

(N. 1751-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti**

di concerto col **Ministro del Tesoro**

e col **Ministro di Grazia e Giustizia**

e col **Ministro dell'Industria e Commercio**

NELLA SEDUTA DEL 13 GIUGNO 1951

Comunicata alla Presidenza il 20 marzo 1953

Regolazioni finanziarie per maggiori spese di trasporto
del carbone durante il periodo bellico

ONOREVOLI SENATORI. — Nel febbraio 1940 l'Inghilterra catturò parecchi carichi di carbone tedesco provenienti da Rotterdam e diretti all'Italia. Essi furono rilasciati dopo pochi giorni; ma l'incidente rese manifesto come l'approvvigionamento del carbone per via mare non fosse sicuro. Ed il Governo italiano venne ad accordi con la Germania, la quale si impegnò a fornirei quanto ci occorreva (circa tonn. 900.000 al mese) per ferrovia.

Il ritiro e la distribuzione ai consumatori sarebbero stati eseguiti dal Monopolio carboni (costituito con decreto-legge 28 luglio 1935, n. 1375).

Ma il nuovo sistema di rifornimento, interamente ferroviario, veniva a cagionare notevoli sperequazioni nel trattamento dei vari consumatori, danneggiando particolarmente coloro che risiedono lontano dai transiti. Infatti mentre per Milano è quasi indifferente

ricevere carbone dai transiti o dal suo porto naturale (Genova), per Roma la differenza del nolo ferroviario dai transiti o da Civitavecchia (usuale porto d'arrivo) è fortissima; e più forte ancora diventa quanto più meridionale e la località.

Parve quindi equo rifondere ai consumatori di carbone il maggior costo del trasporto ferroviario dal transito (Tarvisio, Brennero, ecc.) in confronto di quello dal porto usuale di rifornimento. Furono di conseguenza impartite disposizioni al Monopolio, disposizioni che si ricollegano dal punto di vista strettamente legale al decreto-legge 19 giugno 1940, n. 953, sul blocco dei prezzi, al decreto-legge 9 dicembre 1941, n. 1456, sulla disciplina dei prezzi dei prodotti alimentari, dei servizi, e delle prestazioni, ed alle disposizioni esecutive adottate dal Ministero delle corporazioni per la stabilizzazione dei prezzi del carbone a datare dal 1° marzo 1940.

I rimborsi effettuati nei tre esercizi dal 1940 al 1943 furono lire 1.005.800.000. Nel secondo semestre del 1943 le consegne di carbone tedesco subirono una forte contrazione, e le spedizioni nell'Italia centro-meridionale dovettero cessare dopo l'8 settembre (e quindi cessavano nelle quasi totalità anche i rimborsi). Infine, costituito ed entrato in funzione il 29 maggio 1944 il Commissario generale dei prezzi, fu abolito il rimborso salvo che per officine e cokerie gas (per compensare le quali fu maggiorato il prezzo di listino pagato dalla generalità dei consumatori).

Ma rimasero da liquidare molti rimborsi la cui documentazione, causa gli eventi bellici, non potè farsi nè presentarsi che in ritardo per un importo stimato lire 170 milioni, come segue:

- L. 75 milioni relativi al periodo anteriore all'8 settembre 1943;
- » 50 milioni per il periodo 8 settembre 1943 fino al 28 maggio 1944;
- » 45 milioni per il periodo 29 maggio 1944 fino al 24 aprile 1945

L. 170 milioni.

Da notare che in questa somma le suddette maggiorazioni di prezzo contano per lire 43.700.000.

Il disegno di legge proposto, n. 1751, autorizza l'Ufficio stralcio monopolio carboni a pagare tutti gli arretrati utilizzando fino a debita concorrenza le disponibilità della detta gestione, lire 152.113.180.

Resterebbero in cifra tonda 20 milioni ai quali l'articolo 5 propone di far fronte colle disponibilità derivanti dai fondi versati allo Stato italiano del Governo militare alleato e provenienti dal sequestro dei fondi dei Governi delle forze nemiche. Ma la Commissione di finanza non approvò tale copertura ed al riguardo vi fu nel settembre scorso una lunga corrispondenza fra il suo Presidente ed il Ministro dei trasporti. Di qui il ritardo nel disbrigo della pratica. Infine il Ministero dei trasporti propose una variante, cioè si farebbe fronte con una parte delle maggiori entrate di cui al terzo provvedimento di variazioni per l'esercizio 1951-52.

Questa variante non sembrava regolare; ma lo è divenuta dopo l'approvazione (avvenuta per parte della 5ª Commissione del Senato il giorno 5 marzo) del disegno di legge inviatoci dalla Camera relativo all'utilizzo della disponibilità di bilancio destinata alla copertura di oneri derivanti da provvedimenti legislativi di contenuto particolare.

Sembra ora al sottoscritto relatore che la 7ª Commissione possa approvare il disegno di legge, previo l'emendamento, proposto dal Ministero, all'articolo 5 che diverrebbe come segue:

« Ai rimborsi di cui all'articolo 1 l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato provvederà per lire 152.113.180 colle disponibilità della gestione stralcio del Monopolio carboni e per lire 20.000 con un'assegnazione da parte del Ministero del tesoro, cui si farà fronte con parte delle maggiori entrate di cui al terzo provvedimento legislativo di variazione al bilancio 1951-52.

« Il Ministro del tesoro è autorizzato ad introdurre le occorrenti variazioni nello stato di previsione delle spese del Ministero del tesoro e negli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

RICCI, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

Art. 1.

Il Ministero dei trasporti, servizio approvvigionamenti delle Ferrovie dello Stato, Ufficio Stralcio Monopolio Carboni, è autorizzato ad effettuare, in relazione al disposto dell'articolo 8 della legge 11 febbraio 1941, n. 59, direttamente o tramite i commercianti assegnatari, la liquidazione ed il rimborso dei maggiori oneri sostenuti per il ricevimento dei carboni esteri via terra anzichè via mare, durante il periodo bellico, fino al 28 maggio 1944 incluso, a tutti i beneficianti di assegnazioni di carbone e cioè cokerie, officine, gas, industrie siderurgiche commercianti in carbone da riscaldamento, artigiani, industrie e enti vari e ulteriormente, fino al 24 aprile 1945 incluso, soltanto alle officine gas, alle cokerie ed alle industrie siderurgiche.

La facoltà di cui al precedente comma può essere esercitata entro due anni dall'entrata in vigore della presente legge.

Sui reintegri accordati non sono dovuti interessi per il periodo successivo al giorno in cui maturarono le condizioni delle singole concessioni.

Art. 2.

Le disposizioni del precedente articolo non si applicano ai carboni che risultino venduti a prezzi superiori a quelli fissati di autorità ovvero destinati a scopi diversi da quelli stabiliti.

Le disposizioni stesse non si applicano altresì, alle forniture effettuate dopo l'8 settembre 1943 ad industriali ed enti vari controllati dalle autorità tedesche e per le esigenze di queste nonchè alle provviste belliche fatte al sedicente governo della repubblica sociale italiana, tranne che le dette forniture e provviste siano state ottenute mediante violenza o minaccia.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

Identico.

Art. 2.

Identico.

Gli interessati dovranno all'uopo produrre, con gli elementi tecnici a propria disposizione, le opportune attestazioni da parte delle Autorità competenti ed ogni altro possibile documento probatorio.

Art. 3.

I documenti esibiti ai sensi e per gli effetti dell'articolo precedente saranno sottoposti alla Commissione prevista dall'articolo 9 del decreto legislativo luogotenenziale 8 maggio 1946, n. 428, la quale esprimerà il proprio parere sulla sufficienza o meno della prova fornita.

Alla stessa Commissione potranno altresì essere rimesse per il parere le pratiche per le quali, a causa di distruzioni o smarrimento determinati dagli eventi bellici, non si renda possibile all'interessato completare la documentazione tecnica prescritta ai fini del pagamento del reintegro.

Art. 4.

In sede di liquidazione delle integrazioni, oggetto della presente legge, il Ministero dei trasporti può ripetere l'ammontare delle quote precedentemente corrisposte, risultanti non dovute, o comunque le maggiori somme eventualmente erogate a favore del richiedente.

Indipendentemente dal disposto del precedente comma nei casi in cui il Ministero dei trasporti abbia concesso rimborsi e l'intervento finanziario non risulti in tutto o in parte giustificato dal maggior costo del prodotto rispetto ai prezzi stabiliti in funzione del trasporto del carbone via mare, il beneficiario del rimborso è tenuto a restituire le somme ricevute oltre alla misura necessaria

Art. 5.

All'onere derivante dalla presente legge viene fatto fronte con la somma residua non erogata dagli accantonamenti effettuati nei vari esercizi a partire dall'esercizio 1940-41 e fino all'esercizio 1943-44, con le maggiorazioni effettuate e da effettuare in base al decreto 25 maggio 1944, n. 101, del cessato

Art. 3.

Identico.

Art. 4.

Identico.

Art. 5.

Ai rimborsi di cui all'articolo 1 l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato provvederà per lire 152.113.180 colle disponibilità della gestione stralcio del Monopolio carboni e per lire 20.000 con un'assegnazione da parte del Ministero del tesoro, cui si farà fronte con parte delle maggiori entrate di cui al terzo

Commissariato nazionale prezzi sulle quotazioni base del listino per i prezzi dei carboni e per lire 20.000.000 mediante prelievo di una quota di uguale importo dal fondo accantonato presso la Tesoreria e costituito dai fondi versati allo Stato italiano dal Governo militare alleato e provenienti dal sequestro dei fondi dei Governi e delle forze armate nemiche.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a disporre con propri decreti le variazioni di bilancio occorrenti per l'applicazione della presente legge.

provvedimento legislativo di variazione al bilancio 1951-52.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad introdurre le occorrenti variazioni nello stato di previsione delle spese del Ministero del tesoro e negli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.