SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

VENERDÌ 20 DICEMBRE 1963

(8ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNO DI LEGGE

« Riscatto e gestione commissariale delle ferrovie Calabro-Lucane » **(341)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . *Pag.* 105, 109, 110, 112, 119, 121
BONACINA 107, 114, 116, 117
CROLLALANZA 112, 115, 118
DE UNTERRICHTER 108
GENCO, *relatore* 105, 106, 107, 108, 115, 117, 118, 119
GIANCANE 119, 120, 121
MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* . 106, 108, 110, 112, 116, 117, 118. 119, 120, 121
SPEZZANO 110, 112, 119
TESSITORI 109

La seduta è aperta alle ore 17,30.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Gaiani, Giancane, Guanti, Indelli, Jodice, Lombardi, Martinez, Massobrio, Spezzano, Vergani e Zannier.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore Bonacina.

È presente altresì il senatore Tessitori per comunicare il parere della 2ª Commissione (Giustizia), ai sensi dell'articolo 27, secondo comma, del Regolamento.

Interviene il Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile Mannironi.

G U A N T I , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Riscatto e gestione commissariale delle ferrovie Calabro-Lucane » (341) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riscatto e gestione commissariale delle ferrovie Calabro-Lucane », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

G E N C O , *relatore.* Onorevole Presidente, siamo stati una buona ora presso la Commissione di giustizia, dove sono andato, insieme con il collega Bonacina e il senatore Spezzano, a chiedere lumi; e mentre ne siamo usciti, cinque minuti fa, confor-

tati dalla dichiarazione del Presidente e dell'estensore del parere, senatore Tessitori, che la Commissione era di massima favorevole al disegno di legge, pur senza entrare nel merito di competenza della nostra Commissione, due minuti fa, è venuto qui il funzionario addetto alla 2ª Commissione per dirmi di non comunicare il parere della Commissione di giustizia perchè questa ha creduto di tornare sull'argomento e sta ancora discutendo.

Io, prima che lo faccia altri, dirò quali sono le perplessità che ci hanno mosso. Siamo riusciti, finalmente, dopo aver perduto una ora in biblioteca, ad avere nelle mani la legge relativa alla Convenzione famosa del 1926 relativa alla concessione delle ferrovie Calabro-Lucane. Nel 1949 fui relatore per la concessione alle Calabro-Lucane di un prestito per acquisto di materiale rotabile, e mentre nella Convenzione proposta dall'allora ministro Corbellini era previsto l'ammortamento in 35 anni, la Commissione ritenne, su mia proposta, che, trattandosi di materiale che si sarebbe deteriorato fino a rendersi inutilizzabile, o quanto meno fatiscente, dopo 20-25 anni, non potevamo autorizzarne l'ammortamento in un periodo così lungo; esso fu pertanto ridotto a 25 anni. E all'articolo 42 della Convenzione è prevista la procedura del riscatto: « Decorsi venti anni dal giorno dell'apertura dell'intera rete al pubblico servizio » — e i venti anni sono trascorsi — « lo Stato avrà diritto al riscatto della rete stessa:

a) corrispondendo fino alla scadenza del 1985 alla concessionaria o a chi per essa nel caso di cessazione, le annualità assegnatele per la costruzione della rete;

b) rilevando il materiale rotabile al prezzo ordinario di acquisto sotto deduzione delle spese occorrenti per renderlo in condizioni normali di manutenzione;

c) acquistando al prezzo di stima il materiale di esercizio e l'approvvigionamento, utilizzando quello non eccedente i bisogni di sei mesi;

d) corrispondendo alla concessionaria la somma capitale, da determinarsi per la rimanente durata della concessione (al tasso dello sconto ufficiale all'epoca del riscatto) dall'eventuale quota media annua di utili realizzati dalla società, nell'ultimo triennio, per l'esercizio della rete calabro-lucana, in eccedenza al tasso medio dello sconto ufficiale durante tale periodo ».

Ora, per chi, nuovo di questa Commissione, non conosce la storia delle ferrovie Calabro-Lucane, dirò che con una legge del 1911 fu previsto di dotare la regione calabro-lucana e parte della Puglia, di una rete di ferrovie a scartamento ridotto. Fu un grosso errore che si commise a quell'epoca, ma allora non avevamo strade o altre vie di comunicazione e sembrò di aver raggiunto un importante traguardo. Fu quindi prevista la costruzione di una rete della lunghezza di 1271 chilometri. Tale rete cominciò a svilupparsi pian piano, poi venne la guerra 1915-18. Successivamente, nel 1926 (eravamo già sotto il regime fascista) lo Stato ridusse la prevista lunghezza della rete a 737 chilometri stabilendo quali dovevano essere i tronchi da eseguire e fece una nuova convenzione con la quale lo Stato si accollò i nove decimi delle perdite di esercizio.

Questa è la convenzione che regola ancora le ferrovie Calabro-Lucane, sicchè esse ricevono dallo Stato una notevole somma all'anno; cioè, l'hanno fino ad ora ricevuta, perchè adesso muta il regime di gestione delle ferrovie. Nonostante questo importante contributo la ferrovia è rimasta la stessa, perchè si è trattato di tronchi indipendenti l'uno dall'altro.

Ora, cercando nella convenzione la clausola che fa obbligo allo Stato di dare la diffida, io non l'ho trovata ancora.

M A N N I R O N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* È contenuta nella legge, quella clausola.

G E N C O , *relatore.* D'accordo, è nella legge sulle ferrovie concesse, ma, dato che per le ferrovie Calabro-Lucane furono adottati provvedimenti anche in contrasto con la legge generale, pensavo che nella convenzione ne fosse fatto cenno. Il problema è stato posto lucidamente, dinanzi alla 2ª Commissione dal senatore Bonacina. Comunque lo Stato, il 25 settembre 1962, ha notificato alle ferrovie Calabro-Lucane l'atto di diffida

per assumere la gestione diretta delle ferrovie stesse. Ma dal 25 settembre 1962 un anno è trascorso. Perchè lo Stato non ha assunto tale gestione entro l'anno? Il 1° gennaio 1964, quando la concessionaria lascerà la linea, dodici mesi saranno trascorsi. Percio, qualora vi fosse un motivo di nullità nella diffida, sarebbe già trascorso il termine. Che cosa accadrebbe se noi dovessimo rinviare l'approvazione del progetto perchè su questo disegno di legge noi abbiamo le nostre perplessità, soprattutto perchè la Camera dei deputati ha proceduto un po' . . .alla garibaldina?

E voglio aggiungere qualche altra cosa. È chiaro che avendo lo Stato notificato la diffida, avrebbe dovuto procedere al riscatto. Non so se il Sottosegretario potrà fornirci informazioni migliori; io mi attengo a quelle ricevute ieri sera dal ministro Jervolino. Sembra che lo Stato abbia offerto alla società concessionaria, in una prima occasione, la somma di lire 2.100.000.000; la società pare che abbia chiesto 11 miliardi. Nella Commissione di giustizia c'è stato chi ha detto che si trattava di 13 miliardi e c'è stato chi ha parlato di 8 miliardi. Io non conosco quale è la cifra reale: so che a norma del l'articolo 48 le controversie debbono venir regolate con la nomina di un collegio di tre arbitri nominati uno da ciascuna delle due parti e il terzo scelto dal Presidente del Consiglio di Stato. Stando alle notizie fornitemi dal ministro Jervolino, questo collegio arbitrale avrebbe emesso nei giorni scorsi il suo lodo che riduce a lire 2 miliardi e 600.000.000 la somma da corrispondere alla società concessionaria delle ferrovie Calabro-Lucane. Ma noi non ne sappiamo niente.

Questo disegno di legge, tutto sommato, è un disegno di legge di puro e semplice esercizio di un diritto dello Stato. In esso si parla di riscatto: ma se c'era il riscatto, lo dovevamo trovare indicato in uno dei suoi articoli: « La somma occorrente per il riscatto è di lire 2 miliardi e 600.000.000 e sarà prelevata dal capitolo X o Y . . . ». Invece qui si parla di pura e semplice gestione: lo Stato gestisce la ferrovia per mezzo di un suo commissario o sub-commissario da nominare tra i funzionari dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile, da mettere fuori ruolo; il che naturalmente provoca grandissimo piacere in quelli che seguono nei ruoli e che saranno promossi. E coloro i quali si sono dati da fare per la compilazione di questo disegno di legge, lo potevano fare un po' meglio.

Lo Stato viene a riconoscere ufficialmente, nella relazione presentata alla Camera dei deputati, che i bilanci della societa sono falsi, perchè dice: « Noi abbiamo pagato fino adesso i nove decimi delle perdite di esercizio, ma in effetti la perdita è un po' minore, perchè nelle perdite della società sono previste partite di carattere aziendale che non dovranno essere coperte in regime di gestione governativa ». O queste perdite di carattere aziendale sono da attribuire alle ferrovie e allora lo Stato bene ha fatto a pagare, o non sono da attribuire alle ferrovie e allora ha fatto male a pagare, non solo, ma se la gestione dovesse, per l'esclusione di questa partita di carattere aziendale, essere mortificata nel suo esercizio, dovremmo arrivare alla conclusione che il rimedio è peggiore del male.

Premesso questo, dirò che nell'articolo 5 è previsto che « per l'esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato ad avvalersi dei fondi già stanziati sul capitolo 40 del proprio stato di previsione ». Ora, naturalmente, deve intervenire un'altra legge, fra poco o molto tempo: quando dovremo stabilire la somma del riscatto, il Parlamento dovrà approvare la corresponsione di lire 2.600.000.000, a cui la società non potrà sottrarsi perchè, dice l'articolo 48: « Gli arbitri giudicheranno secondo la regola di diritto. La loro sentenza non sarà suscettibile nè di appello nè di ricorso per Cassazione ».

B O N A C I N A . No, è previsto il ricorso per Cassazione.

G E N C O , *relatore*. Dove è previsto?

B O N A C I N A . C'è stata una modifica del 1924, mi pare.

G E N C O , *relatore.* Ma questa è la convenzione del 1926 relativa alle ferrovie Calabro-Lucane. Questa convenzione particolare, a mio parere, prescinde dalla legge di carattere generale. Comunque questa è una questione sulla quale non dobbiamo discettare.

Dicevo: era meglio, dal momento che voi del Governo avete avuto circa un anno e mezzo di tempo, e precisamente quindici mesi oggi — dal 20 settembre 1962 al 20 dicembre 1963 — se facevate una legge un po' migliore, completando anche la parte riguardante il riscatto: potevate fare in tempo, durante la discussione del provvedimento alla Camera, a prevedere e a precisare la somma del riscatto, cioè sareste stati in grado di fare una legge completa, senza essere costretti fra qualche mese, o fra alcune settimane, a promuovere un'altra legge integrativa e complementare di questa, nella quale noi veniamo a riconoscere che questa è appunto una legge senza capo nè coda.

M A N N I R O N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Mi dispiace, ma non è così...

G E N C O , *relatore.* Noi facciamo oggi, in effetti, una legge e poi, fra due mesi, ne dovremo fare un'altra: ciò, scusatemi, non è serio.

Avrei finito su questo argomento, perchè le questioni di carattere giuridico le sta ancora discutendo la Commissione di giustizia e speriamo che, mentre siamo qui riuniti, la Commissione stessa ci faccia pervenire il suo parere.

Ma intanto dico ancora qualche cosa. Credo che i meridionali presenti nella nostra Commissione, vorranno fare eco a questa mia richiesta, non dico con intento di protesta, ma comunque energicamente. Noi — ed io almeno personalmente e per la parte che rappresento — non siamo stati mai favorevoli al regime delle concessioni. A noi interessa che la ferrovia ci sia: che la gestisca lo Stato o la gestisca la società concessionaria non importa. Possiamo essere più favorevoli alla gestione governativa, ma vogliamo sapere qualche cosa su di essa. Le vicende di quella ferrovia sono andate come sono andate; tuttavia essa ha adempiuto ad una funzione sociale e territoriale. Ma oggi, nel 1963, ferrovie a scartamento ridotto non sono più giustificate, anche se adibite al trasporto di persone, come quelle Calabro-Lucane sono infatti presso che totalmente adibite. Dirò inoltre che nei depositi delle ferrovie Calabro-Lucane vi sono centinaia di carri merci abbandonati. Fra l'altro, quando conquistammo l'Etiopia, fu trovato tra Gibuti ed Addis Abeba, uno stock di carri ferroviari: furono imbarcati a bordo di una nave e mandati in Italia, in Puglia, dove stanno tuttora nella stazione di Grumo Appulo. Poichè essi avevano lo stesso scartamento delle Calabro-Lucane vennero depositati a Grumo; se avessero avuto lo stesso scartamento della ferrovia Modena-Suzzara, li avrebbero mandati là. Naturalmente questi carri ad armatura di ferro, abbandonati da decenni, se non sono del tutto arrugginiti, sono certamente inutilizzabili.

D E U N T E R R I C H T E R . Senatore Genco, siamo fuori argomento...

G E N C O , *relatore.* Sì, ma sto facendo un po' di storia, che mi sembra indispensabile per presentare un quadro il più esatto possibile della situazione delle ferrovie di cui stiamo trattando.

Dunque, col 1° gennaio 1964 noi otterremo, approvata questa legge, la gestione governativa della linea ferroviaria Calabro-Lucana: ora vorrei sapere dall'onorevole rappresentante del Governo, se le cose debbono rimanere nello stato in cui si trovano attualmente, cioè col materiale rotabile attuale, con un servizio cioè che è per noi di nessunissimo vantaggio. Io pongo una domanda, alla quale non chiedo una risposta immediata, perchè è ovvio che non la si può dare seduta stante; ma ove non l'avessi, io farò da solo, o in compagnia di altri, una interpellanza in materia. E la domanda è questa: che cosa si intende fare, anche in vista delle mutate condizioni delle nostre zone — in questi ultimi due, in questi ultimissimi anni, come tutti sanno, sono state fatte ricerche di metano e di petrolio (di-

sgraziatamente non ancora utilizzati), sono state create reti di metanodotti, sorgono e stanno sorgendo, e sono anche in avanzata costruzione, stabilimenti industriali nella Valle del Basento, a Metaponto, a Ferrandina e a Pisticci; c'è il porto industriale di Taranto e anche a Bari sono in atto alcune iniziative industriali, come pure in alcune zone della Calabria — cosa si intende fare, domando, di questa ferrovia? Smontarla e chiuderla, sarebbe troppo semplice; trasformarla a scartamento ordinario, sarebbe troppo costoso. Ed allora vogliamo sapere la fine che faranno queste ferrovie. Tutto questo, senatore De Unterrichter, non ha, lo so, nessuna attinenza con il disegno di legge che stiamo discutendo, ma dobbiamo pur sapere che cosa sarà fatto, una volta approvata la legge di riscatto, della ferrovia. Se il provvedimento dovesse sostare negli scaffali del Ministero dei trasporti per lunghissimi anni, noi diciamo subito che non siamo assolutamente disposti a tollerare questo stato di cose.

Onorevoli colleghi, ho finito: se non approvando il disegno di legge in esame la gestione governativa dovesse essere ritardata di un anno, con le conseguenze che ne deriverebbero, io sono favorevole alla sua approvazione, così come ci è stato presentato. Il senatore Bonacina ha posto un problema alla Commissione di giustizia, sperando che il progetto non debba, a seguito di qualche emendamento, ritornare alla Camera.

P R E S I D E N T E . Vorrei pregare il senatore Tessitori, che è giunto adesso, di esporci il parere della 2ª Commissione.

T E S S I T O R I . La 2ª Commissione ha avuto soltanto questa mattina comunicazione del disegno di legge: « Riscatto e gestione commissariale delle ferrovie Calabro-Lucane », già approvato dalla Camera dei deputati, si è subito riunita — dato il carattere urgente del provvedimento — ed ha finito il suo lavoro un minuto fa. La Commissione ha esaminato il disegno di legge ed ha espresso il suo parere per quanto di sua competenza. Ma, come avviene, è difficile mantenersi sempre entro i rigidi confini della competenza: i concetti si allargano e le discussioni si dilatano. Tuttavia la 2ª Commissione ha finito con il dichiararsi favorevole al disegno di legge in considerazione di un aspetto, dirò così, di sostanza, e cioè che le popolazioni interessate attendono, evidentemente, che nella gestione delle ferrovie la società concessionaria sia sostituita dallo Stato; e ciò perchè si spera ne derivi un notevole miglioramento alla situazione attuale, che, sembra, lasci molto a desiderare.

In considerazione di questa attesa, la 2ª Commissione ha superato alcune difficoltà, derivanti soprattutto dal fatto della mancanza di documenti, ritenuti indispensabili per l'esame degli aspetti strettamente giuridici del problema. La mancanza innanzitutto — non dico del tempo materiale per esaminare il testo unico del 1912, che non sarebbe un argomento valido, poichè il Parlamento è, per definizione, conoscitore di tutta la legislazione — dell'atto di concessione, al fine di mettere la Commissione di giustizia in condizioni di esaminare la portata della clausola compromissoria per il caso di contestazione sulla misura dell'indennità di riscatto da corrispondere alla società, a norma dell'articolo 42 della legge del 1926, clausola che poteva presentare aspetti e problemi giuridici, dimenticati dalla legge del 1926. Mancava in relazione a quella clausola compromissoria il lodo compromissorio, cioè a dire, il verbale che fissa i quesiti sui quali il collegio arbitrale, preveduto dalla legge, è chiamato a decidere. Gli onorevoli colleghi della Commissione dei trasporti, che sono intervenuti nella nostra Commissione di giustizia, ci hanno verbalmente informato che il lodo arbitrale sarebbe già stato pronunciato, ma non sappiamo se il lodo sia stato notificato. E notate che il lodo, per avere efficacia giuridica, deve, per legge, ottenere l'approvazione da parte del Parlamento, mentre la sentenza del magistrato, qualunque esso sia, una volta passata in giudicato, non esige naturalmente interventi del potere legislativo. Ora si sarebbe voluto delibare anche il merito: la 2ª Commissione cioè

avrebbe desiderato conoscere quali erano le richieste della società concessionaria, quanti milioni, o quanti miliardi, chiedeva; quale sarebbe stata la profferta dell'Amministrazione: al fine di vagliare se tra la pretesa della Società mediterranea delle ferrovie Calabro-Lucane e l'offerta dell'Amministrazione, la differenza fosse stata tale da consigliare fosse evitata tutta quella procedura, quella bardatura conseguente all'attesa del lodo, con le relative spese, distacco di funzionari in Calabria, collocamento fuori ruolo e conseguenti indennità, spese per il lodo arbitrale e via discorrendo. Tutte cose che, secondo il relatore della 2ª Commissione, avrebbero consentito di suggerirvi qualche direttiva per la decisione di merito. Ma, data l'urgenza, ripeto, e dato che qualunque modificazione che fosse portata al testo del disegno di legge, farebbe rimbalzare il provvedimento alla Camera, si è prospettata la opportunità della sua approvazione e ciò anche per le conseguenze dannose che potrebbero derivare all'Amministrazione dello Stato, per il fatto di non aver osservata la scadenza, prevista dalla diffida notificata il 25 settembre del 1962, del 1° gennaio 1964, che è il termine fissato perchè abbia effetto il riscatto.

Il collega Bonacina faceva delle eleganti questioni giuridiche, sostenuto anche dal collega Spezzano, ma in definitiva tutte quelle questioni avrebbero determinato la introduzione di modifiche al testo, ciò che dunque avrebbe avuto come conseguenza ciò che vi ho detto, quanto meno le preoccupazioni per il fatto del mancato mantenimento della data di inizio del riscatto, che è il 1° gennaio 1964; e badate che l'atto di diffida costituisce elemento fondamentale da cui sorgono eventuali diritti a favore della parte contraente in confronto allo Stato. Tutto questo ha determinato, quindi, la 2ª Commissione ad esprimere (e sono stati d'accordo tutti) il suo parere favorevole in via di massima, ma con espresso incarico a chi vi parla di far presenti le preoccupazioni che ho testè esposte.

P R E S I D E N T E . Anch'io, quando ieri ho ricevuto l'assegnazione, ero un po' preoccupato del fatto di dover discutere subito questo disegno di legge, senza lasciare un po' di respiro nel suo esame; e devo dire che mi sono arreso alla considerazione fatta proprio adesso dal senatore Tessitori, la stessa considerazione che ha indotto la 2ª Commissione a dare il parere favorevole, nonostante le riserve di carattere generale.

Io non so se gli onorevoli colleghi, prima di cominciare la discussione, desiderino sentire le osservazioni del Governo, o se preferiscano rimandare le dichiarazioni del Governo alla fine dei loro interventi.

M A N N I R O N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Io pregherei, signor Presidente, di lasciarmi fare una breve esposizione dei fatti, delle questioni giuridiche e dell'antefatto, in maniera che gli onorevoli commissari che non hanno avuto la materiale possibilità di consultare gli atti, abbiano per lo meno maggiori elementi di giudizio prima di prendere la parola. Ho la speranza, l'illusione che, dopo i chiarimenti che io darò, la discussione si ridimensionerà e si semplificherà.

S P E Z Z A N O . Ho chiesto la parola perchè credo che, dopo il mio intervento, le dichiarazioni del Governo potranno essere più complete.

Comincio con il ricordare all'onorevole Presidente e ai colleghi che oggi è il secondo anniversario dell'immane disastro della Fiumarella, nel quale cento persone persero la vita; erano gran parte studenti o lavoratori che si recavano nella vicina città di Catanzaro.

Vi fu allora, un'ondata di emozione popolare ed il problema delle Calabro-Lucane diventò il problema del giorno. Si sono avuti così molti convegni, sono venuti in Calabria il ministro Spataro e il ministro Mattarella ai quali abbiamo avanzato delle richieste precise. A distanza di due anni ci si propone questo disegno di legge che ha per titolo: « Riscatto e gestione commissariale delle ferrovie Calabro-Lucane ».

Ora è evidente che questo è il primo passo al quale debbono seguirne altri. Sotto questo aspetto ci dichiariamo non solo fa-

vorevoli, ma favorevolissimi al disegno di legge in discussione. Però sorgono alcuni dubbi, determinati da vari motivi.

Innanzi tutto, il materiale informativo che abbiamo è del tutto insufficiente per formulare un serio giudizio. Infatti abbiamo a disposizione l'originario disegno di legge governativo, il resoconto della Commissione della Camera, il testo del disegno di legge approvato. Evidentemente è troppo poco per poter esprimere un giudizio. Non solo! È addirittura irrisorio il tempo che abbiamo avuto a nostra disposizione, tanto più che nel disegno di legge viene richiamata, per lo meno, un'altra decina di leggi che nessuno di noi ha potuto consultare.

Lasciamo da parte la retorica del collega Tessitori secondo cui noi, per definizione, dobbiamo conoscere le leggi! La realtà è che nessuno di noi ne conosce nemmeno i titoli. Quando si è approvata la legge che istituiva le Casse mutue contadine, si è richiamata una legge che nessuno conosceva e le conseguenze sono, purtroppo, note.

Inoltre il disegno di legge che discutiamo è stato largamente emendato dalla Camera dei deputati, e se debbo credere al bollettino delle Commissioni parlamentari, gli emendamenti sono stati proposti dal Governo: per cui ci sarebbe da domandarsi come mai il Governo ha presentato prima il disegno di legge e immediatamente dopo ha sentito la necessità di emendarlo.

Gli emendamenti apportati sono costituiti dagli articoli 3 e 4 che mancavano del tutto nell'originario disegno di legge.

Con l'articolo 3 « il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — è autorizzato a rilevare, dal 1° gennaio 1964, gli autoservizi di linea integrativi delle ferrovie Calabro-Lucane, dei quali risulti, allo stato, concessionaria la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, società per azioni ». Con l'articolo 4 si stabilisce che « alla determinazione della indennità da corrispondere alla Società predetta, quale corrispettivo del materiale automobilistico da acquisire, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — è autorizzato a provvedere a prezzo di stima ed, in caso di disaccordo con la Società, a ricorrere allo stesso procedimento di cui al precedente articolo 2, mentre per il rilievo degli autoservizi e per l'organizzazione aziendale è da corrispondere alla Società una annualità eguale alla terza parte della somma degli introiti netti delle autolinee nei tre dei cinque anni immediatamente precedenti il rilievo, che hanno dato introiti maggiori ».

E ciò rappresenta un precedente pericoloso. Infatti, quando si creeranno le Regioni, se dovranno provvedere a gestire alcune linee, saranno tenute a pagare il materiale, eccetera? Quello di oggi è un precedente pericoloso; per cui vorremmo una dichiarazione precisa che questo precedente non è impegnativo, e non potrà essere invocato nè come precedente nè tanto meno come prassi.

Personalmente, come avvocato, penso che noi corriamo il rischio di vedere impugnata questa legge dinanzi alla Corte costituzionale. Questo mio dubbio sono andato ad esprimere dinanzi alla Commissione giustizia, e il Sottosegretario per la giustizia mi ha detto che il dubbio era sorto anche al suo Ministro ma che i « soloni » l'avevano esaminato e non avevano affacciato perplessità.

Il mio dubbio è questo: la legge richiamata parla delle ferrovie e non delle autolinee. Col provvedimento in esame si può sostenere che andiamo oltre la legge.

Per evitare questo pericolo dovremmo emendare la legge. Ci sono 99 probabilità su 100 che ciò facendo tutto quello che è stato fatto resti, non cadano cioè il riscatto e la gestione commissariale. Ma, sia pure in proporzioni minime, il pericolo che tutto cada esiste.

Secondo il senatore Bonacina vi sarebbe una via d'uscita per evitare questo pericolo; la via indicata dal senatore Bonacina non mi ha convinto e per questo siamo andati, io, lui e il collega Genco, a proporre il quesito alla Commissione giustizia, la quale, in un primo momento, ha cercato di lavarsene le mani, poi, per bocca del senatore Tessitori, come avete sentito, ci ha fatto sapere che se noi non approvassimo il disegno

di legge così com'è, cadrebbe tutto. Per cui io ritorno all'affermazione iniziale che da parte nostra approviamo il disegno di legge. Penso però che sia opportuno, da parte di ognuno di noi, palesare che, pur approvando questo disegno di legge, ci riserviamo di presentare un provvedimento legislativo che chiarisca queste perplessità.

Ma, onorevoli colleghi, sorge un problema molto grave dal punto di vista giuridico. Alla stregua di questo disegno di legge si creano dei *diritti*, che saranno *quesiti* nel momento in cui faremo la nuova legge. Per evitare questo pericolo io penso che vi sia un mezzo, ed efficacissimo: che la nuova legge abbia carattere interpretativo e dichiari esplicitamente che ha effetto retroattivo.

Intendiamoci, non è la via sicura per sanare la situazione, ma per lo meno ci lasciamo le porte aperte, e perciò approvando questo disegno di legge dichiariamo: approviamo il presente disegno di legge ma assumiamo l'impegno, per evitare dubbi e correggere errori, di presentare un altro disegno di legge che abbia carattere interpretativo in ciò che può essere interpretato e carattere retroattivo per tutto il resto.

Il relatore, senatore Genco, ha fatto alcune considerazioni ed ha posto alcuni problemi, buona parte dei quali io condivido. Specialmente per quello che lo Stato ha indebitamente pagato alla Società concessionaria: bisogna trarre le conseguenze; noi l'abbiamo già detto due o tre anni or sono. Avendo pagato male, lo Stato deve agire per riavere quello che è stato indebitamente pagato. Altro problema affrontato dal senatore Genco: non preme tanto che la gestione sia dello Stato o della concessionaria. Il collega Genco può opinare così, ma io penso che, a parità di condizioni, la gestione dello Stato sia preferibile.

Concludo proponendo, a nome anche dei miei colleghi di Gruppo, tutti gli ordini del giorno che sono stati proposti alla Camera dei deputati. Penso che il Presidente possa dispensarmi dalla fatica di copiarli e quindi invitare il Governo a dichiarare che, anche in questa sede, approva quegli ordini del giorno, che sono stati presentati alla Camera e che oggi vengono ripresentati qui.

P R E S I D E N T E . Pertanto li consideriamo come presentati di nuovo...

S P E Z Z A N O . Tranne il penultimo, lettera *a*), quello che, come è detto nel Bollettino delle Commissioni della Camera, il Governo non ha approvato.

M A N N I R O N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Debbo dichiarare, per precisione e chiarezza, che quegli ordini del giorno, in sede di Commissione della Camera, furono da me accettati come raccomandazione, e non accettati puramente e semplicemente; il che, naturalmente, è diverso.

S P E Z Z A N O . Chiedo che vengano accettati nella stessa forma nella quale sono stati accolti alla Camera.

C R O L L A L A N Z A . Purtroppo noi ci troviamo in una situazione alquanto anormale, ancora una volta: prima che il Governo abbia ottenuto la fiducia dei due rami del Parlamento, ci viene presentata una legge che, per giunta, dovremmo approvare a tamburo battente, già approvata dall'altro ramo del Parlamento. Ciò potrebbe fornire agli interessati motivo di ricorso alla Corte costituzionale. La Società, infatti, cercherà di appigliarsi ad ogni possibilità per resistere all'azione del Governo. Purtroppo la situazione che si è determinata, dal punto di vista giuridico, è quanto mai ingarbugliata, come è stato, per altro, già fatto presente da alcuni colleghi e sottolineato dallo stesso parere della 2ª Commissione, la quale è giunta però a questa conclusione: « Vi sono molti aspetti discutibili, molte riserve, ma, allo stato attuale delle cose, conviene approvare, e che Dio ce la mandi buona ».

S P E Z Z A N O . Io dicevo in sostanza, che è meglio farsi tagliare una gamba, piuttosto che farsi tagliare la testa...

C R O L L A L A N Z A . Io sono favorevole al riscatto, perchè, essendo di Bari, città in cui termina la rete delle ferrovie Calabro-Lucane, conosco purtroppo come fun-

ziona il servizio; e — pur essendo fra coloro che difendono, quando se ne presenti l'occasione, l'iniziativa privata — sostengo che quando essa lascia a desiderare, come nel caso particolare di questa concessionaria di un così vasto ed importante servizio pubblico, è perfettamente logico che ad essa subentri lo Stato, e lo eserciti in modo di soddisfare le esigenze delle popolazioni interessate.

Premesso dunque che sono favorevole al riscatto, devo associarmi però a quanto è stato prospettato, prima, dal relatore senatore Genco e, poi, sostenuto anche dal collega senatore Spezzano, e cioè che non basta riscattare la rete di queste ferrovie che per fortuna, caro senatore Genco — lei ha voluto ironizzare chiamando in causa il Negus e le vetture già in servizio sulla Gibuti-Addis Abeba —, fu limitata nel suo sviluppo costruttivo, nel 1926; ma occorre anche ammodernarla radicalmente.

Dal 1912, epoca della concessione, al 1926, la situazione nel campo dei trasporti su strada ferrata, a seguito dello sviluppo della motorizzazione, doveva logicamente essere riesaminata, sia per le Calabro-Lucane che per tutte le altre ferrovie concesse che apparivano in vari casi superate.

Pur essendo state ridimensionate nel loro sviluppo, le Calabro-Lucane rappresentano oggi un autentico anacronismo tecnico ed una delle maggiori calamità, nel campo dei trasporti, del Mezzogiorno, e, direi, la ragione prima per cui la rete delle ferrovie dello Stato, in tali regioni, non è stata adeguatamente integrata ai fini delle esigenze delle popolazioni. La rete delle Calabro-Lucane fu concepita, e realizzata, in conformità di situazioni elettoralistiche, per cui i tracciati dei vari tronchi, spesso, subirono le influenze politiche degli esponenti parlamentari delle regioni attraversate. Si deve a tali errori, che non potevano non ripercuotersi sull'esercizio, se la maggior parte del fondo a disposizione del Ministero per ferrovie concesse, è stato sin'ora assorbito proprio dalle Calabro-Lucane. È stato osservato, durante questa discussione, che lo Stato, nel 1926, ha concesso alla Società il rimborso delle perdite nella misura di nove decimi: è vero, ma non si deve ignorare che dal 1912 al 1926, indipendentemente dai probabili espedienti della società per far figurare perdite maggiori, tali ferrovie, di anno in anno, hanno subito un passivo sempre maggiore, non soltanto per la concorrenza della motorizzazione su strada, e quindi della sempre più scarsa affluenza sia di viaggiatori che di merci, ma anche perchè si rivelavano sempre più superate tecnicamente.

Per non dilungarmi, dirò che, nello stesso momento che noi approviamo questa legge, con tutti i rischi che alcune disposizioni di essa comportano — ed in ciò sono d'accordo con il senatore Spezzano — noi dobbiamo invocare una nuova legge che valga ad interpretare ed integrare questa che tante perplessità ha suscitato. Sui rilievi formulati nei riguardi di alcune norme sono d'accordo; non so, invece, se potremo essere d'accordo sulla retroattività, dove appaiono più che giustificate molte riserve. Nell'approvare questo disegno di legge, con tutti i rischi ad esso connessi, come pugliese, quindi come appartenente ad una delle regioni particolarmente interessate, devo ripetere quanto già detto, e cioè che lo Stato non si deve limitare a rilevare la rete delle Calabro-Lucane semplicemente per cercare di migliorare l'esercizio, mantenendola però nelle attuali caratteristiche tecniche. È inutile farsi illusioni: lo Stato, nonostante ogni impegno nella nuova gestione, miracoli non potrà farne. Il problema, a mio modo di vedere, assume tutt'altro aspetto: dovrà procedersi all'eliminazione dalla rete di tronchi che non sono suscettibili di rendimento economico nemmeno con l'ammodernamento, sostituendoli con servizi automobilistici, e procedersi alla sostituzione radicale di altri tronchi, con la rettifica del tracciato e la trasformazione in scartamento ordinario.

Mi riferisco, in modo particolare, ad un tronco che riguarda la Puglia e la Lucania, cioè al tronco Bari-Altamura-Matera, per il quale abbiamo auspicato ed auspichiamo da tempo, noi baresi e lucani, la costruzione, in sostituzione, di un'altra linea delle ferrovie dello Stato; della Bari-Altamura-Metaponto, cioè di una linea che, *grosso modo*, può considerarsi, nel tratto iniziale,

con un più agevole e felice tracciato, parallela all'attuale Bari-Matera, ma destinata non soltanto a collegare agevolmente Bari a Matera, ma ad allacciare, rapidamente, con caratteristiche di linea di grande comunicazione la Sicilia, attraverso la jonica e l'adriatica, con l'Italia meridionale e settentrionale.

Per la progettata nuova linea, allorchè nella passata legislatura fu presentato apposito disegno di legge d'iniziativa parlamentare, vi è stata una realizzazione favorevole del senatore Florena, che non ha potuto non riconoscerne l'utilità, in relazione anche alla nuova realtà economica che si sta determinando nel Mezzogiorno con le opere di trasformazione fondiaria, lungo il litorale jonico, e con la creazione di aree industriali e di poli di sviluppo in Puglia e nella Lucania. Sarebbe quindi illogico limitarsi ad ammodernare un tronco delle Calabro-Lucane che risulterebbe sempre inadeguato alle nuove esigenze delle popolazioni interessate.

Assai più saggio è quindi utilizzare quella parte di contributo di concessione, che aveva la società per il tronco Bari-Matera, come annualità per consentire la costruzione della Bari-Altamura-Matera-Metaponto a scartamento ordinario.

Con queste riserve e con questi suggerimenti, dichiaro di essere favorevole alla approvazione del disegno di legge in esame.

B O N A C I N A . Signor Presidente, il rappresentante del Governo si è cortesemente offerto di darci alcune delucidazioni. Ora, rinviando alla sua replica conclusiva i chiarimenti che crederà di darci, vorrei rivolgere una domanda mossa dalla stessa considerazione che ci ha indotti stamane a recarci presso la Commissione giustizia del Senato.

Questo disegno di legge presenta notevoli imperfezioni e, con taluni articoli, come meglio dirò, in modo particolare con gli articoli 3 e 4, solleva alquante preoccupazioni. D'altra parte, sembra che ci troviamo dinanzi ad una rigida alternativa: o approviamo oggi il provvedimento ovvero crolla tutto.

L'articolo 1 approva, con efficacia dal 1° gennaio 1964, l'atto di diffida, e poi dispone il riscatto con la stessa decorrenza. Senonchè, osservo che il testo unico sulle ferrovie concesse stabilisce che l'atto di diffida debba precedere di almeno un anno l'effettuazione del riscatto. Mi sembra pertanto che nel citato articolo 1 ci sia una evidente contraddizione.

Guardando alla fase amministrativa del provvedimento, debbo presumere che l'atto di diffida notificato dal Ministero dei trasporti abbia stabilito, esso, nella data del 1° gennaio 1964, il termine di decorrenza e di attuazione del riscatto, posteriore di oltre un anno alla data della diffida, secondo quanto dispone il primo comma dell'articolo 193 del testo unico. Senonchè, così come risulta configurato dalla legge, la diffida è un atto unilaterale e non bilaterale: esso è indubbiamente produttivo di aspettative o diritti conseguenziali, i quali però sono esclusivamente connessi all'effettuazione del riscatto. Altre conseguenze derivanti direttamente dall'atto unilaterale della diffida, non ne vedo. E allora, la domanda cui ho fatto cenno: che cosa accadrebbe se oggi il Ministero dei trasporti, modificando l'atto di diffida di cui resterebbe ferma la validità ai fini di quanto vogliamo ottenere, indicasse come data di effettuazione del riscatto non più il 1° gennaio 1964, ma, ad esempio, il 1° febbraio o il 1° marzo?

Se per caso non accadesse nulla in termini di lesione di diritti o di interessi legittimi, converrebbe la proposta modifica dell'atto di diffida: infatti, avremmo a disposizione il tempo necessario per eliminare le preoccupazioni di cui parlerò, emendando il disegno di legge e rimandandolo poi alla Camera dei deputati, per l'approvazione definitiva, senza rimanere schiavi della rigida alternativa cui ho fatto cenno in principio.

I seri problemi ai quali mi sono richiamato, si possono così sintetizzare. L'articolo 4 del disegno di legge introduce un gravissimo precedente, perchè riconosce il diritto, a favore delle imprese concessionarie di autoservizi, di ottenere una specie di in-

dennizzo di avviamento allorchè lo Stato proceda alla revoca delle concessioni od anche al loro non rinnovo: e riconosce tale diritto, benchè si tratti di concessioni provvisorie annuali rinnovabili. Il precedente è tanto più grave, in quanto lo Stato concedente si riconoscerebbe obbligato al pagamento dell'indennità di avviamento derivante dall'esercizio di una concessione che fa capo appunto allo Stato: cosa in sè stessa assurda. È ben vero che una costante giurisprudenza del Consiglio di Stato riconosce la legittima aspettativa dei concessionari di autolinee provvisorie a ottenere annualmente il rinnovo delle concessioni. È vero quindi che, per questa strada, le concessioni automobilistiche formalmente provvisorie sono state rese nella sostanza assai simili a quelle definitive. Ma è anche vero che codesta giurisprudenza del Consiglio di Stato si è formata in presenza di conflitti di interessi tra concessionari privati ed altri aspiranti concessionari ugualmente privati: non ha mai preso in esame, invece, il caso specifico che oggi dobbiamo risolvere, e cioè il non rinnovo della concessione provvisoria da parte dello Stato per l'intervenuta decisione dello Stato stesso di assumere i servizi in gestione diretta.

La pericolosità di questo precedente appare in tutta la sua evidenza quando pensiamo al potere che le Regioni avranno di legiferare sulla disciplina e la gestione dei pubblici autoservizi stradali, e quindi al l'eventualità, tutt'altro che improbabile, di una decisione delle Regioni di avocare in tutto o in parte la gestione degli autoservizi stradali a se stesse, ovvero a Provincie e Comuni. In tale eventualità, sarebbe davvero inaccettabile l'orientamento di accollare alle Regioni, oltre che l'obbligo ovvio di rilevare mezzi ed impianti, anche l'onere di indennizzare i concessionari del cosiddetto avviamento, la cui entità, ragguagliata da questo disegno di legge ad un anno degli introiti netti, non è poco.

Il secondo grosso problema che sollevo è il seguente. L'articolo 4 parla di « introiti netti ». Ma il Governo deve precisare, almeno in sede di discussione, se, come ritengo doveroso, per introiti netti si intendano i « prodotti netti » di cui parla l'articolo 49 del testo unico sulle ferrovie concesse: cioè i prodotti lordi del traffico, depurati di tutte le spese di esercizio elencate in detto articolo. Si tratta di una precisazione essenziale, sia per contenere l'onere, che per evitare interpretazioni litigiose. E, anche a questo proposito, come vedete, sarebbe assai più proficuo un emendamento che non una semplice dichiarazione del Governo.

Infine, altra osservazione: l'articolo 2 del disegno di legge stabilisce che la determinazione dell'indennizzo è fatta attraverso le norme regolatrici delle convenzioni e attraverso l'arbitrato obbligatorio. Ma come si concilia questo parallelismo di procedura, quando sappiamo che sostanzialmente è in corso la procedura dell'arbitrato, la quale risulta anche definita, e ricordiamo che l'arbitrato è soggetto solo al ricorso per Cassazione?

G E N C O , *relatore*. Ma il ricorso è escluso dalle convenzioni speciali.

B O N A C I N A . Però quando noi abbiamo un articolo 2 così confusamente articolato, io mi domando se non veniamo a creare dei precedenti di possibili impugnative che ci debbono preoccupare. Per questo io ritorno sulla domanda sulla quale avrei piacere di sentire il parere del Governo.

G E N C O , *relatore*. Prima che il Sottosegretario risponda, debbo far presente brevemente che nella mia esposizione ho dimenticato il meglio della questione. Le considerazioni fatte dal senatore Bonacina le abbiamo prospettate prima alla Commissione e non ritornerò sull'argomento. C'è una parte del secondo comma dell'articolo 188, in cui è detto che la somma del riscatto deve essere indicata prima della diffida.

B O N A C I N A . « La diffida non produce alcun effetto se non è seguita dall'accordo sull'indennità di riscatto o se non viene notificata entro tre mesi dalla data della deliberazione arbitrale ».

G E N C O , *relatore*. Se decidiamo di approvare il disegno di legge sarà il caso di ripresentare gli ordini del giorno pre-

sentati alla Camera. Fin dall'8 febbraio 1949, durante una discussione davanti al Senato io ho chiesto al Ministro dei trasporti del tempo di dirci qual'è il programma e in quanti anni si vuol attuare un completo piano di costruzioni stradali e ferroviarie nel Mezzogiorno. Su questo tema sono tornato sempre alla carica ed ho pregato il Ministro dei trasporti, nella discussione dell'ultimo bilancio, di nominare una Commissione che studi l'attuazione di tale piano.

Circa l'articolo 6, relativo al trattamento del personale delle ferrovie Calabro-Lucane, c'è da precisare che le ferrovie, per necessità di servizio, prima della diffida, e anche dopo, hanno dovuto assumere del personale per mantenere la linea. È chiaro che anche dopo la diffida la linea andava mantenuta, altrimenti ne sarebbe andata di mezzo la sicurezza dell'esercizio. Ora che cosa succederà di questa gente che ha lavorato per un anno o due e che non è ancora inquadrata in organico? Da qui la mia preoccupazione che con l'assunzione da parte dello Stato della gestione vengano messi sul lastrico 20, 30, 40 operai e di questo si dia colpa allo Stato. Per cui volevo presentare un ordine del giorno a questo proposito, a meno che il Governo non dichiari che esaminerà con comprensione la sorte del personale, soprattutto di quel personale che, saltuariamente o continuativamente, ha fatto servizio per parecchi mesi se non per diversi anni, presso le Calabro-Lucane.

Onorevole Presidente, tante volte abbiamo parlato di altre ferrovie e ci siamo preoccupati del personale con un articolo *ad hoc*, che stabiliva che il personale in servizio con contratto definitivo o contratto provvisorio rimaneva in servizio. In questo disegno di legge non si dice nulla al riguardo; e la cosa desta preoccupazione. Per questo chiedo al Governo assicurazioni.

M A N N I R O N I . *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Signor Presidente, onorevoli senatori, se dovessi considerare il modo in cui, nel primo momento, è stato accolto questo disegno di legge in Commissione, dovrei essere veramente scoraggiato nell'iniziare questo mio breve intervento. Però, mi conforta l'affermazione fondamentale, preliminare o conclusiva, secondo la quale concordemente dagli onorevoli Commissari si è detto: questa legge siamo disposti ad approvarla e l'approviamo. Tale affermazione per il Governo è molto, direi che per adesso è tutto. Però, essa è stata accompagnata da numerose riserve che hanno rivelato negli onorevoli Commissari perplessità, preoccupazioni e timori di vario genere. Io desidero soffermarmi su questi e vorrei subito dire, quasi in apertura, che la Commissione può, secondo me, con tutta tranquillità, approvare questo disegno di legge, anche se lo si è portato qui sotto l'insegna della fretta e dell'urgenza. Urgenza c'è, infatti: tutti l'hanno riconosciuta perchè è un dato obiettivo. Se il Parlamento non approvasse il disegno di legge in questi giorni, tutta la procedura seguita fino ad ora per addivenire al riscatto di quella rete ferroviaria cadrebbe nel nulla, e la conseguenza sarebbe che la gestione della ferrovia stessa resterebbe sempre affidata alla società concessionaria e bisognerebbe procedere a una seconda diffida che potrebbe aver efficacia soltanto dopo un anno.

B O N A C I N A . Quindi ella risponde negativamente al quesito proposto.

M A N N I R O N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Volevo, infatti, dare chiarimenti su una riserva di carattere giuridico qui affacciata. Credo che non sia rettificabile e correggibile la diffida, che è già stata fatta, perchè essa costituisce un complesso atto giuridico che non è scindibile ad arbitrio dell'Amministrazione, che pure ha fatto un atto unilaterale dal punto di vista giuridico. Con quella diffida, che fu notificata nel settembre del 1962, la Società è stata messa in preavviso e le si è detto che la concessione è revocata, e che si opererà il riscatto per il passaggio della gestione allo Stato. La Società, è vero, non ha partecipato giuridicamente alla diffida, ma col suo silenzio sostanzialmente l'ha accettata e si è creata un'aspettativa o forse un diritto, che co-

munque mette l'Amministrazione nella condizione di non modificare più quel termine. Se si dovesse notificare una nuova diffida a modifica della precedente, bisognerebbe attendere un altro anno per operare quel riscatto, che si potrebbe invece fare il 1° gennaio 1964, se la prima diffida non sarà modificata o ripetuta.

Ora, dicevo, che la Commissione può con tutta tranquillità approvare la legge, anche perchè, senatore Genco, questa non è la legge definitiva, in quanto ne presuppone un'altra. Direi che è il requisito della procedibilità della seconda azione, definitiva, della seconda legge, cioè, che il Parlamento sarà chiamato ad esaminare ed invitato ad approvare, quando verrà determinato il valore dell'indennizzo dovuto alla Società concessionaria e si dovrà stanziare con altra legge la somma corrispondente.

Però, devo precisare che quella seconda legge non autorizzerà il Parlamento ad entrare nel merito del *quantum* del riscatto. La legge fondamentale del 1908 prescrive che il riscatto debba essere preceduto da un atto di diffida da notificarsi almeno un anno prima della data di scadenza. L'articolo successivo stabilisce che, in ogni caso, l'efficacia della diffida è subordinata, nell'interesse dello Stato, all'approvazione della stessa diffida dal Parlamento, al quale il Governo deve presentare in tempo utile le proposte per il riscatto stesso. Nel caso in cui il Governo ritenga non conveniente il riscatto, deve darne comunicazione al Parlamento in tempo utile.

Noi che cosa abbiamo fatto? Abbiamo portato all'approvazione delle Camere la proposta del riscatto, la decisione unilaterale dell'Amministrazione di riscattare la linea ferroviaria e, in ottemperanza delle precise disposizioni di legge, abbiamo portato la diffida, che fu notificata regolarmente alla concessionaria, all'approvazione del Parlamento. È qui che il Parlamento esprime il suo giudizio sulla convenienza o meno del riscatto. Per quello che riguarda il *quantum*, il Parlamento sarà chiamato a deliberare in un secondo tempo, e dovrà solo approvare lo stanziamento. Il *quantum*, come si sa, viene stabilito, a norma dell'articolo 192, da un arbitrato, il quale giudica con i poteri degli arbitri amichevoli compositori, cioè a dire con sentenza che è inappellabile e non impugnabile se non per motivi di legittimità. Dopo che il Parlamento ha approvato la diffida per questa procedura amministrativa di riscatto, ci si deve rimettere alle norme sancite da una legge precedente. Non potrebbe il Parlamento giudicare il lodo degli arbitri, giacchè sarebbe come se si avesse la pretesa di giudicare sulle sentenze emanate dai giudici.

L'unica cosa che potrebbe fare sarebbe questa: chiamato per la seconda volta a decidere sullo stanziamento dei fondi il Parlamento può negare lo stanziamento stesso e tutto cadrebbe nel nulla. Tutta l'operazione amministrativa e l'*iter* percorso non avrebbero, quindi, efficacia pratica; però, la conseguenza sarebbe anche che la rete ferroviaria tornerebbe alla società concessionaria, con tutti i diritti e conseguenze che ne derivano.

Devo aggiungere che questa è la prima volta, è il primo caso che si effettua il riscatto di una ferrovia concessa, dal 1908 ad oggi.

B O N A C I N A . No, ve ne sono stati altri due . . .

G E N C O , *relatore*. Ne abbiamo avuti altri: per esempio quella per la Suzzara-Mantova e per la Santhià-Biella; ed erano peraltro ferrovie a scartamento normale.

M A N N I R O N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Io riferisco quanto mi hanno detto al Ministero; da parte mia, in tanti anni di vita parlamentare, non avevo mai visto un'azione simile. Desidero, comunque, ricordare che quelle altre leggi di cui mi si parla, tendevano ad inserire le ferrovie riscattate nel l'azienda ferroviaria dello Stato. Le ferrovie Calabro-Lucane, invece, essendo a scartamento ridotto, non rientrano nell'Azienda ferroviaria italiana, come qualcuno dei colleghi deputati aveva chiesto in Commissione alla Camera, ma diventano una rete di proprietà dello Stato che la gestisce con un commissario, in gestione speciale. . .

CROLLALANZA. ...e ciò indica la provvisorietà...

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* ...finchè non ci sarà un'altra legge che modificherà l'attuale. Comunque, onorevoli senatori, il problema delle ferrovie concesse al quale hanno accennato sia il relatore senatore Genco, che i colleghi Crollalanza e Spezzano, un problema grave e complesso, che attende da tanto tempo una soluzione radicale da parte dello Stato. Pugliesi e calabresi si lamentano del funzionamento di questa linea; ma se si conoscessero le condizioni delle altre ferrovie concesse, io credo che non avrebbero a dolersi tanto per le Calabro-Lucane. Tutte le ferrovie concesse sono in gravissime condizioni tecniche e finanziaziarie; sono tutte gravemente deficitarie, tanto che lo Stato sta integrando, in forza di una legge, regolarmente ogni mese, il *deficit* di bilancio coll'erogazione di sussidi che mettono le società appena in condizioni di far fronte agli impegni per il pagamento dei salari e degli stipendi; altrimenti non andrebbero avanti, e non sarebbero nemmeno in grado di curare la manutenzione indispensabile per la sicurezza del traffico. Quella delle società concessionarie è una situazione estremamente complessa e grave che dovrà essere affrontata dal Governo con una visione organica e totale e in separata sede.

E torniamo alle Calabro-Lucane. Quando la Commissione avrà ratificato la diffida, avrà creato il primo presupposto per l'operazione di riscatto. Questo è il punto.

Il prezzo del riscatto sarà quello che determineranno gli arbitri amichevoli compositori. Volevo spiegare, poi, le ragioni del ritardo con cui questo disegno di legge viene presentato al Parlamento: il ritardo è stato provocato dal fatto che l'Amministrazione ha lungamente trattato con la società concessionaria, per vedere se si poteva arrivare a stabilire amichevolmente e d'accordo il *quantum* del riscatto. Senonchè tali trattative non hanno approdato ad alcun risultato concreto e si è, quindi, ricorso al lodo degli arbitri, nella speranza che questi potessero emetterlo in tempo utile per poterlo presentare al Parlamento insieme alla diffida. In quel caso si sarebbe potuta fare una legge unica.

L'arbitrato è costato molta fatica per i rilievi di carattere tecnico, e siamo arrivati alla scadenza del termine fissato per la diffida senza avere ottenuto in forma valida, giuridicamente, il lodo arbitrale che si attende ancora. Questo, ripeto, è il punto cui siamo giunti.

Preciso altresì che solo per la diffida vi è un termine perentorio; per gli altri atti non vi sono termini di scadenza.

Mi pare, quindi, che, tutto sommato, e, ripeto, nonostante questa apparente fretta con cui la legge è stata portata in Parlamento, gli onorevoli Commissari possano stare tranquilli in coscienza, perchè non ledono gli interessi dello Stato, in quanto si è adempiuto molto scrupolosamente alle prescrizioni e alle formalità contenute nella legge fondamentale del 1908, che ha subìto successive modificazioni; e perciò mi pare che le cose siano perfettamente regolari.

Non ho preoccupazioni sui motivi di incostituzionalità ai quali ha accennato il senatore Crollalanza: tutto ciò che l'Amministrazione ha fatto (diffida, deferimento al lodo arbitrale, sua approvazione in Parlamento) è stato fatto in regola e a norma della legge fondamentale ricordata. Non c'è, quindi, alcun motivo di perplessità circa la costituzionalità della legge, di cui si chiede l'approvazione. Mi pare che altri dubbi gravi non siano stati espressi.

Il senatore Genco, all'inizio della sua relazione orale, ha detto che la diffida era già fuori termini, perchè era trascorso l'anno...

GENCO, *relatore*. Onorevole Sottosegretario, ho detto che dal momento della diffida deve passare un anno e questo è già passato.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Allora ho frainteso io. Chiedo scusa. L'importante è che la diffida sia ratificata dal Parlamento prima del 1° gennaio 1964: tutti gli altri termini — come ho già detto — sono liberi.

Il relatore, infine, ha manifestato qualche preoccupazione per le sorti del personale della società concessionaria. A tale proposito è stato fatto un articolo proprio per salvaguardare i diritti di quel personale.

G E N C O , *relatore*. Non mi piace ...

M A N N I R O N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Questo personale, che comprende impiegati, operai salariati e giornalieri, verrà trattato alle stesse condizioni con cui sono trattati tutti gli altri dipendenti delle ferrovie, tramvie e linee di navigazione esercitate dall'industria privata in regime di concessione; essi non diventeranno, però, dipendenti dello Stato. Siccome la ferrovia passa allo Stato, anche i dipendenti passeranno a carico dello Stato, ma il loro trattamento giuridico ed economico non sarà quello dei dipendenti dello Stato, ma quello regolato dal contratto nazionale dell'industria privata, per le ferrovie concesse.

Alla Camera è stato aggiunto un comma che salvaguarda integralmente tutti i diritti dei dipendenti, perchè si è detto: « fatte salve le condizioni aziendali di miglior favore a carattere generale ».

Ora mi pare di aver chiarito la situazione giuridica e di fatto e le ragioni, che giustificano il disegno di legge. Se gli onorevoli senatori avessero bisogno di altri chiarimenti sono a disposizione per fornirli.

G I A N C A N E . Desidererei che il Governo desse qualche precisazione circa l'articolo 4.

P R E S I D E N T E . Lo farà al momento in cui discuteremo l'articolo.

Il senatore Spezzano ha presentato, a nome della sua parte, alcuni ordini del giorno.

S P E Z Z A N O . Il Sottosegretario ha parlato di accettazione come raccomandazione. Secondo i resoconti della Camera si parla di accoglimento puro e semplice.

M A N N I R O N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Desidero precisare decisamente che ho accettato gli ordini del giorno come raccomandazione, come li accetto qui. Sapevo bene che, quando il Governo li accetta come raccomandazione, quell'accettazione ha un valore giuridico relativo, che può portare solo ad un riesame della questione e solo in sede governativa.

S P E Z Z A N O . Io avevo presentato gli ordini del giorno perchè, leggendo il resoconto che ho a mia disposizione, ho appreso appunto che il Governo li aveva « accolti »; quando si dice « accolto » non significa « accolto come raccomandazione ». C'è semplicemente l'ultimo ordine del giorno che figura « accolto come raccomandazione ». Quindi io avevo fatto la mia richiesta pensando che il Governo non modificasse di una linea quello che aveva fatto alla Camera dei deputati: ma se il Governo fa macchina indietro, è evidente che per me resta l'accettazione di prima. Quindi ritiro la presentazione degli ordini del giorno.

G E N C O , *relatore*. Li presento io ...

S P E Z Z A N O . Ne svalutiamo l'importanza!...

G E N C O , *relatore*. Non insisto.

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 approvato, con efficacia dal 1° gennaio 1964, l'atto di diffida notificato il 25 settembre 1962 alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, Società per Azioni per il riscatto delle ferrovie Calabro-Lucane.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — è autorizzato ad assumere, dalla predetta data, la gestione delle ferrovie Calabro-Lucane ed a provvedervi direttamente a mezzo di un commissario e un vice com-

missario, nominati dal Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile fra i funzionari del Ministero (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) aventi la qualifica di direttore centrale.

Per il periodo di espletamento dell'incarico i funzionari di cui al precedente comma saranno collocati nella posizione di fuori ruolo, ai sensi dell'articolo 58 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

(*È approvato*).

Art. 2.

Alla determinazione dell'indennità di riscatto si provvede secondo i criteri indicati nelle convenzioni stipulate tra lo Stato e la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo il 10 luglio 1926 e il 9 marzo 1950 e, rispettivamente, approvate con regio decreto-legge 29 luglio 1926, n. 1450, convertito nella legge 29 dicembre 1922, n. 2731, e con decreto presidenziale 5 aprile 1950, n. 488, e attraverso il procedimento in corso all'entrata in vigore della presente legge e previsto dall'articolo 192 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, modificato dagli articoli 20 e 32 del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito in legge 22 dicembre 1930, numero 1752.

(*È approvato*).

Art. 3.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — è autorizzato a rilevare, dal 1° gennaio 1964 gli autoservizi di linea integrativi delle ferrovie Calabro-Lucane, dei quali risulti, allo stato, concessionaria la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, Società per Azioni.

(*È approvato*).

Art. 4.

Alla determinazione della indennità da corrispondere alla Società predetta quale corrispettivo del materiale automobilistico da acquisire, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — è autorizzato a provvedere a prezzo di stima ed, in caso di disaccordo con la Società, a ricorrere allo stesso procedimento di cui al precedente articolo 2, mentre per il rilievo degli autoservizi e per l'organizzazione aziendale è da corrispondere alla Società una annualità eguale alla terza parte della somma degli introiti netti delle autolinee nei tre dei cinque anni immediatamente precedenti il rilievo, che hanno dato introiti maggiori.

G I A N C A N E . Signor Presidente, io volevo fare questa dichiarazione: per quanto riguarda l'indennizzo, la legge, nel testo del 1908, stabilisce che intendesi per prodotto netto quello che rimane, detratte dal prodotto lordo le spese di esercizio, di manutenzione e riparazioni ordinarie, e cioè spese di amministrazione, spese di sorveglianza da parte del Governo e, ove sia il caso, il fondo di riserva e i capitali di primo stabilimento. Quindi il riscatto, quello che il Governo deve pagare, si deve intendere al netto di tutte queste voci.

M A N N I R O N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Devo precisare che il presente articolo 4 non ha fatto altro che riportare il contenuto dell'articolo 188 del testo unico, il quale prima era semplicemente riferito alle ferrovie concesse. Ora, per poter operare legalmente il riscatto degli autoservizi è stato necessario introdurre questo articolo 4 che modifica la legge del 1908, perchè prevede tutta una procedura speciale per il riscatto di autoservizi, dato che nel 1908 non si poteva parlare di autoservizi poichè non ne esisteva-

no. Perciò, per aggiornare la legge, si è creato questo articolo 4. Devo dire che l'Amministrazione dei trasporti si è trovata nella necessità di addivenire al riscatto anche degli autoservizi, perchè non era possibile che si riscattassero le ferrovie concesse e si lasciassero, invece, in esercizio alla concessionaria le linee automobilistiche che sono integrative, sussidiarie, talvolta concorrenziali. Perciò, si è ritenuto necessario riscattare anche gli autoservizi; e perchè non sorgessero questioni controverse che avrebbero potuto portare le contestazioni stesse davanti all'autorità giudiziaria ordinaria, si è adottato il criterio già previsto per il riscatto delle ferrovie, demandando alla decisione degli arbitri la stima del valore degli autoservizi riscattati, in mancanza di accordo.

GIANCANE. Ma sempre secondo l'interpretazione da me esposta.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Certamente.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 4.

(*È approvato*).

Art. 5.

Per l'esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato ad avvalersi dei fondi già stanziati sul capitolo 40 del proprio stato di previsione della spesa per l'esercizio 1963-64.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Art. 6.

Il trattamento del personale delle ferrovie Calabro-Lucane e dei relativi autoservizi integrativi — fatte salve le condizioni aziendali di migliore favore a carattere generale — rimane regolato dalle norme del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, e successive modificazioni, nonchè dei patti nazionali di lavoro relativi al personale di ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna esercitate dalla industria privata in regime di concessione.

(*È approvato*).

Art. 7.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Rilevo che il disegno di legge è stato approvato all'unanimità.

La seduta termina alle ore 19,20.

Dott. MARIO CARONI
Direttore gen dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari