto delle grandi che delle piccole e medie imprese.

M A R T I N E L L I. Desidero chiedere all'onorevole relatore quale è l'esatta estensione di efficacia dell'articolo 1, introdotto nel testo governativo dalla Camera dei deputati.

Il terzo comma dell'articolo 8 della legge 26 giugno 1965, n. 717, al quale lo stesso si riferisce, dispone che: « Nel caso che, per comprovati motivi di ordine tecnico-amministrativo o finanziario, gli enti destinatari non siano in grado di far fronte agli adempimenti conseguenti alla gestione e manutenzione delle opere, il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, sentite le Amministrazioni che esercitano la vigilanza, può autorizzare la Cassa a provvedervi, sia direttamente, in via temporanea, sia mediante altri enti idonei allo scopo »; a tale norma andrebbero aggiunte le parole: « promossi e finanziati dalla Cassa stessa con i criteri e le modalità determinati dal Comitato dei ministri per il Mezzogiorno ».

Se non vado errato, si tratta di una aggiunta che toglie valore concreto alla temporaneità dell'intervento diretto. Infatti, mentre fino ad ora la Cassa era autorizzata a provvedere ad eventuali carenze sia direttamente (ma in via temporanea), sia attraverso altri enti idonei allo scopo, adesso si vorrebbe la creazione di organismi *ad hoc*, promossi e finanziati dalla Cassa.

Che cosa significa in pratica tutto ciò? Forse che la Cassa deve collocare qualcuno bisognoso di un posto direttivo?

DE LUCA, *relatore*. La norma fondamentale dell'articolo 8, al cui terzo comma fa riferimento l'articolo 1 del testo approvato dalla Camera dei deputati, è la seguente: « Nel caso che, per comprovati motivi di ordine tecnico-amministrativo o finanziario, gli enti destinatari non siano in grado di far fronte agli adempimenti conseguenti alla gestione e alla manutenzione, eccetera ».

Il problema, in pratica, è sorto soprattutto per gli acquedotti, alla cui gestione e manutenzione in moltissimi casi i Comuni o gli eventuali enti destinatari non possono adempiere...

MARTINELLI. Anzi, sistematicamente oppongono un rifiuto e la Corte dei conti non ha mancato di fare le dovute osservazioni in proposito.

DE LUCA, *relatore*. Per quello che so, il rifiuto è dovuto agli oneri che la Cassa impone, oneri che non sarebbero di lieve entità. Uso il condizionale perchè non ho una conoscenza precisa della questione; so soltanto che molti Comuni hanno espresso doglianze per il fatto che la Cassa per il Mezzogiorno imporrebbe canoni piuttosto elevati per il passaggio della gestione degli acquedotti dalla stessa costruiti. Non ho approfondito la materia e quindi non sono in grado di dare una risposta esauriente; tuttavia mi pare che una certa tranquillità potrebbe derivare dal fatto che devono essere comprovati i motivi di insufficienza di ordine tecnico-amministrativo o finanziario.

Si è così entrati nell'ordine di idee limitativo che la Cassa crei direttamente tali enti, secondo alcune direttive stabilite dal Comitato dei ministri per il Mezzogiorno. Ho partecipato alla discussione che si è avuta in proposito in seno alla Giunta consultiva per il Mezzogiorno, ove sono affiorate anche preoccupazioni in ordine alla libertà che dovrebbe essere garantita ai Co-

muni di assumere la gestione delle relative opere sia direttamente, sia attraverso organismi, consorzi o enti facenti capo ai comuni stessi. In quella sede è stato concluso però che la prima parte del terzo comma dell'articolo 8 della legge n. 717 fornisce sufficienti garanzie ai Comuni, giacchè questi ultimi non sono esclusi a piacimento della Cassa, ma soltanto quando si dimostri la loro non idoneità alla gestione delle opere. Vero è, d'altra parte, che è la Cassa stessa a giudicare circa l'idoneità e che quindi si finirebbe per dare ai suoi organismi e al Comitato dei ministri per il Mezzogiorno un potere ancora maggiore.

Debbo confessare che anch'io nutro una certa perplessità in proposito, ma bisogna non dimenticare che le opere non possono essere abbandonate a se stesse. A un certo punto occorre pure gestirle e mantenerle se si vuole evitare il rischio di rendere vano non soltanto il frutto, ma lo stesso valore intrinseco degli investimenti che si sono fatti o che si vanno a fare.

MARTINELLI. Il disegno di legge nel testo presentato dal Governo aveva lo scopo di colmare la lacuna nell'assistenza sugli interessi sorta in seguito alla proroga dell'attività della Cassa al 1980. Su tale punto credo che non vi siano particolari osservazioni da fare e che tutti possano essere d'accordo.

La Camera dei deputati ha però approvato un articolo aggiuntivo che, così innocente nell'apparenza, richiama invece una realtà a mio giudizio meritevole di essere approfondita. Coloro che hanno avuto la pazienza di leggere la prima voluminosa relazione della Corte dei conti sull'attività della Cassa per il Mezzogiorno, avranno certamente riscontrato che a un certo punto la Corte fa rilevare, con un certo garbo, come fra le spese sostenute dalla Cassa vi siano alcuni miliardi di lire dovuti alla gestione di acquedotti e, se non ricordo male, di qualche fognatura. Invece le spese di gestione di tali opere, costruite a carico completo della Cassa per il Mezzogiorno, avrebbero dovuto essere attribuite, secondo il di-

sposto della legge, ai Comuni e a consorzi di Comuni.

La Cassa si difese egregiamente, sostenendo che i Comuni rifiutano di assumere a proprio carico le opere, giustificandosi con le ragioni più varie. Per quel che mi è parso di capire, in generale i Comuni, che versano in condizioni economiche e finanziarie piuttosto disagiate, trovano opportuno che la Cassa allarghi la sua attività alla manutenzione ordinaria delle opere, pur trattandosi di una spesa alla quale la Cassa non è autorizzata dalla legge. D'altro canto, non accettando i Comuni di riceverle, le opere vengono gestite dalla Cassa secondo i principi del buon padre di famiglia e, quindi, mantenute in efficienza e in pieno funzionamento. Ebbene, non sono i 4-5 miliardi che possono preoccupare il Parlamento, tenuto conto del volume delle spese che sono sopportate per la Cassa per il Mezzogiorno, bensì il sintomo — che forse esula dalla nostra competenza per interessare quella della Commissione lavori pubblici — per cui, una volta intervenuto lo Stato tuttofare, gli enti si rifiutano di subentrargli quando è il loro turno. Ossia un sintomo della depressione finanziaria dei Comuni, incapaci persino di sostenere la gestione di un acquedotto o addirittura di collaborare, la qual cosa presta poi il fianco a interpretazioni politiche di diverso genere.

La mia impressione è che qui, in punta di piedi, si accetti questa situazione e, dunque, la Cassa per il Mezzogiorno diventi un gestore ordinario di opere, figura che mai dovrebbe assumere, tenuto conto che essa è e deve rimanere la propugnatrice di una politica di interventi straordinari. La Cassa ha già abbastanza cose da fare per suo con-

to e nei limiti dei suoi presupposti istituzionali senza diventare la Cassa degli acquedotti particolari e senza far cristallizzare nei suoi bilanci i tanti rivoli di spese che sono pur sempre straordinarie. Ragione per cui io penso: almeno dobbiamo dire che ci siamo accorti che ci vogliono fare portare un pacchetto non aperto dentro il quale, dunque, non si sa cosa possa esserci. E se è così, la mia proposta è molto semplice: si sopprime l'articolo 1 e si approvi il disegno di legge nel testo proposto dal Governo alla Camera dei deputati.

B R A C C E S I, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Il Tesoro è d'accordo sull'articolo 2, mentre per quel che concerne le considerazioni e la proposta sull'articolo 1 preferirebbe che fosse il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno a precisare il suo pensiero.

D E L U C A, *relatore*. Mi sembra che, a questo punto, la soluzione più opportuna sia di rinviare la discussione in attesa di avere dei chiarimenti dal ministro Pastore.

P R E S I D E N T E. Poichè non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

Nel frattempo il relatore, senatore De Luca Angelo, è pregato di chiedere chiarimenti in ordine alle eccezioni mosse.

La seduta termina alle ore 11,15.

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari