

(N. 150-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
E MARINA MERCANTILE)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro del Tesoro e *ad interim* del Bilancio

NELLA SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1948

Comunicata alla Presidenza il 21 dicembre 1948

Autorizzazione straordinaria di spesa di lire 1.500 milioni per sussidi integrativi di esercizio ai pubblici servizi di trasporto in concessione

ONOREVOLI SENATORI. — È noto che nel territorio dello Stato vi sono linee ferroviarie, tranviarie e di navigazione interna in concessione all'industria privata e che la concessione di queste linee è regolata da apposita legislazione. Poichè trattasi di servizi per i quali ricorrevano preminenti ragioni di pubblico interesse, la concessione fu accordata anche nei casi nei quali la gestione si prevedeva passiva. In questi casi però lo Stato concedente, nel disciplinare la concessione, assumeva a

proprio carico di corrispondere alle imprese che esercivano le linee, adeguate sovvenzioni, a copertura del disavanzo di gestione che si prevedeva fin dall'origine:

Le condizioni di esercizio si sono aggravate nel periodo 1930-1935, cosicchè lo Stato fu indotto ad intervenire con nuove provvidenze per assicurare la continuità dei servizi.

È del 2 dicembre 1935 il regio decreto-legge n. 2097 i quale all'articolo 15 autorizza la iscrizione nello stato di previsione della spesa

del Ministero delle comunicazioni di appositi fondi per provvedere non solo alle sovvenzioni da corrispondersi per le ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna concesse all'industria privata, ma anche alla corresponsione, semprechè ricorrano preminenti ragioni di pubblico interesse da valutarsi caso per caso, di sussidi integrativi di esercizio, di carattere temporaneo.

Per dare un'idea dell'importanza delle somme erogate è da ricordare che:

col regio decreto legge 2 dicembre 1935, n. 2097, veniva stabilito che per l'esercizio 1935-36 i fondi destinati a tali scopi non potessero eccedere lire 10.500.000 in aumento agli stanziamenti già autorizzati e ammontanti a lire 8.000.000 e quindi complessivamente l'onere non doveva superare lire 18.500.000;

nell'esercizio 1938-39, l'onere globale dello Stato, per sovvenzioni ordinarie di esercizio, per sussidi integrativi e per anticipazioni alle gestioni commissariali condotte provvisoriamente per conto dello Stato, risultò di lire 45.494.183, escluse le sovvenzioni corrisposte alle Ferrovie Calabro-Lucane (lire 22.510.803), le quali sono disciplinate da patti particolari che accollano allo Stato i nove decimi dei disavanzi annui;

nell'esercizio 1947-48 fu stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti (cap. 41) la somma di lire 500 milioni, somma che essendo poi risultata insufficiente, fu elevata in via straordinaria, di un miliardo col decreto legge 26 ottobre 1947, n. 1255 e di altri 2 miliardi col decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 320. In complesso nell'esercizio 1947-1948 fu autorizzata una spesa di 3.500 milioni.

Nello stato di previsione dell'esercizio in corso, lo stanziamento (cap. 43) è stato aumentato a 1.177 milioni. Tuttavia questo maggiore stanziamento si è subito rivelato inadeguato, anche perchè l'assegnazione di 3.500 milioni dell'esercizio 1947-1948 non è bastata a coprire le necessità maturate a tutto il 30 giugno 1948.

Col provvedimento in esame si domanda l'autorizzazione ad aumentare di altri 1.500 milioni lo stanziamento della previsione di spesa.

Le cause di un così notevole aumento dei disavanzi di gestione in confronto ai primitivi

sono di due ordini: ragguaglio al valore attuale della moneta; squilibrio aggravato fra introiti e spese.

Il solo adeguamento monetario del sussidio accordato nel 1938-1939 in 45,5 milioni importerebbe di aumentare il contributo dello Stato a lire 2.250 milioni in tutte.

Lo squilibrio tra introiti e spese è dovuto al fatto che, mentre sono notevolmente aumentate le spese, soprattutto per i miglioramenti economici concessi al personale dipendente (la quota delle spese assorbite dal personale è in genere del 70 per cento), non è stato di contro possibile far luogo alla conveniente riduzione numerica del personale, che, proprio per le attuali condizioni di esercizio, è esuberante, nè è stato possibile aumentare in modo adeguato le tariffe, proprio per la natura, per le condizioni di origine stesse delle aziende.

D'altra parte è indispensabile che le cause che determinano gli attuali maggiori disavanzi siano eliminate. Le ditte esercenti hanno già attuate e stanno attuando forti economie, ma la natura di queste esige che si proceda con gradualità. Si procede alla riduzione del personale facilitando i trattamenti di liquidazione a quella parte che per condizioni particolari trovasi in grado di poter rivolgere altrove la propria attività, o procedendo alla quiescenza di quella parte che ha raggiunto i limiti di anzianità. La deficiente quota delle spese riservata alla manutenzione è di per sè una condizione di aggravato e più accelerato deperimento degli impianti e dei materiali.

Circa i prodotti è prevedibile che fino a quando le condizioni generali del traffico non si saranno intensificate, non si potranno migliorare gli introiti, specialmente ove si rifletta che gli aumenti di tariffe non possono essere spinti oltre quel limite superando il quale, si provoca la contrazione dei prodotti stessi.

È quindi necessario affermare che l'aiuto dello Stato deve essere assicurato solo alle aziende che presentano una possibilità di risanamento; è necessario insistere presso gli organi competenti del Ministero dei trasporti perchè siano intensificate tutte le provvidenze verso queste aziende, affinchè il loro risanamento sia il più rapido possibile: tutte le aziende che non danno codesta possibilità, bisognerà trasformarle. Ma, anche la trasforma-

zione non può però essere fatta che con gradualità e nel frattempo si dovrà provvedere ugualmente con la erogazione di sussidi.

Comunque la concessione di questi sussidi integrativi dovrà effettuarsi sotto l'egida di controlli rigorosi delle aziende da parte dei competenti organi del Ministero dei trasporti, nonchè della Commissione interministeriale di cui all'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 1944, n. 346.

I sussidi integrativi di esercizio che saranno corrisposti sono ripetibili, con gli interessi in misura non eccedente il 5 per cento, nel corso della concessione (articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338).

Il Ministero proponente chiede una maggiore assegnazione di lire 1.500 milioni e pertanto con l'art. 1 del disegno di legge in esame è autorizzata la spesa nella misura richiesta, da erogarsi per sussidi integrativi di esercizio ai sensi dell'articolo 27, lettera b) del regio decreto legge 29 luglio 1938, n. 1121 e degli articoli 3 e 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338 ed è autorizzato il Ministro per il tesoro ad apportare le occorrenti variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1948-1949.

Con l'articolo 2 è stabilito che la concessione dei sussidi sia limitata alle linee di preminente interesse pubblico in modo da riservare i fondi disponibili ai servizi di trasporto, la cui conservazione deve essere mantenuta

per ragioni di pubblico interesse e perchè non sarebbero diversamente sostituibili con altri di gestione più economica o di privata iniziativa. È inoltre imposto ai concessionari di applicare tutti i provvedimenti consentiti per l'adeguamento delle tariffe, di adottare tutte le possibili riduzioni e semplificazioni di servizi e riduzione del numero del personale alle strette necessità dell'esercizio.

Tuttavia, perchè al personale che cessa dal servizio per adeguamento alle strette necessità di gestione, sia garantita parità di trattamento con quello esonerato per riduzioni o semplificazioni di servizi, con lo stesso articolo 2 al comma secondo, si estendono al detto personale le disposizioni previste dall'articolo 26 ultimi quattro commi, del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, per il coordinamento delle norme sulla disciplina giuridica dei rapporti collettivi di lavoro con quello sul trattamento giuridico ed economico del personale delle ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna in regime di concessione.

La V Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha espresso parere favorevole, perchè il nuovo stanziamento trova la sua copertura come è mostrato nel disegno di legge n. 152 già approvato dal Senato nella Seduta del 20 dicembre 1948; e pertanto la Commissione a maggioranza vi propone di approvare l'unito disegno di legge.

BUIZZA, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 1.500.000.000 per la concessione dei sussidi integrativi di esercizio di cui all'articolo 27, lettera *b*) del regio decreto legge 29 luglio 1938, n. 1121 ed agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1948-1949.

Art. 2.

I sussidi integrativi di esercizio possono essere accordati per ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna di preminente interesse pubblico sempre che i concessionari abbiano applicato tutti i provvedimenti consentiti per l'adeguamento delle tariffe ed abbiano, a giudizio insindacabile del Ministro per i trasporti, attuato tutte le possibili riduzioni e semplificazioni di servizi nonchè ridotto la consistenza numerica del dipendente personale nei limiti strettamente indispensabili ai bisogni della gestione.

Al personale esonerato per qualsiasi dei titoli previsti nel presente articolo si applicano le disposizioni di cui agli ultimi quattro commi dell'articolo 26 del regolamento allegato al regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.