

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 28 MAGGIO 1969

(20^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente TOGNI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Rimessione all'Assemblea:

« Agevolazioni per l'edilizia » (299):

PRESIDENTE	Pag. 250, 251, 252
ABENANTE	251
ALMONI	252
ANDÒ	252
CROLLALANZA	251
DERIU	251
LUCCHI	252
PERRI	251
RAIA	251

Discussione e rinvio:

« Riscatto della ferrovia in regime di concessione Sondrio-Tirano » (586):

PRESIDENTE	247, 250
NOÈ, relatore	248
SAMMARTINO, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	250

La seduta ha inizio alle ore 10,05.

Sono presenti i senatori: Abenante, Almonì, Ando', Avezzano Comes, Bonazzi,

Cavalli, Crollalanza, Deriu, Fabretti, Florena, Genco, Indelli, Lombardi, Lucchi, Maderchi, Massobrio, Noè, Perri, Piccoli, Raia, Spagnolli, Spasari, Tansini, Togni, Venturi, Vignola e Volgger.

Intervengono i sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Lo Giudice e per i trasporti e l'aviazione civile Sammartino.

P I C C O L O , segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e rinvio del disegno di legge:

« Riscatto della ferrovia in regime di concessione Sondrio-Tirano » (586)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riscatto della ferrovia in regime di concessione Sondrio-Tirano ».

Gli onorevoli colleghi ricorderanno che questo disegno di legge era stato messo all'ordine del giorno della seduta della settimana scorsa, ma non fu discusso dato il con-

trario avviso della Commissione finanze e tesoro, la quale aveva riscontrato una irregolarità di copertura e aveva bisogno di determinati chiarimenti. La Commissione finanze e tesoro ha chiesto al Ministero del tesoro queste delucidazioni, ma non le ha avute.

In questo momento mi si comunica, a titolo privato, il testo di un fonogramma, inviato dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile al Ministero del tesoro e alla Ragioneria generale dello Stato. Il testo è il seguente: « Comunicasi che Commissione finanze e tesoro Senato nella seduta 15 corrente *habet* espresso seguente parere in ordine disegno di legge concernente riscatto ferrovia Sondrio-Tirano (atto Senato 586);

” Commissione non è stata in grado accertare se maggiori entrate indicate articolo 4 provvedimento siano state acquisite bilancio nè se esse siano state destinate altre finalità. Conseguentemente, in attesa ulteriori chiarimenti, Commissione non può, allo stato degli atti, che opporsi ulteriore corso provvedimento ”.

Poichè presumibilmente disegno di legge sarà di nuovo esaminato Commissione mercoledì 28 corrente, pregasi codesto Ministero voler fornire tempestivamente chiarimenti richiesti et, in caso riconosciuta non validità copertura spesa prevista, indicare nuova formula che consenta approvazione disegno di legge ».

Fino a questo momento non abbiamo avuto nessuna comunicazione che possa sciogliere la riserva della Commissione finanze e tesoro e consentirci di proseguire nel nostro lavoro; però, trattandosi di una questione di chiarimento formale che non ha grande importanza, poichè si deve solo accertare la provenienza di questi stanziamenti, credo che possiamo senz'altro ascoltare la relazione del senatore Noè e le comunicazioni del Governo, rinviando l'approvazione definitiva alla prossima seduta, nella speranza di essere in possesso dei chiarimenti necessari.

Dichiaro pertanto aperta la discussione generale.

N O E' , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la concessione stipulata il 27 luglio 1899 tra l'Amministrazione dello Stato e la Società anonima per le ferrovie dell'Alta Valtellina (FAV) e resa esecutiva con decreto 1° agosto 1899, affidava alla società suddetta la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Sondrio a Tirano.

La ferrovia, che ha una lunghezza, tra i capilinea di Sondrio e Tirano, di 26,144 chilometri, mentre la lunghezza totale dei binari elettrificati è di 34,051 chilometri, costituisce il naturale prolungamento della rete ferroviaria statale verso il confine elvetico; nella stazione di Sondrio infatti essa è collegata con le ferrovie dello Stato e alla stazione di Tirano si unisce alla linea Tirano-Saint Moritz della *Rhaetische Bahn*.

La società ferrovia dell'Alta Valtellina ha svolto fino al secondo conflitto mondiale, nella più completa normalità tecnica ed economica, l'esercizio di questa linea, che è stata elettrificata nel 1932, con la piena soddisfazione degli interessi locali. Alla fine del conflitto, analogamente a quanto si è verificato nelle altre ferrovie in concessione e nelle stesse ferrovie dello Stato, si impone di ristabilire la normalità, gravemente alterata nei suoi presupposti tecnici ed economici dagli eventi bellici.

Come è noto, nel 1952 fu emanata la legge n. 1221, con la quale si delegava il Governo a stabilire con propri provvedimenti quali ferrovie tecnicamente valide fossero soltanto da risanare economicamente, quali ferrovie fossero da ammodernare sotto il profilo tecnico e quali ferrovie dovessero essere sostituite da servizi automobilistici.

L'articolo 2 di tale legge stabiliva poi le modalità per la concessione di sovvenzioni di esercizio, al fine di adeguare alle mutate condizioni economiche le sovvenzioni precedentemente concesse. Lo stesso articolo prevedeva che, nel caso si fossero superati i limiti, per le sovvenzioni chilometriche, fissati nel 5° comma, si dovesse disporre apposita legge per l'approvazione.

Il Ministero dei trasporti ritenne che la ferrovia Sondrio-Tirano dovesse essere am-

modernata e invitò la società a procedere alla stesura di un progetto completo. Il piano di trasformazione e ammodernamento venne presentato al Ministero dei trasporti il 28 febbraio 1955, passò al vaglio della Commissione interministeriale per l'applicazione della citata legge n. 1221 e dopo diverse vicende venne approvato dalla Commissione stessa con voto 108/A del 14 marzo 1958.

Il piano prevedeva un completo ammodernamento e potenziamento degli impianti, per una spesa complessiva di un miliardo, un milione e 977 mila lire, di cui 500 milioni e 988 mila lire a carico dello Stato; la sovvenzione di esercizio veniva fissata a 78 milioni e nove mila lire all'anno, pari a due milioni 290 mila 940 lire per chilometro di linea.

L'entità di questa sovvenzione era però tale da superare quella massima ammessa dalla citata legge n. 1221 del 1952 ed era perciò necessaria una apposita legge. Durante la preparazione di quest'ultima, il 21 giugno 1958 gli onorevoli Buzzetti e Valsecchi presentarono una proposta di legge che prevedeva l'inclusione della ferrovia nella rete statale; ciò sospese ogni ulteriore progresso della pratica per l'ammodernamento ai sensi della più volte citata legge n. 1221.

Lo società entrò in un difficile periodo di crisi economica, via via più grave con il passare degli anni, essendo nell'impossibilità di contrastare con un adeguato ammodernamento i noti effetti dello sviluppo della motorizzazione privata, nonchè l'aumento dei costi di esercizio.

Nel maggio 1961 il Ministero dei trasporti riprendeva il problema, invitando la società ad addivenire a una risoluzione consensuale; a seguito delle trattative allora condotte veniva raggiunto un accordo nel quale la società si impegnava ad accettare la risoluzione consensuale dietro versamento di un'indennità fissata in 850 milioni di lire. Peraltro, in occasione della discussione sulla legge n. 325 del 9 febbraio 1963, con la quale si intendeva dare esecuzione all'accordo di cui sopra, si impegnava il Gover-

no, in sede di trattative con la società concessionaria, a dedicare una particolare attenzione alla valutazione dell'indennizzo. L'articolo 1 della citata legge recita infatti: « È autorizzata la spesa fino a 850 milioni di lire... eccetera ».

In sede di trattative con la concessionaria per definire l'importo esatto dell'indennizzo, non fu poi possibile addivenire ad un accordo per le diverse valutazioni espresse dalle due parti, nè fu possibile adire l'istituto dell'arbitrato in quanto ciò non era esplicitamente previsto dalla legge per il caso di risoluzione consensuale. Non è stato possibile perciò dare effetto alla legge n. 325 del 1963 e tutto è ritornato al punto di partenza.

Permanendo tuttavia inalterate tutte le motivazioni che avevano suggerito la presentazione della legge citata, si è provveduto alla stesura di questo disegno di legge per risolvere radicalmente il problema; è ormai passato troppo tempo da quando si è cominciato a parlare del provvedimento di statizzazione della ferrovia Sondrio-Tirano e tutto è ancora fermo. Si propone dunque con l'attuale disegno di legge di dichiarare il riscatto della ferrovia Sondrio-Tirano, da includere nella rete statale entro tre mesi dalla data di pubblicazione della legge stessa. All'uopo si autorizza uno stanziamento di 850 milioni di lire.

Gli interessi dello Stato e insieme della concessionaria, agli effetti della determinazione dell'indennità di riscatto, sono salvaguardati dal rispetto dell'articolo 192 del testo unico n. 1447 del 9 maggio 1912, articolo che prevede un arbitrato in caso di mancato accordo tra le parti sull'ammontare dell'indennità stessa.

La differenza tra la procedura vecchia e quella nuova era che la prima era consensuale e, non trovando spazio in essa l'arbitrato e non essendo le parti in accordo, tutto terminava lì; iniziando invece la procedura del riscatto vi è la possibilità di un arbitrato, di modo che, nominando ciascuna parte un arbitro, si può trovare un accordo.

La necessità di questo provvedimento è quindi evidente. Si tratta infatti di raccordare convenientemente la rete stradale a quella elettrica, senza soluzioni di continuità nella gestione, per eliminare trasbordi faticosi agli utenti. Infatti attualmente tutti i passeggeri che arrivano a Sondrio devono cambiare treno.

C'è inoltre la necessità di garantire la regolarità del funzionamento di questa linea, che le popolazioni interessate richiedono da tempo, e di sanare una situazione che dal punto di vista economico non si può non definire assurda.

Sull'urgenza del provvedimento non è il caso di insistere. La stessa procedura che viene qui suggerita è quella che consente di ridurre al minimo ogni ulteriore indugio, in quanto viene riconosciuto l'eminente interesse pubblico di questo riscatto e si viene incontro pertanto alle giustificate richieste delle popolazioni e della autorità locali.

Prima di concludere desidero aggiungere qualche dettaglio per quanto riguarda l'alimentazione della linea Sondrio-Tirano, che è trifase. È avvenuto che negli anni passati le Ferrovie dello Stato hanno realizzato l'alimentazione a corrente continua per la propria rete sino a Sondrio; da ciò è derivato che era impossibile alimentare questa rete con lo stesso tipo di energia usata per la Sondrio-Tirano. Al fine di ovviare a ciò, per un pò di tempo si usò una linea di fortuna; dal momento però che questa era di fortuna e aveva delle frequenti interruzioni, si ricorse a delle vetture « diesel » che furono noleggiate dalla Società.

Perciò, attualmente, in Valtellina, che produce molta energia elettrica, si va con queste automotrici diesel che presentano molti inconvenienti, tra cui la necessità del trasbordo.

Per tutte queste ragioni e soprattutto per garantire l'unicità di esercizio, ritengo che il disegno di legge debba essere da noi approvato.

S A M M A R T I N O, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Dal momento che la relazione del senatore Noè è stata molto ampia, non ho molto da

aggiungere; si tratta di una situazione simile a molte altre venutesi a creare per mancato accordo in sede di trattative con la concessionaria per la determinazione consensuale dell'indennità da corrispondere. Il provvedimento prevede quindi il riscatto previa corresponsione delle indennità previste dall'articolo I, da ripartirsi in tre esercizi finanziari.

È proprio su questo punto che la Commissione non è ancora libera di decidere in quanto manca il parere definitivo della 5^a Commissione.

Il provvedimento è invocato dalle popolazioni interessate con alla testa le autorità politiche, amministrative, economiche, sociali e dalle stesse maestranze dipendenti di questa linea; inoltre esso è sollecitato dallo Stato limitrofo, la Svizzera, collegando questa linea i territori svizzeri con quelli italiani.

A questo disegno di legge, predisposto dal Ministero dei trasporti hanno dato la loro piena adesione i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.

Per questa linea è stata prevista anche una spesa complessiva, da parte del Ministero dei trasporti, di 2 miliardi di lire per l'ammodernamento.

Per correttezza dell'*iter* legislativo, ritengo sia necessario attendere il parere definitivo della Commissione finanze e tesoro; ad ogni modo vorrei invitare fin da ora la Commissione ad approvare questo disegno di legge, allorquando la 5^a Commissione, ottenuti i richiesti chiarimenti, avrà modificato, come speriamo, il suo avviso contrario.

P R E S I D E N T E. Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Rimessione all'Assemblea del disegno di legge: « Agevolazioni per l'edilizia » (299)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Agevolazioni per l'edilizia ».

R A I A . Mi permetto richiamare la richiesta di abbinamento con i disegni di legge nn. 418 e 532 presantata nella precedente seduta, e di riproporla in questa sede.

A B E N A N T E . Mi associo alla richiesta del collega Raia.

P R E S I D E N T E . Il senatore Maderchi, nella seduta del 21 maggio ultimo scorso, ha proposto di discutere, unitamente al disegno di legge n. 299, concernente agevolazioni per l'edilizia, i disegni di legge nn. 418 e 532, riguardanti le abitazioni improprie.

Al riguardo faccio presente che i disegni di legge nn. 418 e 532, non soltanto, come ho precisato in detta seduta, sono stati assegnati in sede referente (mentre il disegno di legge n. 299 è stato assegnato in sede deliberante), ma su di essi la 5^a Commissione permanente ha espresso parere contrario per ragioni di copertura finanziaria.

In questa situazione è proceduralmente inammissibile una eventuale richiesta di passaggio in sede deliberante dei due disegni di legge (quand'anche su tale richiesta vi fosse l'unanimità dei consensi in Commissione e l'assenso del Governo) e, conseguentemente, non è possibile dar corso alla richiesta di abbinamento avanzata dal senatore Maderchi.

A B E N A N T E . Se accettassimo queste sue chiarificazioni, verremo ad annullare la facoltà di iniziativa legislativa parlamentare. Infatti è evidente che una volta discusso questo provvedimento, qualunque sia l'esito, non ritorneremo per ragioni di opportunità sulla stessa materia.

Ci troviamo perciò di fronte ad un impedimento che cozza contro la logica delle cose, che invece richiede l'abbinamento.

Dobbiamo trovare una soluzione perchè questo avvenga.

D E R I U . Dal momento che con il disegno di legge in esame si vuole risolvere una situazione edilizia difficile, penso che ai colleghi, che hanno come noi interesse

a che esso venga approvato nel modo più rapido, rimanga la possibilità di presentare emendamenti che ne migliorino il contenuto. In questo modo si eviterebbe di rimandare la discussione di questo provvedimento a chissà quando.

P E R R I . Vorrei dire ai colleghi che, dopo aver esaminato i due provvedimenti, ho riscontrato che essi sono completamente differenti dal provvedimento in esame: infatti, un conto sono le agevolazioni all'edilizia, che si riferiscono a determinate categorie di cittadini; un conto sono, volenti o nolenti i colleghi comunisti, i provvedimenti che si riferiscono all'eliminazione dei tuguri, delle baracche, eccetera.

Vorrei inoltre ricordare che anche il disegno di legge n. 299 è volto a risolvere una questione sociale: infatti, mediante un congruo intervento dello Stato, si dà la possibilità di costruire un rilevante numero di abitazioni e soddisfare così un notevole fabbisogno in questo settore.

Per queste ragioni mi sembra inopportuno che i tre disegni di legge siano discussi congiuntamente.

C R O L L A L A N Z A . Nella precedente seduta fu chiesto dai colleghi comunisti e dal senatore Andò l'abbinamento dei disegni di legge nn. 418 e 532 al disegno di legge in esame. A quella richiesta io mi associai, in quanto non è vero, come ha detto il collega Perri, che si tratta di provvedimenti diversi. È diversa l'articolazione, sono diversi gli aspetti dell'edilizia economica e popolare, ma in realtà in tutti e tre vengono esaminati problemi che riguardano vaste categorie di cittadini: quella di coloro che debbono usufruire degli alloggi delle case popolari; quella di coloro che devono formare una cooperativa e quella di coloro che, vivendo in barrache, hanno urgenza di vedere soddisfatta la loro esigenza di uscire da una situazione vergognosa.

Ritengo tale richiesta perfettamente logica e vorrei appoggiarla, essendo io per primo favorevole ad un rilancio della legge 9 agosto 1954, n. 640, che consente, quanto meno, di attenuare il problema delle barac-

che. Si tratta, in altre parole, di suddividere nel modo migliore i fondi che possono essere messi a disposizione, in modo che anche questo problema non venga ignorato. Non è esatto, quindi, dire che i tre disegni di legge trattino materie completamente diverse, in quanto essi in realtà trattano due facce di uno stesso problema.

A N D O' , Anch'io mi sono associato a suo tempo all'abbinamento dei due disegni di legge relativi alle baracche con questo che prevede agevolazioni per l'edilizia, e confermo questa mia posizione. Vi è infatti un'indubbia affinità di materia, trattandosi pur sempre di agevolazioni per l'edilizia, sia pure sotto aspetti diversi e con diverse finalità. Non ritengo d'altra parte possibile seguire il sistema degli emendamenti proposto dal senatore Deriu, in quanto un emendamento può soltanto aggiungere un qualcosa di marginale ad una norma generale, non inserire norme che modifichino sostanzialmente la portata e gli obiettivi di un disegno di legge. L'unica via possibile, quindi, è quella della fusione dei vari disegni di legge in una stesura che tutti li comprenda: per giungere a ciò, naturalmente, è necessario un preventivo esame abbinato dei vari provvedimenti, esame che può aversi ovviamente in sede referente, trasferendo in essa anche il provvedimento oggi previsto in sede deliberante.

L U C C H I . Tutti noi siamo sempre insorti quando ci venivano presentati provvedimenti settoriali, frammentari, sostenendo che ogni problema va sempre risolto per quanto possibile nella sua globalità, in tutti i suoi aspetti. E questa mi pare un'ottima occasione per un esame unitario di tutti i problemi legati all'incentivazione dell'edilizia popolare. D'altra parte mi rendo conto delle preoccupazioni dei presentatori degli altri disegni di legge, perchè se chiediamo il passaggio in Aula dei provvedimenti tutto va a finire alle calende greche. Ritengo pertanto più logica la proposta di rinvio alla sede referente di tutti i provvedimenti, cui mi associo, nella convinzione che si pos-

sa in tal modo compiere uno sforzo comune per una rapida soluzione di tutti i problemi indicati.

A I M O N I . Se la Commissione ritiene di dovere chiedere l'abbinamento dei vari disegni di legge, ritengo sia opportuno nominare una Sottocommissione che proceda alla redazione di un testo unico da sottoporre al parere della Commissione finanze e tesoro. Ove tale parere dovesse risultare positivo, allora la Commissione potrebbe senz'altro passare all'esame del nuovo testo in sede deliberante. Si deve tener conto infatti che l'onere previsto dai disegni di legge sulle baracche è di ben cinquanta miliardi l'anno per quattro anni, mentre il disegno di legge sulle agevolazioni fiscali all'edilizia comporta una spesa limitata a cinque miliardi l'anno per venticinque anni. È chiaro quindi che per quest'ultima spesa la Commissione finanze e tesoro non ha fatto obiezioni, mentre molte credo ne avrebbe per una spesa dieci volte superiore. Se quindi vogliamo cambiare tutta l'impostazione del problema, possiamo farlo, e posso anche io collaborare, però è chiaro che in questo caso dobbiamo anche cambiare il sistema di finanziamento delle case popolari.

P R E S I D E N T E . Senza entrare nel merito, visto che mio compito è quello di prendere atto delle decisioni della Commissione e di farle rispettare, vorrei far presente che, qualunque soluzione si intenda adottare, si deve fare presto, il più presto possibile, perchè gli interessati sono in attesa ormai da troppo tempo, in attesa di quelle somme che, sia pure non sufficienti, sono già state da tempo stanziare e che credo nessuno di noi voglia vedere inutilizzate ancora per molto.

Tra l'altro, ho qui una lettera in cui mi si chiede di ricevere alcuni degli interessati al problema che stiamo trattando. Io li riceverò volentieri, perchè ritengo che si debba sempre ascoltare la voce di chi è direttamente interessato, riservandomi di riferire alla Commissione sui dati tratti da questo colloquio.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) .20^a SEDUTA (28 maggio 1969)

Comunico inoltre che i senatori Aimoni, Abenante, Maderchi, Cavalli, Fabretti, Bonazzi, Raia e Venturi hanno richiesto, a norma dell'articolo 26 del Regolamento, la rimessione in sede referente del provvedimento in esame.

La discussione proseguirà pertanto in sede referente dove sarà esaminato anche il

problema della discussione congiunta con gli altri disegni di legge.

La seduta termina alla ore 11.

UFFICIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il Direttore delegato per i resoconti stenografici
DOTT. ENRICO ALFONSI