

(N. 2137)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(ANGELINI)

di concerto col Ministro del Tesoro

(MEDICI)

e col Ministro del Bilancio

(ZOLI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 6 SETTEMBRE 1957

Rimborso all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario

ONOREVOLI SENATORI. — L'unito disegno di legge è diretto a risolvere uno dei più annosi problemi esistenti in materia di bilancio della Amministrazione delle ferrovie dello Stato: quello degli oneri extra-aziendali.

I termini del problema sono ormai noti poichè essi sono stati enunciati in numerose trattazioni di studiosi di questioni ferroviarie ed hanno avuto specifica illustrazione anche nelle discussioni parlamentari sui bilanci dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

È stato posto, cioè, il quesito se fossero pertinenti alla Azienda ferroviaria quegli oneri che l'Azienda medesima sostiene, sia sotto forma di maggiori spese, sia sotto forma di minori entrate, non per motivi attinenti alla gestione in senso strettamente tecnico-economico dell'e-

sercizio ferroviario ma per obblighi e vincoli ad essa imposti in forza di leggi o di provvedimenti di altra natura, in seguito, cioè, ad orientamenti di politica sociale ed economica diretti a soddisfare determinate esigenze; e, nel caso di risposta negativa, se l'Azienda delle ferrovie dello Stato non debba essere rimborsata dei relativi importi, a carico dei bilanci delle altre Amministrazioni alle quali quegli oneri più propriamente competono.

Il problema si è posto in quasi tutti i Paesi europei, alcuni dei quali lo hanno già risolto in senso positivo, come, ad esempio, la Francia ed il Belgio.

In Italia, fin dai primordi dell'esercizio di Stato delle ferrovie, si è discusso al riguardo ma la questione ha acquistato maggior rilievo

negli ultimi anni, sia per le sensibili variazioni verificatesi nel deficit dei bilanci della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, sia perchè il principio della reintegrazione è stato, infine, accolto in sede internazionale, avendo l'U.I.C. (Union Internationale des Chemins de Fer) avviato studi concreti per accogliere in un conto-tipo uniforme i risultati di gestione reali delle Amministrazioni ferroviarie partecipanti alla Conferenza Europea dei Ministri dei trasporti.

Il problema fu portato all'attenzione del Parlamento già fino dal 1949, quando, in occasione dell'esame del bilancio dei trasporti, l'VIII Commissione della Camera dei deputati invitò il Governo, nella sua relazione per l'Assemblea, a prendere le iniziative necessarie per rendere reversibili gli oneri extra-aziendali delle ferrovie dello Stato.

Un decisivo impulso alla soluzione è stato dato, dopo ripetuti successivi interventi parlamentari sulla medesima questione, dalla stessa VIII Commissione permanente della Camera dei deputati che, nella relazione al bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1953-54, affrontò con estrema chiarezza l'argomento, sostenendo fermamente il principio della reversibilità sui bilanci delle Amministrazioni interessate degli oneri extra-aziendali derivanti da servizi resi dalle Ferrovie dello Stato per conto dello Stato o da adempimenti di funzioni sociali.

Nella citata relazione risultano egregiamente individuati i motivi che giustificano la reversibilità degli oneri di cui trattasi, motivi fondati sulla necessità di chiarezza del bilancio ferroviario e sulla opportunità di dare al Paese la nozione del costo dei servizi resi per ragioni extra-aziendali dalle Ferrovie dello Stato.

È esplicitamente affermato nella relazione che l'accertamento degli oneri di cui trattasi e la loro reversibilità si pongono come presupposti essenziali di una migliore gestione economica-finanziaria dell'Azienda e come remora alle diverse concessioni che dall'Azienda medesima devono essere accordate, anche al fine di valutare se i servizi resi allo Stato possano essere più economicamente e più convenientemente effettuati.

Inoltre, data la complessità della situazione in cui è venuta a trovarsi l'Amministrazione

delle ferrovie dello Stato che opera ormai in regime di concorrenza, si è reso necessario conoscere le reali possibilità economiche dell'Amministrazione stessa, anche ai fini del problema del coordinamento dei trasporti e dei relativi finanziamenti, che non si propone, ovviamente, per le aziende ad ordinamento autonomo che non si trovano in analoga situazione.

Ed appunto in vista di tali obiettivi ed in accoglimento dei voti unanimi del Parlamento, è stato concordato, tra i Ministri per i trasporti e per il tesoro, l'unito disegno di legge il quale si basa sul principio del rimborso, da parte dello Stato e di altri Enti pubblici, all'Azienda delle Ferrovie, delle spese e degli oneri da questa sostenuti per motivi che non rientrano nella condotta economica dell'Azienda.

Le somme che dovranno essere reintegrate all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato variano, ovviamente, in relazione ai servizi che saranno prestati dall'Azienda nel corso dell'anno.

In relazione ai suddetti criteri sono stati formulati gli articoli 1, 2 e 3 in base ai quali l'Amministrazione ferroviaria acquista il diritto al rimborso degli oneri extra-aziendali per le seguenti tre grandi categorie:

in base all'articolo 1: importo delle tasse dei trasporti gratuiti effettuati nell'interesse generale o dello Stato e minori introiti per le riduzioni o prezzi speciali applicati per gli stessi motivi;

in base all'articolo 2: spese ed oneri posti a carico delle Ferrovie dello Stato per esigenze che non riguardano la sua gestione economica;

in base all'articolo 3: disavanzi di gestione delle linee a scarso traffico mantenute in esercizio per ragioni d'ordine sociale o interessanti la difesa dello Stato.

Poichè l'elencazione generica dei predetti oneri non è da ritenere sufficiente per determinare la portata finanziaria del provvedimento, con l'articolo 4 viene delegato il Governo a specificare, mediante apposito decreto del Presidente della Repubblica, gli oneri oggetto di rimborsi e di sovvenzione ed i criteri di massima che dovranno essere annualmente seguiti per la loro valutazione.

Occorre, naturalmente, grande oculatezza nell'opera di accertamento di tali oneri e per-

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

tanto si prevede, agli articoli 5 e 6, che l'entità dei rimborsi sarà determinata, in conformità dei criteri stabiliti nel decreto presidenziale di cui all'articolo 4, con decreto dei Ministri per i trasporti e per il tesoro, sentita una Commissione composta da un magistrato del Consiglio di Stato, da due funzionari del Ministero del tesoro e da due funzionari del Ministero dei trasporti designati, rispettivamente, dal Presidente del Consiglio di Stato e dai Ministri del tesoro e dei trasporti e nominati con decreto del Presidente della Repubblica.

Per l'esercizio finanziario 1957-58 non è stato possibile, per la ristrettezza del tempo, di completare gli accertamenti degli oneri da rimborsare all'Amministrazione ferroviaria. È stato, quindi concordato di fissarne l'ammontare nella somma forfetaria di 40 miliardi di lire, quale è risultata da un provvisorio accerta-

mento iniziale. Il primo comma dell'articolo 7 fissa, appunto, la somma predetta di lire 40 miliardi che diviene definitiva per l'esercizio 1957-58.

Per gli esercizi successivi sarà, invece, possibile rendere tempestivamente operante l'articolo 4 e determinare, quindi, l'ammontare effettivo delle somme dovute all'Amministrazione ferroviaria in applicazione degli articoli 1, 2 e 3.

Il secondo ed il terzo comma dell'articolo 7 regolano l'iscrizione, nei bilanci del Ministero del tesoro e dell'Amministrazione ferroviaria, della somma fissata nel primo comma per l'esercizio 1957-58.

L'articolo 8 prevede la delega al Ministro del tesoro per le variazioni che dovranno apportarsi ai bilanci per l'applicazione della presente legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

L'importo delle tasse dei trasporti gratuiti effettuati per riconosciuti motivi d'interesse generale o dello Stato ed i minori introiti derivanti da riduzioni, concessioni o prezzi speciali di trasporto praticati per gli stessi motivi, sono rimborsati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, dai Ministeri od Enti pubblici interessati alla concessione ed a carico dei quali deve gravare la relativa spesa.

Art. 2.

All'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sono ugualmente rimborsati dai Ministeri od Enti pubblici cui competono, le spese e gli altri oneri posti a carico dell'Amministrazione medesima per esigenze che non riguardino la sua gestione economica.

Art. 3.

In relazione ai disavanzi di gestione delle linee a scarso traffico che debbano essere mantenute in esercizio per riconosciuti motivi eco-

nomici o sociali di interesse generale o perchè riguardanti la difesa dello Stato, sono assegnate specifiche sovvenzioni all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a carico del bilancio statale.

Art. 4.

La specificazione degli oneri indicati nei precedenti articoli e la determinazione dei criteri per la valutazione dei relativi importi, sulla base dei principi direttivi stabiliti dagli articoli stessi, saranno effettuate con decreto del Presidente della Repubblica, da emanarsi su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con i Ministri del bilancio e del tesoro, entro il termine di sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Art. 5.

Con decreto dei Ministri per i trasporti e per il tesoro saranno annualmente determinati, in conformità dei criteri stabiliti col decreto di cui al precedente articolo 4 e sentite le Amministrazioni interessate, le somme da corrispondere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, sentita una Commissione presieduta da un magistrato del Consiglio di Stato, designato dal Presidente del Consiglio di Stato, e composta da due funzionari del Ministero del tesoro e da due funzionari dell'Amministrazio-

ne delle ferrovie dello Stato, designati, rispettivamente, dal Ministro per il tesoro e dal Ministro per i trasporti.

Art. 6.

La Commissione prevista dall'articolo precedente è nominata con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per il tesoro.

Art. 7.

Per l'esercizio finanziario 1957-58 il complessivo ammontare delle somme previste dagli articoli 1, 2 e 3 è fissato in lire 40 miliardi.

Questa somma è iscritta globalmente nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro e, corrispondentemente, nello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

All'occorrenza relativa si provvede a carico del capitolo n. 493 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1957-58, relativo agli oneri connessi con provvedimenti legislativi ancora da perfezionarsi in legge.

Art. 8.

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