

(N. 150)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(CORBELLINI)

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

(PELLA)

NELLA SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1948

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

ONOREVOLI SENATORI. — L'articolo 27, lettera b) del regio decreto legge 29 luglio 1938, n. 1121, autorizza il Ministero dei trasporti a corrispondere, semprechè ricorrano premianti ragioni di pubblico interesse da valutare caso per caso, sussidi integrativi di esercizio di carattere temporaneo per le ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna in concessione all'industria privata. Tali sussidi — sulla cui concessione deve pronunciarsi la Commissione interministeriale istituita con l'articolo 5 del decreto legislativo luogotenenziale 15 ottobre 1944, n. 346 — sono ripetibili, con gli interessi non eccedenti il 5 per cento, nel corso della concessione, a norma del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338 (articolo 4).

Durante gli ultimi anni i sussidi integrativi sono stati concessi in misura sempre più elevata, in relazione ai crescenti disavanzi deri-

vanti dagli aggravati oneri di esercizio, specie per il personale, non compensati dai limitati aumenti di tariffe che si sono potuti applicare.

Nello scorso esercizio finanziario 1947-1948 fu stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti (capitolo 41) la somma di lire 500 milioni, per il pagamento dei sussidi di cui trattasi e per altre spese di carattere straordinario. Data peraltro l'insufficienza di detto fondo, furono poi consentite due autorizzazioni straordinarie di spesa per il complessivo importo di 3 miliardi, con decreti legislativi 26 ottobre 1947, n. 1255 (un miliardo) e 12 aprile 1948, n. 320 (due miliardi).

Nello stato di previsione del corrente esercizio finanziario lo stanziamento del corrispondente capitolo (43) è stato aumentato da 500 a 1.177 milioni; ma tale assegnazione si è rivelata subito inadeguata, anche per il fatto che la complessiva disponibilità di lire 3.500

milioni dell'esercizio precedente non è bastata a coprire la necessità maturata a tutto il 30 giugno u. s.

Il fabbisogno del 1948-49, nell'attuale situazione degli esercizi, è stato accertato dal Ministero dei trasporti in almeno 4 miliardi, pur considerando il miglioramento (peraltro non rilevante) che potrà derivare dagli aumenti di tariffe recentemente autorizzati o in via di approvazione. La valutazione è stata fatta sulla base dei disavanzi di puro esercizio — escluso quindi qualsiasi onere avente carattere patrimoniale o di semplici accantonamenti (non corrispondenti cioè ad effettive erogazioni di spese) — disavanzi che sono inoltre inferiori a quelli che dovrebbero collocarsi ove si tenesse conto dell'intero complesso di spese facenti carico a un esercizio normale. Le Aziende, infatti, nell'impossibilità di provvedere a tutte le necessità con gli scarsi introiti e con i sussidi integrativi, corrisposti in base a consuntivi il più delle volte con ritardi dovuti alla necessità di accurati controlli e revisioni da parte dell'Amministrazione, devono limitarsi di solito alle spese insopprimibili, relative principalmente al personale e alle materie di consumo, rinviando tutte le altre comprese quelle di manutenzione degli impianti e del materiale rotabile.

È da tener presente al riguardo che trattasi di servizi previsti, nella quasi totalità, passivi fin dall'origine a causa dello squilibrio fra gli introiti e le spese, ma che furono ugualmente concessi all'industria privata perchè riconosciuti di pubblico interesse. In applicazione delle disposizioni di legge in vigore lo Stato accordò con i relativi atti di concessione, e corrisponde dal primo anno di apertura al pubblico servizio, apposite sovvenzioni di esercizio, a copertura dello sbilancio di gestione risultante in quel momento.

L'aggravato squilibrio fra introiti e spese, prodottosi nel periodo 1930-35, indusse lo Stato ad intervenire, per assicurare la continuità degli esercizi, con nuove provvidenze, la più importante delle quali fu l'autorizzazione a corrispondere i sussidi integrativi (articolo 15 del decreto legge 2 dicembre 1935, n. 2097, confermato dal sopra citato articolo 27, lettera b), del decreto legge 29 luglio 1938, n. 1121).

L'onere globale dello Stato, nell'anno finanziario 1938-39, 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.

L'anzidetto importo di lire 45.494.183, ragguagliato al valore attuale della moneta in base al rapporto 1 a 50 corrisponde alla somma di circa lire 2.250 milioni costituente l'onere annuo che farebbe carico allo Stato a solo titolo di adeguamento monetario, indipendentemente dagli altri elementi che sono venuti a peggiorare la situazione delle singole aziende. Deducendo il cennato importo di lire 2.250 milioni, corrispondente alla rivalutazione della spesa sostenuta dallo Stato prima della guerra, dal fabbisogno di 4 miliardi calcolato sulla base della situazione attuale, residuerebbe la somma di lire 1.750 milioni da attribuirsi appunto ai maggiori oneri gravanti sulle aziende in dipendenza della eccezionale situazione economica del Paese.

Solo entro l'anzidetto limite di lire 1.750 milioni può pertanto fondatamente prevedersi un miglioramento della situazione con il ritorno al rapporto introiti — spese esistente nell'anteguerra.

Dato quanto sopra, è indispensabile provvedere ad una integrazione del fondo di lire 1.177 milioni già stanziato nel bilancio del corrente esercizio, per tener conto della svalutazione monetaria.

È da considerare tuttavia che una maggiore assegnazione per detto titolo, non accompagnata dalla eliminazione delle cause che determinano gli attuali maggiori disavanzi, non risolverebbe il problema; poichè, non potendosi con detta assegnazione colmare per intero le perdite di esercizio, permarrrebbe il pericolo della sospensione dei pubblici servizi, con la conseguenza di dover poi intervenire con gestioni governative per assicurare la prosecuzione, almeno nei casi di linee di preminente interesse pubblico.

Affinchè, pertanto, l'aiuto dello Stato non risulti vano, è indispensabile che il medesimo sia riversato alle aziende già avviate al risanamento; e, tenuto anche conto del tempo necessario per ridurre lo squilibrio fra introiti e spese, si propone in lire 1.500 milioni la maggiore assegnazione per sussidi integrativi.

Per quanto riguarda i prodotti, è da avvertire che fin quando perdurerà l'attuale crisi non potrà farsi affidamento su incrementi di traffico tali da migliorare sostanzialmente gli attuali sbilanci di esercizio, mentre gli aumenti di tariffe in corso di attuazione non possono essere spinti oltre un certo limite senza provocare addirittura la contrazione dei prodotti.

In ordine alle spese, gli esercenti spinti dalla necessità hanno già attuato forti economie; si ritiene tuttavia che in questo campo possa ancora operarsi, attuando riduzioni e semplificazioni di servizi, e riducendo comunque allo stretto indispensabile il personale, tanto più che questo costituisce l'onere maggiore, rappresentando in media il 70 per cento del complesso delle spese.

Si è pertanto predisposto l'unito disegno di legge, col quale è autorizzata la spesa di

lire 1.500 milioni per la concessione di sussidi integrativi di esercizio (articolo 1).

Con l'articolo 2 si stabilisce che la concessione dei sussidi sia limitata alle linee di preminente interesse pubblico, e ciò per riservare i fondi disponibili ai servizi di trasporto che occorre mantenere per ragioni di pubblico interesse, e non sostituibili in alcun modo con altri di più economico esercizio e di privata iniziativa. Si pone inoltre come condizione che i concessionari, oltre all'aver applicato tutti i provvedimenti consentiti per l'adeguamento delle tariffe, abbiano adottato tutte le possibili riduzioni e semplificazioni di servizi e ridotto la consistenza numerica del personale alle comprovate strette necessità della gestione.

Col secondo comma dello stesso articolo 2, per assicurare al personale, che cessa il servizio per adeguamento alle strette necessità di gestione, parità di trattamento con quello esonerato per riduzioni o semplificazioni di servizi, si estendono ad esso le disposizioni di cui all'articolo 26, ultimi quattro commi, del regolamento allegato al regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, relativi alle indennità di buonuscita spettanti al personale esonerato che non abbia maturato il diritto a pensione.

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.