

## COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

## XIX.

## SEDUTA DI SABATO 12 DICEMBRE 1959

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Comunicazioni del Presidente:</b>		<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
PRESIDENTE . . . . .	176	Finanziamento della seconda fase esecutiva del piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1715) . . . . .	185
<b>Disegno e proposta di legge (Discussione e rinvio):</b>		PRESIDENTE . . . . .	185, 186, 189, 193, 196, 197
Riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. (1550);		SCHIANO . . . . .	186
De' Cocchi. Istituzione della qualifica di «ispettore aggiunto capo» nel ruolo della carriera di concetto del Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. (1074) . . . . .	176	ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . .	186, 190 191, 193, 194, 195
PRESIDENTE . . . . .	176, 177, 178, 179 182, 183, 184, 185	SPALLONE . . . . .	189, 194
BIANCHI GERARDO, <i>Relatore</i> . . . . .	176, 185	GASPARI . . . . .	189, 190
SCHIANO . . . . .	176	DELFINO . . . . .	190, 197
BOGONI . . . . .	177, 183	POLANO . . . . .	191, 195
GRANATI . . . . .	177, 182, 183	BARDANZELLU . . . . .	192
MACRELLI . . . . .	178, 179, 184, 185	FRANCAVILLA . . . . .	192
PETRUCCI . . . . .	178	PETRUCCI . . . . .	192
CONCAS . . . . .	178	FRUNZIO . . . . .	193
POLANO . . . . .	178, 184, 185	CONCAS . . . . .	193, 195
CAPPUGI . . . . .	179	<b>Votazione segreta:</b>	
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . .	183	PRESIDENTE . . . . .	198
FRANCAVILLA . . . . .	183		
LOMBARDI RUGGERO . . . . .	183, 184		

La seduta comincia alle 10,15.

SAMMARTINO, *Segretario*, da lettura del processo verbale della seduta precedente. (È approvato).

**Comunicazioni del Presidente.**

PRESIDENTE. Comunico che, per l'esame dei provvedimenti all'ordine del giorno dell'odierna seduta, i deputati Adamoli, Amodio, Calabrò, Degli Esposti, Sammartino, Troisi e Viale sono, rispettivamente, sostituiti dai deputati Di Paolantonio, De Leonardis, Delfino, Spallone, Remo Gaspari, Buffone e Zugno.

**Discussione del disegno di legge: Riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (1550) e della proposta di legge d'iniziativa del deputato De' Cocci: Istituzione della qualifica di « ispettore aggiunto capo » nel ruolo della carriera di concetto del Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (1074).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione » e della proposta di legge di iniziativa del deputato De' Cocci: « Istituzione della qualifica di « ispettore aggiunto capo » nel ruolo della carriera di concetto del Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

L'onorevole Gerardo Bianchi ha facoltà di svolgere la sua relazione.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, sono convinto che non saranno necessarie molte parole per illustrare l'importanza del disegno di legge sottoposto al vostro esame, essendo a tutti note la delicatezza e l'ampiezza delle mansioni svolte dagli ispettori della motorizzazione civile, balzate in evidenza tra l'altro di recente in occasione del dibattito per l'approvazione delle modifiche al nuovo codice della strada.

Si tratta, inoltre, di un settore il quale, non solo allo stato attuale svolge una latitudine di attività veramente impressionante, ma anche va ogni giorno di più espandendosi come conseguenza diretta del vertiginoso e continuo aumento del volume del traffico automobilistico nel nostro paese. Mi sembra perciò assolutamente superfluo insistere sull'opportunità o sul merito del provvedimento da tutti, penso, condiviso. Mi soffermerò, invece,

su taluni punti, su taluni aspetti che riguardano singole questioni che, a stretto rigore, più che nella relazione e persino nella discussione generale, troverebbero la sede più opportuna nell'esame degli articoli.

Questo è il motivo per cui - come i colleghi avranno notato - è stato redatto e distribuito un nuovo testo. A questo proposito debbo subito avvertire però che questo nuovo testo non va considerato come contenente principi nuovi o diversi rispetto al testo presentato dal Governo, ma più semplicemente come un testo riordinato e coordinato. A prescindere, quindi, dagli emendamenti presentati dal collega Petrucci e da quelli presentati da altri, si tratta sostanzialmente di un testo che, rifacendosi alla sostanza del disegno di legge, elabora e coordina le norme ivi contenute dando alle medesime una migliore e più armonica articolazione.

In questo lavoro, che si è svolto per la verità in modo piuttosto febbrile dato il pochissimo tempo a mia disposizione, sono stato validamente affiancato dalla collaborazione dell'onorevole Bogoni, collaborazione che mi è stata quanto mai utile, anzi, preziosa.

Se il Presidente lo consente, quindi, vorrei dare senz'altro lettura del nuovo testo facendo via via i dovuti riferimenti alle corrispondenti norme del disegno di legge.

PRESIDENTE. Forse sarebbe preferibile che ella ci illustrasse gli emendamenti. Così, dopo aver chiuso la discussione generale in sede di esame degli articoli saremo in grado di procedere abbastanza speditamente, tenendo presenti i due testi.

Noi dobbiamo tener presente il disegno di legge originale e se poi si prospetterà l'opportunità di un coordinamento o di spostamenti del contenuto da un articolo all'altro, è quello che vedremo.

SCHIANO. Onorevole Presidente, mi scusi l'interruzione ma mi sembra questo un modo eccessivamente sommario di discutere il provvedimento. Soltanto stamane abbiamo avuto il nuovo testo. Non credo che così si possa andare avanti con la dovuta attenzione.

PRESIDENTE. Sia ben chiaro, onorevole Schiano, che se la Commissione lo desidera, non ho nessuna difficoltà a rinviare l'esame del provvedimento, anche perché bisogna convenire che gli emendamenti non sono pochi. Prosegua, onorevole Bianchi.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Uniformandomi senz'altro all'invito dell'onorevole Presidente, tralascio di leggere i vari articoli del nuovo testo e mi riferisco direttamente agli emendamenti. All'articolo 4 l'onorevole Pe-

trucci ha presentato un testo emendato che, tra l'altro, ha provocato taluni rilievi da parte della I Commissione (Affari costituzionali), la quale ha suggerito di scindere il medesimo in due articoli.

Praticamente possiamo dire che gli emendamenti dell'onorevole Petrucci, sistemati nella forma tecnica, possono benissimo far parte del disegno di legge, costituendo un tutto unico che risponde abbastanza razionalmente alle attuali necessità dell'ispettorato della motorizzazione.

La I Commissione (Affari costituzionali) ha raccomandato poi una modificazione al testo dell'articolo 7, quale risulta già emendato dall'onorevole Petrucci. In esso, infatti, si parla del numero dei posti pari a quello complessivo del personale collocato nel ruolo dell'amministrazione autonoma delle ferrovie o dell'Africa orientale, senza determinare esattamente il numero e la I Commissione, pertanto, invita ad indicare con esattezza il numero dei posti, sia per il personale dell'una come dell'altra provenienza. Abbiamo fatto questo calcolo e possiamo oggi indicare il numero preciso. Si tratta di poche persone, e cioè 15 relative all'ex ministero dell'Africa italiana e 15 o 20 relative all'amministrazione autonoma delle ferrovie.

Questi sono gli argomenti fondamentali. Il resto sarà chiarito durante la discussione.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**BOGONI.** Invito i colleghi a tener presente l'importanza estrema di questo disegno di legge, che risponde alle aspirazioni comuni e alla richiesta che abbiamo fatto più volte anche in Commissione, volte a dare un migliore organico alla motorizzazione a seguito dell'importanza sempre maggiore che essa va assumendo nella vita del paese. Per dimostrare questa importanza, dirò che tra qualche anno dovremo tornare ancora sulle tabelle di questo organico, sottoposto ad uno sviluppo continuo e costante.

Oggi siamo di fronte a un testo che è già da molto tempo a disposizione della Commissione. I colleghi lo hanno letto e studiato e hanno presentato degli emendamenti. Da tutte le parti ci sono pervenute istanze specifiche. Del resto sappiamo che quando si mette mano ad un organico, ci sono sempre mille casi da tener presente e pertanto sorgono numerose necessità di emendamenti. Il relatore onorevole Bianchi si è preoccupato di tutte queste istanze e di questi emendamenti e ne ha tenuto conto. Lui ed io abbiamo seguito questo disegno di legge sia

nella V Commissione (Bilancio) sia nella I Commissione (Affari Costituzionali) e le modificazioni proposte dalle suddette due Commissioni sono state tenute presenti dal collega Bianchi nel testo finale sottoposto al nostro esame. In sostanza la I Commissione ci consiglia di coordinare e alleggerire certi articoli che nella dizione sarebbero troppo lunghi. Ma la sostanza è la stessa, giacché il disegno di legge contiene tutto quello che è necessario.

Ora dobbiamo cercare di collaborare col relatore, che con indomabile energia ha svolto un notevole lavoro di preparazione del nuovo testo, perché l'amministrazione possa essere in grado di seguire e assecondare il potenziamento della motorizzazione.

**GRANATI.** Noi questa mattina, per ragioni di carattere positivo esposte prima dal relatore, successivamente dall'onorevole Bogoni, ci troviamo di fronte a un nuovo testo formulato dal relatore medesimo. Indubbiamente in questo nuovo testo alcune questioni, che qualcuno di noi intendeva sollevare, sono state affrontate. Ciò non di meno siamo di fronte a una materia che si presenta, sia pure parzialmente, sotto una nuova formulazione. Credo perciò necessario, anche per il retto svolgimento della discussione, che venga rinviato l'esame del disegno di legge, affinché si possa esaminare con maggiore attenzione il nuovo testo. Per brevità ed efficienza della discussione, possiamo impegnarci a presentare per una data prestabilita di comune accordo gli eventuali emendamenti, ove i colleghi avessero da proporre.

È chiaro che siamo di fronte a una procedura forse necessaria, data l'urgenza dell'argomento, però un po' strana, nel senso che questa mattina siamo chiamati a discutere un testo nuovo.

**PRESIDENTE.** Discuteremo avendo presente, come testo base, quello del disegno di legge governativo. Ciò non solo in relazione al nuovo testo del relatore che si pone quale complesso di emendamenti al disegno di legge, ma altresì in relazione alla proposta di legge dell'onorevole De' Cocci che risulta di portata ben limitata nei confronti del provvedimento governativo.

**GRANATI.** Il testo che abbiamo di fronte è intestato: « Nuovo testo formulato dal relatore ». Sono state quindi apportate delle modifiche che noi dobbiamo vagliare. Possono essere delle modifiche parziali, però possono anche essere tali da mutare l'indirizzo del testo originale del disegno di legge. Un giudizio in proposito io non mi sento di darlo

allo stato delle cose, perché basta un emendamento solo per stabilire un indirizzo invece di un altro. Tutto questo richiede un esame attento e responsabile.

D'altra parte, pur riconoscendo la necessità dell'urgenza del provvedimento, io non posso non esprimere la mia perplessità su questo procedimento.

**PRESIDENTE.** Questo è un testo di cui potremo tener conto al momento opportuno, se necessario; ma noi esamineremo, come ho detto, il testo del disegno di legge governativo e i tre o quattro emendamenti che sono stati presentati circa un mese fa e distribuiti a tutti i colleghi. Quello di cui dobbiamo preoccuparci in questo momento è la sostanza del provvedimento e la formulazione sulla quale dobbiamo discutere è quella del disegno di legge governativo.

Gli onorevoli colleghi potrebbero richiedere un termine per presentare nuovi emendamenti, però mi pare che il tempo ci sarebbe stato, perché i primitivi emendamenti erano stati tempestivamente distribuiti.

Sempre che non ci siano obiezioni tali da rendere necessario un rinvio, faccio presente che dobbiamo procedere con una certa rapidità, anche in considerazione del fatto che siamo alla vigilia delle vacanze natalizie.

**MACRELLI.** Non credo che sia necessario un rinvio della discussione del disegno di legge. Io confesso che non ho studiato profondamente la materia, però, avendo avuto diversi contatti con elementi tecnici, credo che il testo preparato dal nostro relatore possa essere approvato. Naturalmente l'emendamento chilometrico del collega Petrucci esige una formulazione diversa, ciò che mi pare abbia fatto il relatore.

Non solo, ma credo che il Ministero della riforma burocratica abbia già dato il suo parere favorevole.

Stando così le cose e poiché in una eventuale prossima seduta ci troveremo allo stesso punto di oggi, penso che la cosa migliore sia quella di proseguire nella discussione e di giungere alla votazione oggi stesso.

**PETRUCCI.** Mi sia consentito precisare, onorevoli colleghi, che gli emendamenti da me presentati sono il risultato di istanze e di sollecitazioni da parte degli interessati i quali, non essendo stati considerati dal punto di vista della loro posizione giuridica nei confronti di altre categorie, hanno formulate quelle richieste, accolte peraltro dall'amministrazione, concretatesi ora in emendamenti.

Non solo, ma questi emendamenti sono stati sottoposti per il parere alla Commissione

del Bilancio e sottoposti all'esame del Ministero della riforma burocratica. Sia la Commissione Bilancio che il Ministero della riforma, dopo attento esame, li hanno approvati. Inoltre, superata questa fase, gli emendamenti sono stati sottoposti al vaglio della Commissione Affari Costituzionali che ne aveva rivendicata la priorità per quanto riguarda la competenza primaria.

Credo perciò, onorevoli colleghi, che gli emendamenti che mi sono permesso di sottoporre al vostro esame portino veramente tutti i crismi necessari per consentire a voi di deliberare con coscienza tranquilla. Un rinvio, come ha del resto assai giustamente detto testè l'onorevole Macrelli, significherebbe perdere inutilmente tempo prezioso e rimandare all'anno venturo l'approvazione del provvedimento, con quei danni morali e materiali che tutti possiamo immaginare.

**CONCAS.** Anche io sono del parere che sia più opportuno continuare la discussione poiché il problema è della massima urgenza. Comprendo le perplessità di alcuni colleghi, ma ciò deriva più che altro dall'impressione di trovarsi di fronte ad un nuovo testo, quando in realtà esso è nuovo solo in apparenza in quanto riporta in sostanza le norme contenute nel disegno governativo.

**POLANO.** È possibile, intanto, conoscere i pareri?

**PRESIDENTE.** Certamente. I pareri sono due: uno della I Commissione (Affari Costituzionali) e l'altro della V Commissione (Bilancio). Questa ha dato parere favorevole senza nessuna osservazione; la prima Commissione, invece, ha espresso parere favorevole ma con una serie di osservazioni.

Ne dò lettura:

« La Commissione Affari costituzionali investita dell'esame del disegno di legge n. 1550 per il parere a codesta Spettabile Commissione, esprime parere favorevole, subordinandolo alle seguenti modifiche:

all'articolo 3: correggere l'errore di riferimento alla lettera b) del comma terzo, precisando trattarsi della lettera b) del comma quarto.

Esaminare l'opportunità di fissare un periodo di anzianità nella qualifica — in armonia con quanto si è sempre disposto in materia — prima di procedere all'inquadramento nella qualifica superiore.

All'articolo 4, preso in esame il nuovo testo proposto dall'onorevole Petrucci, consiglia di dare ad esso, attraverso una ripartizione in più articoli, una sistemazione più

organica. Al comma quinto (del testo proposto dall'onorevole Petrucci ed allegato al parere), la Commissione I ritiene che debba sopprimersi l'inciso « comunque in servizio » e sostituirlo con la formula « in servizio per legittimo atto di nomina ». La stessa formula deve essere usata al comma nono dopo le parole « si trovano in servizio ».

Sempre in ordine alle disposizioni contenute nel testo proposto dall'onorevole Petrucci all'articolo 4, la Commissione ritiene debba essere inserito il seguente emendamento aggiuntivo proposto dal relatore Tozzi Condivi e dal deputato Rocchetti: « L'Amministrazione, prima di procedere all'applicazione del comma precedente, è autorizzata ad assumere nella qualifica iniziale della carriera direttiva tecnica i candidati riusciti idonei nel concorso a 5 posti di Ispettore di seconda classe in prova nel ruolo della carriera direttiva del personale tecnico di vigilanza dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, bandito con decreto ministeriale 30 gennaio 1959 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 159 del 7 luglio 1959. I suddetti candidati sono da collocare nel ruolo, secondo l'ordine della graduatoria del concorso, dopo l'ultimo candidato dichiarato vincitore del concorso stesso ».

Per quanto attiene all'articolo 7, la Commissione ha preso in esame quanto è stabilito nei commi secondo e terzo ed essendovi contrasto di interpretazione, ha deliberato che, qualora i posti di organico nei quali verranno inquadrati i dipendenti del soppresso Ministero dell'Africa Italiana e dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non fossero compresi nella tabella allegata al disegno di legge, la Commissione Trasporti dovrà riformare in conformità le tabelle stesse e che, se invece detti posti fossero conteggiati nelle tabelle allegate, lo si debba precisare espressamente nell'articolo 7 essendo assolutamente necessario che, determinandosi un nuovo ampio organico, le tabelle siano precisamente corrispondenti alla situazione reale.

All'articolo 10-bis (testo allegato), la Commissione ha espresso parere contrario.

La Commissione I<sup>a</sup> ha considerata assorbita ed accolta la proposta n. 1074 di iniziativa del deputato De' Cocci ».

Quanto agli emendamenti, fino a questo momento sono pervenuti i seguenti: uno all'articolo 4; uno all'articolo 7; uno aggiuntivo con cui si propone un articolo 7-bis; una proposta di soppressione dell'articolo 8; una pro-

posta di aggiungere un articolo 10-bis; una proposta di sostituzione nella tabella n. 1.

Agli articoli 1, 2, 3, invece, non sono stati presentati emendamenti.

A seguito poi del parere della I Commissione, la quale prospettava l'opportunità di ripartire l'emendamento sostitutivo Petrucci dell'articolo 4 in vari articoli, il relatore con un lavoro veramente diligente e pregevole — ma che ha potuto fare soltanto ieri sera e questa notte, perché il parere è stato dato dalla I Commissione ieri mattina — ha predisposto un riordinamento del testo del disegno di legge. Quindi potremmo procedere in questo modo: esaminare il testo governativo e votare gli emendamenti al testo governativo, per procedere poi in sede di coordinamento alla ripartizione di quello che voteremo in articoli diversi, tenendo presente il testo del relatore. Cioè il coordinamento proposto dalla I Commissione potremmo farlo successivamente.

MACRELLI. Ma abbiamo già un testo coordinato!

PRESIDENTE. Questo testo coordinato è stato predisposto dal relatore, ma è stato distribuito soltanto questa mattina e non contiene il riferimento ai vari articoli del disegno di legge. Dobbiamo quindi necessariamente seguire il testo del disegno di legge, salvo poi, in sede di coordinamento, fare spostamenti nel caso. A meno che non teniamo conto del suggerimento della I Commissione e lasciamo il testo governativo come è, inserendo semplicemente gli emendamenti che sono stati proposti.

CAPPUGI. Potremmo prendere senz'altro in esame il testo del relatore. Ne faccio formale proposta.

PRESIDENTE. Il testo del relatore risponde ad una maggiore sistematica legislativa e tiene conto del rilievo della I Commissione. Però, siccome questo rilievo è soltanto un suggerimento e non una condizione, possiamo decidere in un modo o nell'altro.

CAPPUGI. Mi pare che sia più opportuno votare il testo del relatore, altrimenti la Commissione finirebbe per delegare in sede di coordinamento una materia così importante.

PRESIDENTE. Io non pensavo che dovesse essere affidato al Presidente il coordinamento, ma che lo facessimo noi stessi qui. Siccome c'è qualcuno che vuole accertarsi che il trasferimento di una norma da un articolo all'altro non modifichi la sostanza del provvedimento, io proponevo quella forma di esame.

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 DICEMBRE 1959

Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli. Gli articoli 1, 2 e 3 sono uguali nel testo governativo e nel testo del relatore. Do lettura dell'articolo 1.

« I ruoli organici del personale direttivo, del personale di concetto, del personale esecutivo e del personale ausiliario del Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, previsti dalle tabelle I, II, III e IV allegate al decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557, ratificato con legge 5 luglio 1951, n. 519, e modificate con l'articolo 16, comma quarto, della legge 14 giugno 1949, n. 410, sono rispettivamente sostituiti dai ruoli organici stabiliti dalle tabelle annesse alla presente legge ».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, né vi sono obiezioni, lo metto in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2:

« Le assunzioni alle qualifiche iniziali dei ruoli del personale direttivo, del personale di concetto e del personale esecutivo, di cui alle annesse tabelle I, II e III sono effettuate mediante pubblico concorso per esami.

Le assunzioni alla qualifica iniziale del ruolo del personale ausiliario, di cui all'annessa tabella IV, sono effettuate mediante pubblico concorso per titoli, integrato da una prova pratica di scrittura sotto dettato.

Per l'ammissione ai concorsi per il ruolo del personale tecnico di vigilanza della carriera direttiva, gli aspiranti devono aver conseguito, presso una Università od un Istituto superiore dello Stato, il diploma di laurea in ingegneria e la relativa abilitazione professionale.

Per l'ammissione ai concorsi per il ruolo del personale amministrativo della carriera direttiva, gli aspiranti devono aver conseguito, presso una Università od un Istituto superiore dello Stato, uno dei seguenti titoli di studio:

a) diploma di laurea in giurisprudenza oppure in scienze politiche e sociali;

b) diploma di laurea in economia e commercio o titolo equipollente.

Per l'ammissione ai concorsi per il ruolo del personale di vigilanza della carriera di concetto, gli aspiranti debbono essere in possesso di uno dei seguenti titoli di studio:

a) diploma di abilitazione alla professione di geometra o di abilitazione tecnica in agrimensura o di perito agrimensore; di-

ploma di perito industriale, diploma di maturità scientifica o titolo equipollente secondo il vecchio ordinamento scolastico (sezione fisico-matematica);

b) diploma di abilitazione del corso superiore dell'Istituto tecnico (sezione commercio e ragioneria), diploma di licenza dell'Istituto commerciale (perito o ragioniere commerciale), diploma dell'Istituto tecnico (sezione ragioneria) o titolo equipollente;

c) diploma di maturità artistica conseguito presso i licei artistici o diploma di abilitazione all'insegnamento del disegno nelle scuole statali.

Per l'ammissione ai concorsi per il ruolo del personale della carriera esecutiva, gli aspiranti debbono essere in possesso di diploma di istituto di istruzione secondaria di primo grado.

Per l'ammissione ai concorsi per il ruolo del personale ausiliario, gli aspiranti debbono essere in possesso della licenza di quinta classe elementare ».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, né vi sono obiezioni, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3:

« Nel ruolo del personale amministrativo della carriera direttiva, i seguenti contingenti di posti saranno conferiti ad impiegati che risultino in possesso di uno dei titoli di studio indicati alla lettera b) del comma terzo del precedente articolo 2 ovvero che siano stati a suo tempo inquadrati ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557:

ispettore generale . . . . .	posti N.	2
ispettore capo . . . . .	» »	5
ispettore principale . . . . .	» »	7
ispettore di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .	» »	10
ispettore di 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> classe . . . . .	» »	16

Qui c'è da fare la correzione fatta presente dalla I Commissione (Affari costituzionali). Le parole « alla lettera b) del terzo comma del precedente articolo 2 », vanno sostituite dalle seguenti: « alla lettera b) del quarto comma del precedente articolo 2 ».

Metto in votazione l'articolo 3 con questa correzione materiale.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4. Do lettura dell'articolo 4 del disegno di legge:

« I posti disponibili nelle qualifiche iniziali dei singoli ruoli potranno essere conferiti

soltanto per il numero eccedente quello complessivo degli impiegati dei relativi ruoli aggiunti di cui all'articolo 344 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, e degli impiegati non di ruolo di categoria corrispondente in servizio alla data del bando di concorso.

Nella prima applicazione della presente legge, i posti disponibili nella qualifica iniziale della carriera di concetto potranno essere conferiti, in misura non superiore alla metà, mediante concorso per esami riservato ad impiegati che alla data di entrata in vigore della legge stessa si trovino comunque in servizio da almeno un anno presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e che siano in possesso di uno dei titoli di studio previsti dall'articolo 2, comma quarto, della presente legge ovvero, limitatamente ad un terzo dei posti a concorso, di uno degli altri titoli di studio che normalmente consentono l'ammissione ai concorsi per i ruoli amministrativi e tecnici delle carriere di concetto.

I vincitori di detto concorso riservato, che non provengano dal ruolo aggiunto della carriera di concetto o del corrispondente impiego non di ruolo di 2ª categoria e che eccedano il numero dei posti conferibili ai sensi del primo comma del presente articolo, saranno nominati in soprannumero da riassorbirsi in ragione della metà delle successive vacanze.

Nel primo concorso pubblico che verrà indetto, ai termini del primo comma del presente articolo, per il conferimento dei posti disponibili nella qualifica iniziale di ciascuno dei ruoli delle carriere del personale direttivo, del personale esecutivo e del personale ausiliario, la metà dei posti a concorso sarà riservata agli impiegati che, alla data di entrata in vigore della presente legge, si trovino comunque in servizio da almeno un anno presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e che risultino in possesso del prescritto titolo di studio.

Per la partecipazione ai concorsi suddetti, nei riguardi del personale previsto dai precedenti commi secondo e quarto si prescinde dal limite massimo di età».

L'onorevole Petrucci propone di sostituire l'articolo 4 con questo nuovo testo:

« I posti disponibili nelle qualifiche iniziali dei singoli ruoli potranno essere conferiti soltanto per il numero eccedente quello complessivo degli impiegati dei relativi ruoli aggiunti di cui all'articolo 344 del decreto del

Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 e degli impiegati non di ruolo di categoria corrispondente in servizio alla data del bando di concorso.

Nella prima applicazione della presente legge, i posti disponibili nella qualifica iniziale della carriera di concetto potranno essere conferiti, in misura non superiore alla metà, mediante concorso per titoli riservato agli impiegati che alla data di entrata in vigore della legge 16 novembre 1957, n. 1122 già appartenevano al personale di ruolo e non di ruolo della carriera esecutiva dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e che risultino in possesso di uno dei titoli di studio previsti dall'articolo 2, comma quinto, della presente legge.

I posti disponibili nella qualifica iniziale delle carriere direttive e della carriera esecutiva potranno essere conferiti, ferma l'osservanza del primo comma del presente articolo, in misura non superiore alla metà, mediante concorso per titoli ed esami per i ruoli delle carriere direttive e mediante concorso per titoli per il ruolo della carriera esecutiva, riservati agli impiegati che alla data di entrata in vigore della legge 16 novembre 1957, n. 1122, già appartenevano al personale di ruolo e non di ruolo dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e che risultino in possesso di uno dei titoli di studio rispettivamente prescritti dai commi terzo, quarto e sesto del precedente articolo 2.

I vincitori dei concorsi di cui ai commi precedenti prenderanno posto nei rispettivi ruoli dopo coloro che saranno collocati nei ruoli stessi in applicazione del successivo comma ottavo.

Nei concorsi pubblici che verranno banditi entro un quinquennio dalla data di entrata in vigore della presente legge, per il conferimento dei posti disponibili nella qualifica iniziale dei singoli ruoli di cui alle allegate tabelle I, II, III e IV, la metà dei posti a concorso sarà riservata al personale che alla data di entrata in vigore della presente legge si trovi comunque in servizio presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e che risulti in possesso del titolo di studio prescritto per i singoli ruoli dal precedente articolo 2 ovvero si trovi nelle condizioni previste dall'articolo 161, comma quarto, del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3, relativamente al concorso per il ruolo del personale amministrativo della carriera direttiva, o nelle condizioni

previste dall'articolo 173, comma quarto, del predetto testo unico, relativamente al concorso per il ruolo del personale di vigilanza della carriera di concetto.

Ai concorsi per il ruolo del personale di vigilanza della carriera di concetto da bandirsi ai sensi dei precedenti commi secondo e quinto, e limitatamente ad un terzo dei posti riservati, potrà essere ammesso anche il personale indicato nei commi stessi, il quale, in luogo di uno degli specifici titoli di studio previsti dal comma quinto del precedente articolo 2, risulti in possesso di uno degli altri diplomi di istituto di istruzione secondaria di secondo grado che normalmente consentono l'ammissione ai concorsi delle carriere amministrative e tecniche del personale di concetto.

Per l'applicazione ai concorsi previsti dal presente articolo, nei riguardi del personale contemplato dai precedenti commi secondo, terzo, quinto e sesto, si prescinde dal limite massimo di età.

Dopo l'effettuazione delle possibili promozioni, nonché dopo l'applicazione del successivo articolo 7 e dei commi secondo e terzo del presente articolo, gli impiegati dei ruoli aggiunti istituiti in corrispondenza dei ruoli organici dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione sono collocati, anche in soprannumero, nei ruoli organici di cui alle annesse tabelle I, II, III e IV, dopo l'ultimo impiegato della corrispondente qualifica, nell'ordine in cui si trovano collocati nei predetti ruoli aggiunti, conservando l'anzianità di carriera e di qualifica a tutti gli effetti, salvo quanto disposto dal successivo comma decimo.

Gli impiegati non di ruolo che alla data di entrata in vigore della presente legge si trovino in servizio presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e che successivamente alla data stessa conseguano l'inquadramento nei predetti ruoli aggiunti, saranno collocati nelle corrispondenti qualifiche dei ruoli organici, con le modalità stabilite al comma precedente.

Il personale collocato nei ruoli organici a termini dei due commi precedenti non potrà essere scrutinato per le promozioni alle qualifiche rispettivamente di Ispettore di 1<sup>a</sup> classe, di Sotto Ispettore di 1<sup>a</sup> classe e di Archivistà o equiparata sino a quando non avranno raggiunta l'anzianità prescritta per la promozione alle qualifiche anzidette tutti gli impiegati che appartenevano ai rispettivi ruoli organici alla data del 1<sup>o</sup> gennaio 1959, fermo peral-

tro rimanendo il disposto dell'articolo 348 del testo unico approvato con decreto del presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 ».

Come ho detto, il relatore, seguendo il suggerimento della I Commissione, aveva ripartito l'articolo sostitutivo dell'onorevole Petrucci in due articoli, che diventerebbero 8 e 9. Se non siamo d'accordo in questo riordinamento fatto dal relatore, metto in votazione il testo sostitutivo dell'onorevole Petrucci.

GRANATI. Io insisto in quello che dicevo innanzi. La I Commissione ha suggerito per motivi d'opportunità alcune modifiche e un certo coordinamento. Il Presidente ci ha comunicato che nella giornata di ieri è stato fatto da alcuni colleghi della Commissione un lavoro intenso per trasferire in un nuovo testo coordinato il suggerimento della I Commissione, che in gran parte coincideva già con alcuni emendamenti precedentemente presentati. È quindi evidente che noi ci troviamo di fronte a una situazione nuova. L'onorevole Macrelli diceva che qui in fondo siamo tutti d'accordo. Non è esatto. Io e i colleghi del mio gruppo possiamo essere d'accordo per una ragione di stima e per un riconoscimento della capacità di quei due o tre colleghi che hanno lavorato ieri, ragioni però che non credo possano essere pienamente sufficienti per giustificare il nostro assenso completo al nuovo testo.

Pertanto, non solo per conoscere le modifiche apportate, ma anche per ragioni di riflessione sui suggerimenti fatti dalla I Commissione nonché per altre ragioni che qui non sto a dire, riteniamo che si debba sospendere la discussione, in modo che tutti i colleghi possano riflettere sui suggerimenti della I Commissione ed esaminare attentamente come questi suggerimenti sono stati trasferiti nel nuovo testo. Non è improbabile che la nostra sarà in definitiva una adesione piena e totale al nuovo testo, ma deve essere una adesione responsabile, non aprioristica.

PRESIDENTE. Siamo in presenza di due esigenze: una, di predisporre il disegno di legge con una maggiore organicità, dati gli emendamenti intervenuti; e questa esigenza ha la sua legittimità. L'altra è la scadenza imminente, nei confronti della quale il ritardo sarebbe pregiudizievole per molta parte del personale interessato. Ove la legge non entrasse in vigore entro il 31 dicembre, che è ormai prossimo, la maggior parte del personale interessato perderebbe un anno ai fini della promozione e della sistemazione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. — Io sarei ben lieto di consentire un rinvio, perché tutto sia chiaro e studiato dagli onorevoli deputati. Però ritengo di dover dire che se ci fermiamo appena appena a leggere, vediamo che si tratta più che altro di una formulazione nuova, la quale nella sostanza, salvo piccole cose, ha lasciato quello che era già predisposto nel testo governativo. Il primo, secondo e terzo articolo sono identici a quelli del testo governativo; il quarto contiene dei dettagli che perfezionano il testo e lo rendono più accessibile anche nella sua esecuzione. Del resto i nuovi commi riportano gli stessi principi che sono stati adottati in altre amministrazioni dello Stato per il passaggio dai ruoli aggiunti ai ruoli organici.

L'ultimo comma è identico, il comma 8 è soppresso e in sua vece viene inserito l'articolo 7 bis dato che il comma 8 viene superato dalle nuove norme sulle pensioni ordinarie; il comma 9 è identico e così il comma 10.

La tabella adegua il numero dei posti transitori, numero che nel testo governativo era rimasto uguale a quello del 1948 quando i ruoli del personale erano molto più ristretti.

L'onorevole Bogoni ha fatto un ragionamento molto chiaro. Poiché ci troviamo di fronte ad un ispettorato — egli ha detto in sostanza — regolato dalla legge del 1948, basta pensare per un momento all'evoluzione della motorizzazione dal 1948 ad oggi per vedere come il personale sia raddoppiato. Questo personale è stato preso un po' dappertutto: dall'amministrazione ferroviaria, dall'Arar, da altri enti; personale che oggi cerchiamo di inserire nella nuova organizzazione.

Se non ci fossero le difficoltà prospettate dall'onorevole Presidente circa la necessità di emanare la legge entro la fine dell'anno, non avrei alcun dubbio sul rinvio della discussione. Ma le cose purtroppo non stanno così; per cui penso che se riuscissimo a votare oggi stesso il provvedimento, insistendo presso il Presidente della Camera perché trasmetta subito il messaggio al Senato, entro la fine dell'anno sarebbe possibile avere la sistemazione di questo personale. Basterebbe anche un solo giorno di rinvio perché tutto ciò non sia possibile.

Questo ho voluto dire per assicurarvi, onorevole colleghi che pur essendo, per principio e per un doveroso ossequio al Parlamento, alieno dal richiedere un limite di tempo alla discussione, nel caso specifico si possa essere più che tranquilli sulla attenta meditazione cui già è stato sottoposto il provvedimento. Colgo anzi l'occasione per ringraziare

non solo il relatore ma soprattutto l'onorevole Bogoni che tanto validamente ha collaborato per la messa a punto.

PRESIDENTE. Vorrei proporre quanto segue: poiché il lavoro compiuto dal relatore è stato in sostanza un lavoro di spostamento da un articolo all'altro e quindi di puro coordinamento, proporrei — se la Commissione è d'accordo — di continuare la discussione sul vecchio testo del disegno di legge, affidando ad un Comitato il compito di coordinare il testo definitivo, naturalmente con il rispetto più scrupoloso oltretutto della sostanza, anche della forma, consentendo solo spostamenti del testo da un articolo all'altro.

GRANATI. Come è compatibile questa proposta con l'esigenza della celerità?

FRANCAVILLA. Non solo, ma il Comitato incaricato del coordinamento dovrebbe poi redigere un nuovo testo da sottoporsi all'approvazione plenaria. Ma sia detto con franchezza, onorevole Presidente, il fatto più grave è che il nostro gruppo si è visto inopinatamente escluso dal fornire quella collaborazione all'elaborazione del provvedimento, cui tutti i gruppi hanno il diritto di partecipare. Penso, perciò, che ancora siamo in tempo per rimediare. Il comitato ristretto, infatti, si potrebbe subito mettere al lavoro di modo che lunedì o martedì al massimo ci si possa riunire di nuovo per deliberare sul nuovo testo concordato.

LOMBARDI RUGGERO. Non farebbe in tempo a giungere al Senato.

FRANCAVILLA. Quando si presenta un provvedimento legislativo così importante non è possibile escludere un gruppo politico come il nostro!

BOGONI. Ho chiesto la parola per fatto personale. Sembra quasi, dalle parole dell'amico e collega Francavilla, che si sia formato un comitato più o meno ristretto per la presentazione del nuovo testo in ordine al provvedimento in esame, dal quale deliberatamente sia stato escluso il gruppo comunista. Nulla di più erroneo. Ho collaborato alla redazione del nuovo testo (chiedo che queste mie dichiarazioni rimangano inserite a verbale) con la massima onestà e lealtà verso tutti i colleghi e verso tutti i gruppi politici. Si tratta di un provvedimento che io seguo da anni ed è stato proprio in vista della conoscenza dei termini del problema che, a nome del mio gruppo, facendomi però personalmente parte diligente, ho voluto e potuto seguire l'iter del provvedimento. Due volte mi sono recato alla Commissione Bilancio per sostenere la tesi della Commissione

sia in ordine agli emendamenti Petrucci, sia in ordine al provvedimento nel suo complesso; mi sono recato alla prima Commissione (Affari costituzionali); ho seguito il lavoro del relatore, ho collaborato, insomma il più possibile, per giungere alla redazione definitiva del testo.

Era forse questo un comitato? Era forse un volere escludere la partecipazione di altri? Così come a titolo personale ho seguito l'iter del provvedimento non vedo perché il collega Francavilla o altri non avrebbero potuto fare altrettanto.

È stata la mia persona, più che il socialista Bogoni, a dare una mano, in vista degli interessi sociali per me preminenti che rivestiva il disegno di legge, all'amico Bianchi, più che al collega relatore democristiano. Ho voluto fare il mio dovere di deputato senza pensare neanche lontanamente con ciò di colpire gruppi politici o chicchessia. Ho perso delle giornate. Un particolare insignificante: questa notte ho lavorato a lungo con il relatore soltanto per avere la soddisfazione di poter oggi discutere e magari vedere approvato il provvedimento.

Di questo intenso lavoro va dato doveroso atto soprattutto al relatore.

Ora l'aver parlato di un nuovo testo ha dato l'impressione al collega Francavilla della costituzione di una specie di comitato che avesse deliberatamente estromesso il suo gruppo.

In considerazione di tutto ciò, quindi, io stesso propongo di sospendere momentaneamente la seduta per riprenderla nel pomeriggio. Nel frattempo i colleghi comunisti avranno avuto modo di considerare la portata degli emendamenti proposti sui quali sono certo saranno d'accordo.

**PRESIDENTE.** Oggi pomeriggio non è possibile, domani è domenica e quindi si dovrebbe rinviare a lunedì.

**MACRELLI.** Sono convinto che se rinviando la discussione a lunedì prossimo, il messaggio presidenziale non potrà giungere in tempo utile all'altro ramo del Parlamento.

**LOMBARDI RUGGERO.** Propongo, associandomi in questo a molti altri colleghi, di continuare la discussione e di votare sugli emendamenti e sugli articoli. A votazione avvenuta, secondo quanto in precedenza aveva proposto il nostro Presidente, si potrebbe demandare ad un comitato ristretto il compito di coordinare il testo. Un rinvio della discussione a lunedì significherebbe impossibilità di approvare il provvedimento

entro quest'anno e per conseguenza compromettere un anno di carriera ai dipendenti interessati.

**POLANO.** Desidero precisare alcune cose in merito a quanto ha detto testé il collega Bogoni. Noi non accusiamo nessuno. I fatti sono quelli che sono nel senso che il collega Bogoni, spinto dalla sua diligenza, ha seguito l'iter del provvedimento e collaborato alla sua redazione. Tuttavia, ciò non modifica la situazione e cioè che ieri sera la Commissione Affari costituzionali ha espresso un parere che reca tutta una serie di obiezioni al provvedimento, che pur hanno il loro peso e debbono perciò essere attentamente esaminate.

Noi prescindiamo dal caso in questione perché è il sistema che non va, non essendo accettabile che tutte le volte che si discute un provvedimento di una certa importanza ci sentiamo prendere alla gola dall'incalzare del tempo, costretti a decidere a tamburo battente.

È forse pretendere troppo, onorevoli colleghi, se affermiamo con la massima convinzione che un progetto di legge, prima di essere approvato, debba essere esaminato, discusso e ponderato in tutti i suoi aspetti?

**PRESIDENTE.** Vorrei intanto osservare all'onorevole Polano che qui nessuno è mai preso per il collo; io sin dall'inizio, adempiendo al mio dovere di Presidente, ho detto che ero senz'altro disposto, malgrado la scadenza vicina, a rinviare. Anche io ho visto soltanto ieri sera il nuovo testo e debbo dire per la verità che, se il relatore non avesse compiuto uno sforzo di diligenza, questa mattina non avremmo fatto altro che esaminare il testo governativo e il testo degli emendamenti che un mese fa erano stati presentati. Quando ho visto che il relatore aveva preparato un nuovo testo, gli ho senz'altro detto che il fatto avrebbe potuto dare l'impressione che fossimo di fronte ad una situazione nuova. Ma in effetti non c'è altro che una trasposizione di materia da un articolo all'altro.

Comunque, date le richieste insistenti dell'onorevole Polano e di altri colleghi, e dato che lunedì il Senato è chiuso e che pertanto mandare oggi o lunedì in mattinata il messaggio all'altro ramo del Parlamento, è sostanzialmente la stessa cosa, sono d'avviso di rinviare a lunedì mattina. I colleghi che se ne vogliono occupare, s'intendano oggi col relatore, in modo che lunedì, iniziando la seduta alle 9, si possa arrivare all'approvazione del disegno di legge e mandare il testo nella stessa mattinata al Senato.

MACRELLI. Si potrebbero approvare gli articoli su cui non ci sono emendamenti.

PRESIDENTE. La redistribuzione negli articoli delle stesse norme contenute nel disegno di legge investe un po' tutti gli articoli; quindi è bene che facciamo l'esame sul nuovo testo.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Mi pare che qui il relatore assuma un po' la veste dell'imputato. Se io ho commesso un errore, è stato quello di aver portato qui un lavoro un po' ordinato. Niente altro. Intendo sottolineare quello che ha detto il collega onorevole Bogoni, che l'essersi lui occupato di questo disegno di legge insieme con me, che sono relatore, ha portato a dei contatti che ci hanno fatto avviare il lavoro in comune. Se altri colleghi avessero detto che volevano interessarsene, non ci sarebbe stata nessuna preclusione.

PRESIDENTE. Quindi la discussione del disegno di legge è rinviata a lunedì alle 9. I colleghi che intendessero occuparsi in giornata del problema, esaminando gli emendamenti e il nuovo testo preparato dal relatore, sono pregati di prendere contatto con quest'ultimo.

POLANO. Si potrebbe designare un commissario per ogni gruppo.

PRESIDENTE. Ogni gruppo designi un collega e alle ore 16 di oggi ci troveremo qui. Discuteremo sul nuovo testo il quale, come si vedrà, non è che il testo del Governo e degli emendamenti sistemati secondo i suggerimenti della I Commissione.

Quindi riunione oggi alle sedici del Comitato e lunedì alle 9 seduta della Commissione.

Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione del disegno di legge: Finanziamento della seconda fase esecutiva del piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1715).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Finanziamento della seconda fase esecutiva del piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato ».

Il relatore, onorevole Sammartino, è assente per un lieto evento familiare, per il quale gli rivolgiamo le nostre felicitazioni e i

nostri auguri. Farò io stesso una breve relazione, in sua sostituzione.

Il disegno di legge in esame è stato già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Come i colleghi sanno, un largo piano di lavori straordinari, che fu autorizzato da una legge precedente, è stato già effettuato negli ultimi due anni dalle ferrovie dello Stato, destinato all'ammodernamento e al potenziamento della rete ferroviaria, necessario per renderla sempre più rispondente ed adeguata alle crescenti esigenze civili, economiche e turistiche del paese. Quando si finanziò quel piano il Ministero aveva già reso noto che si trattava di una prima fase d'un piano generale e che ad essa ne sarebbe seguita una seconda. Essa è appunto quella di cui oggi si discute e per la cui attuazione evidentemente occorrono mezzi che le ferrovie non possono trarre dal bilancio ordinario. Per questo è stato predisposto il disegno di legge sottoposto all'esame delle Camere. Esso nella formulazione governativa prevedeva uno stanziamento complessivo di 150 miliardi, di cui 125 per tutta una serie di opere che brevemente vedremo, e 25, cui si sarebbe fatto ricorso con i normali stanziamenti annuali di bilancio, per il rinnovamento del materiale rotabile e taluni impianti fissi. Il Senato ha portato a 175 miliardi lo stanziamento complessivo, avendo aumentato a 150 miliardi lo stanziamento principale inizialmente previsto dal disegno di legge in 125 miliardi.

Quindi il testo approvato dal Senato, che viene al nostro esame, prevede uno stanziamento di 150 miliardi per tutta una serie di opere, e vengono altresì destinati 25 miliardi dei normali stanziamenti di bilancio al rinnovamento del materiale rotabile e degli impianti fissi.

Debbo precisare che più che di stanziamento, si tratta di una autorizzazione al Ministero dei trasporti, direzione generale delle ferrovie dello Stato, a contrarre mutui per 150 miliardi.

I mutui che l'amministrazione è autorizzata a contrarre, vengono previsti in cinque esercizi: un primo mutuo nell'esercizio 1960-1961 per 25 miliardi, un secondo di 30 miliardi per l'esercizio 1961-62; un terzo di 30 miliardi per l'esercizio 1962-63, un quarto di 40 miliardi per l'esercizio 1963-64, ed infine un quinto di 25 miliardi per l'esercizio 1964-65.

La ripartizione dell'impiego di queste somme è contenuta nella relazione che accompagna il disegno di legge, che gli onorevoli col-

leggi avranno già letto e che io brevissimamente richiamo. Sono previste spese di 31 miliardi e 500 milioni per il raddoppio di alcune tratte di linee a binario semplice e per il completamento della linea diretta Genova Porto Principe e bivio Succursale; 22 miliardi e 300 milioni per l'elettrificazione di linee; 8 miliardi e 600 milioni per la trasformazione della elettrificazione da corrente trifase a corrente continua in alcuni compartimenti; di 12 miliardi per lo sviluppo di impianti di produzione d'energia elettrica; 50 miliardi e 500 milioni per il rinnovo straordinario dei binari — si tratta di binari non rinnovati secondo le esigenze tecniche a causa della guerra —, di 26 miliardi e 700 milioni per il potenziamento di scali merci, impianti, officine, ecc.; di 28 miliardi e 400 milioni per materiale di trazione; di 29 miliardi e 700 milioni per l'adozione della trazione Diesel. Come i colleghi sanno, per alcune linee l'amministrazione ferroviaria, anziché ricorrere alla elettrificazione, ha preferito orientarsi verso l'utilizzazione di locomotori Diesel, che rappresentano un notevole progresso in confronto alla trazione a vapore e che non importano le spese considerevoli di elettrificazione. Trentanove miliardi e 500 milioni sono infine previsti per provvista di materiale mobile.

Queste sono per sommi capi le linee del programma formulato dalle ferrovie. Al fine di evitare che le ferrovie si trovassero con delle notevoli giacenze di cassa, che ne appesantirebbero, col pagamento degli interessi, il bilancio, è stato previsto lo scaglionamento dei prestiti nei cinque anni ed è previsto che questi prestiti possano essere disposti con decreto del Ministro del tesoro di concerto col Ministro dei trasporti in corrispondenza alle esigenze di cassa, più che in corrispondenza alle esigenze dell'impegno della spesa al quale l'amministrazione ferroviaria è autorizzata per l'intero ammontare della somma complessiva dei mutui.

Cosicché l'amministrazione ferroviaria può assumere impegni fino alla concorrenza di 150 miliardi senza la necessità della preventiva contrazione anticipata dei mutui; ciò al fine di ridurre il peso degli interessi passivi e di evitare nel contempo un appesantimento delle giacenze di cassa.

L'amministrazione sarebbe anche autorizzata a svolgere operazioni di credito a breve termine in vista del prestito annuale, in modo da potersi muovere con una certa elasticità anche in rapporto all'adempimento delle formalità varie, nonché delle situazioni spesso variabili di mercato,

SCHIANO. In che cosa consiste tutto ciò ?

PRESIDENTE. Mi spiegherò meglio: qualora l'amministrazione avesse bisogno di disponibilità di denaro prima di aver contratto il prestito, può procurarlo con prestito a breve scadenza da un qualunque ente o istituto.

In realtà l'autorizzazione al prestito è per una somma maggiore di 150 miliardi perché le varie operazioni relative debbono offrire all'amministrazione una disponibilità netta di 150 miliardi.

L'autorizzazione viene concessa per una cifra che dia, con i cinque prestiti, un ricavo netto di 150 miliardi.

Credo di avere richiamato, sia pure sommarariamente, i punti essenziali del disegno di legge e della eccessiva sintesi chiedo scusa ai colleghi. Solo ieri sera, infatti, sono stato informato della assenza, non prevista, del relatore.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Mi sia consentito aggiungere qualche breve considerazione a quanto detto dall'onorevole Presidente che così bene, sia pure per necessità di cose, sinteticamente ha riferito sul disegno di legge in esame.

Il Parlamento, come è noto, ha già approvato la prima parte dei lavori (il disegno di legge si riferisce, infatti, alla seconda parte) relativi alla realizzazione del piano quinquennale per l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria italiana che riguardava una fase che possiamo senz'altro chiamare di ricostruzione.

Questa prima parte del piano quinquennale è servita, per così dire, a risanare le ferite e non vi è dubbio che vi siamo riusciti. Rimane ora la seconda parte, quella relativa all'ammodernamento che si trova in una situazione veramente grave ed allarmante. Basti dire che solo fino a pochi mesi fa il parco carri merci era ancora inferiore a quello del 1939.

Per tradurre in atto quest'opera di ammodernamento si è potuto usufruire di elargizioni a titolo gratuito concesse dalla Cassa per il Mezzogiorno a favore di lavori da eseguire nell'Italia meridionale, centrale e in Sardegna. In modo particolare occorre ricordare i 75 miliardi che sono stati utilizzati tutti nel sud e nelle isole specialmente per i lavori del raddoppio della linea ferroviaria che va da Battipaglia fino a Reggio Calabria. Altre elargizioni sono state concesse dallo Stato per opere da eseguirsi in Campania, nelle Marche e in Calabria, e dal Parlamento che ha autorizzato un prestito

obbligazionario con le ferrovie svizzere per i lavori che interessano i nostri trasporti ferroviari verso la Svizzera.

Siamo quindi passati al piano quinquennale, diviso in due fasi (125 miliardi più 125 miliardi) per l'aumento delle velocità commerciali, assolutamente indispensabile se non volevamo perdere i mercati esteri, sia nel campo dei trasporti per viaggiatori, sia nel settore del trasporto delle merci.

Ho inoltre il piacere di comunicare alla Commissione che un altro finanziamento eccezionale è stato realizzato con una parte del ricavato del prestito nazionale. Il tesoro ha messo a disposizione dell'amministrazione ferroviaria dello Stato 24 miliardi di lire: 20 miliardi per proseguire i lavori di raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria; e 4 miliardi per ultimare il raddoppio della linea adriatica Pescara-Ancona.

Non c'è dubbio, onorevoli colleghi, che il paese ha compiuto un grande sforzo in questo campo. Così, è stato possibile stanziare oltre il 70 per cento dei primi 175 miliardi, per commesse alle aziende che lavorano nel settore metalmeccanico per le ferrovie dello Stato.

Ho detto che sono lieto di comunicare queste notizie e un motivo c'è: indipendentemente dal fatto che lo stesso governatore della Banca d'Italia ha detto che con queste commesse è stato possibile ridurre in Italia del 26 per cento il processo di recessione in quel momento in atto, abbiamo avuto modo di ridurre la disoccupazione, assicurando un lavoro notevole agli stabilimenti e alle officine che lavorano per le ferrovie dello Stato, proprio in un momento particolarmente difficile.

Oggi, siamo finalmente giunti alla seconda fase del piano. Ovviamente, in ottemperanza delle disposizioni di legge abbiamo portato a termine le prime due operazioni di prestito di 30 miliardi ciascuna. Il denaro però viene prelevato via via che occorre. È inutile, infatti, fare i prelievi, pagare gli interessi se non vi è una prospettiva di immediato utilizzo, specie poi se ciò si mette in relazione alle nostre possibilità di cassa che, per quanto modeste, essendo il nostro paese povero, sono pur sempre notevoli. Si tratta di cifre che si aggirano su un gettito giornaliero di oltre un miliardo di lire costituito dall'incasso dei biglietti venduti dalle ferrovie dello Stato: ed è giusto che questo denaro venga razionalmente utilizzato anziché lasciarlo in giacenza.

Sulla base di tali criteri è stato possibile portare a termine le prime due vantaggiose

operazioni dell'importo di 60 miliardi tramite il consorzio delle opere pubbliche. Queste operazioni sono state fatte a condizioni eccezionalmente favorevoli, approfittando di una certa larghezza di mezzi. Un'operazione è stata fatta al 5,50 per cento mentre le operazioni precedenti di questo genere erano state realizzate con l'interesse del 6,50 per cento; e l'altra è stata conclusa con un ricavo di 98 lire, cioè con sole due lire per le spese di collocamento, mentre prima le obbligazioni collocate sul mercato del consorzio erano vendute a 91 lire per ogni 100 lire nominali, con ben 9 lire per ogni cento lire di perdita per spese varie.

Si tratta quindi di due operazioni di primo ordine e mi auguro che sia possibile farne ancora altre alle stesse condizioni.

La nostra preoccupazione è quella di fare in modo che gli oneri finanziari siano ridotti al minimo e che gravino solo a partire dal momento in cui queste operazioni vengano fatte. Con questo duplice criterio, in altri termini, si cerca di economizzare il più che sia possibile sulle spese e parallelamente di migliorare i servizi senza incidere troppo sulle tariffe.

Così, quando venne presentato il nuovo piano, approvato all'unanimità dal Senato, ho avuto la soddisfazione di sentire dire dai colleghi senatori che non soltanto si compiacivano del disegno di legge ma chiedevano che la Commissione Finanze e tesoro del Senato consentisse di elevare la cifra di 150 miliardi, richiesta dall'amministrazione, a 175 miliardi.

Considerando l'opportunità di dare un maggiore respiro all'amministrazione ferroviaria per completare tutta la parte che si riferisce al potenziamento relativo all'esercizio e in piccola parte agli impianti stabili (doppi binari e altri lavori di carattere patrimoniale stabile) debbo qui fare una precisazione. Non so se avrò la possibilità di essere al mio posto quando ciò avverrà ma quello che è certo è che non presenterò più un altro disegno di legge che comporti nuovi oneri all'amministrazione ferroviaria dal punto di vista del prestito. Operazioni di prestiti non ne faremo più.

È vero, è assolutamente necessario realizzare un altro grandioso piano, ma esso sarà portato all'esame del Parlamento perché dia suggerimenti circa la sistemazione definitiva degli impianti ferroviari in tutta l'Italia, sia riguardo alle esigenze del traffico delle singole regioni, sia di transito, sia di confini. Si tratta di un grande complesso di

lavori la cui spesa ammonterà *grosso modo* sui 500 miliardi di lire che noi chiederemo direttamente al tesoro, senza ricorrere ai prestiti che per la verità si sono rivelati onerosi.

Non è infatti possibile — e ne chiedo atto al vostro senso di responsabilità e alla vostra saggezza — continuare a far prestiti, per questo tipo di impianti che non hanno immediate possibilità di reddito. Il nostro bilancio non lo sopporta.

Se il tesoro sopporta le spese per le autostrade e per altre opere pubbliche non vi è motivo alcuno che, esaminato il carattere delle opere da realizzare, non si debba usare all'amministrazione delle ferrovie dello Stato lo stesso trattamento che si usa per le altre amministrazioni statali.

Il piano prevede una spesa che si aggira sui 40-50 milioni all'anno per dieci anni: con il che la sistemazione generale degli impianti ferroviari in Italia risponderà alle esigenze del nostro paese.

Per quanto riguarda questo secondo piano quinquennale, l'urgenza di assicurare adeguati investimenti per l'incremento del traffico ferroviario è data, a parte ogni altra considerazione, dall'indice di incremento dei trasporti, da e per le regioni depresse del Mezzogiorno in via di lusinghiera rinascita agraria, commerciale e industriale.

Per la Sicilia le statistiche di dieci anni fa dicono che mentre 140 mila carri dal continente andavano in Sicilia, solo 40 mila dalla Sicilia andavano nel continente. L'anno scorso invece 145 mila vagoni dal continente sono andati in Sicilia e ben 133 mila vagoni dalla Sicilia al continente. Il che dimostra non soltanto l'importanza dell'incremento produttivo ma anche l'esigenza di farvi fronte. Si è costruita perciò una terza nave traghetto che entrerà in funzione tra non molto. Si pensava ad un transito di mille vagoni al giorno mentre in realtà oggi ne transitano duemila. Si tratta di confortanti manifestazioni di progresso e di incremento dei traffici che impongono con la massima urgenza la necessità di provvedere con opere adeguate: dal raddoppio del binario Battipaglia-Reggio Calabria a tutte le altre opere che riguardano l'Italia meridionale.

Il Presidente ha parlato dell'uso dei motori diesel al posto di quelli elettrici. Bisogna convenire che l'elettrificazione è ormai in un certo senso superata nel mondo dei trasporti per ferrovia. Dall'America all'Europa il diesel va sostituendo l'elettrificazione perché con un minore costo di impianti dà la possibilità

di ottenere le stesse velocità e le stesse comodità.

Noi abbiamo fatto un primo grande esperimento, che ha dato risultati notevoli e che tra un mese sarà completato: la linea Taranto-Salerno, che per la fine dell'anno verrà tutta gestita con 24 locomotive diesel elettriche, le più moderne che si possono avere. Intanto stiamo costruendo le locomotive diesel di manovra. Fino adesso per spostare i carri nelle stazioni, avevamo bisogno di locomotive a vapore, che dovevano essere tenute sempre sotto pressione; invece queste locomotive elettriche entrano in funzione quando ce n'è bisogno.

C'è poi un aumento medio dal 3 al 4 per cento nel trasporto viaggiatori e, superato il periodo di recessione, abbiamo avuto un incremento nel trasporto merci ogni mese di quasi il dieci per cento. Mentre un anno fa avevamo disponibili in certi giorni fino a 20.000 vagoni, oggi i vagoni mancano per soddisfare le esigenze. Ecco perché abbiamo bisogno di vagoni, che dovranno essere fatti con sistemi specializzati secondo i più moderni metodi tecnici.

Questo piano permetterà di dare il via prima della fine dell'anno a una quantità notevole di predisposte commesse. Ci sono officine che attendono e operai che aspettano. Ho avuto in questi giorni da grandi e medie industrie italiane richieste di poter firmare gli accordi per i nuovi contratti di fornitura di materiale rotabile, di apparecchi per blocco e segnalazione, ecc. Ma non potrò fare niente, finché il Parlamento non avrà votato il piano che mi autorizza a prendere degli impegni, da liquidare al momento opportuno attraverso le operazioni di prestito previste dalla legge.

Vi ringrazio quindi se darete al mio Ministero la fiducia necessaria perché questa legge sia approvata. Noi non abbiamo bisogno altro che di ammodernare e potenziare le ferrovie dello Stato; quanto al personale, non abbiamo bisogno di ammodernare nulla, perché abbiamo il personale sufficiente e capace di fare il proprio dovere nell'interesse di una amministrazione moderna.

Con questo piano ci avviamo verso un vero e sostanziale potenziamento delle ferrovie dello Stato, che rappresentano la più grande e bella azienda italiana e che oggi godono l'ammirazione dell'estero per la serietà con cui vengono gestite dai nostri funzionari.

Vi ringrazio quindi dell'assenso che vorrete dare a questo disegno di legge, perché

possiamo metterci in marcia verso i traguardi che abbiamo annunciato.

PRESIDENTE. Comunico che la Commissione V (Bilancio) e la Commissione VI (Finanze e tesoro) hanno espresso parere favorevole al disegno di legge. Dichiaro aperta la discussione generale.

SPALLONE. Noi avevamo chiesto che la discussione di questo disegno di legge fosse abbinata ad una nostra proposta di legge riguardante la sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara, proposta alla quale la Commissione del bilancio aveva dato il suo parere favorevole, ritenendo che la copertura dovesse rientrare nell'ambito dei fondi stanziati per il disegno di legge in esame.

L'onorevole Ministro nella sua esposizione ha dichiarato che con questo piano si prevede anche il raddoppio della tratta Pescara-Ancona. Però lo sviluppo della rete ferroviaria non farà altro che esasperare il grave contrasto esistente tra il cosiddetto piano del ferro e il piano stradale. La città di Pescara si è sviluppata in una striscia di terra compresa tra il mare e la ferrovia, una striscia profonda in alcune punte massime 700 od 800 metri e lunga sette od otto chilometri. È un problema sorto immediatamente dopo la guerra, quando questa città, distrutta completamente, si è andata faticosamente ricostruendo; problema che è presente non solo ai pescaresi, ma anche agli abruzzesi e a tutta l'opinione pubblica italiana. Pescara si sta sviluppando grazie all'impegno e al sacrificio dei suoi cittadini, che vedono in essa un punto di raccolta dei propri sforzi, un centro di smistamento della propria produzione e di sviluppo dei propri traffici. Ora, il raddoppio del binario significherà l'abbattimento di case e l'eliminazione di strade.

Pertanto, in connessione col raddoppio ferroviario, occorre provvedere alla sistemazione degli impianti della città di Pescara, come del resto è previsto dal piano regolatore. Tutti i governi, dalla liberazione ad oggi, hanno preso costantemente l'impegno di risolvere questo problema; in tutte le campagne elettorali i diversi *leaders* dei partiti venuti a Pescara si sono impegnati a far risolvere questa questione, spogliandola da ogni carattere campanilistico. Fu per questo che noi presentammo la nostra proposta di legge.

Avremmo insistito per ottenere un abbinamento del disegno di legge con la nostra proposta, perché il Parlamento non può limitarsi a stabilire dei finanziamenti, ma deve

anche fare le scelte politiche nella programmazione delle opere. Però quello che ha detto il ministro non ci lascia insensibili, perché si tratta di commesse già in corso, di ordinazioni già fatte, di un lavoro che si sta rapidamente sviluppando. Quindi io dichiaro di ritirare la proposta di legge, fiducioso che da parte del ministro si accetterà un mio ordine del giorno di cui adesso darò lettura. Però l'affido alla vostra approvazione con la raccomandazione di non considerare questo problema come un problema di campanile, in quanto, se vi sono delle città che hanno problemi analoghi, quello di Pescara è un problema veramente tormentoso e urgentissimo.

L'ordine del giorno che sottopongo alla approvazione della Commissione è il seguente:

« La Commissione dei trasporti, riunita in sede legislativa per esaminare il disegno di legge n. 1715 riguardante il finanziamento del piano quinquennale per il rammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato, impegna il Governo a destinare, nel quadro degli stanziamenti previsti dal disegno di legge, la somma di un miliardo, quale primo finanziamento delle opere relative alla sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara, come stabilito dal piano regolatore della città e della quale esiste già un progetto esecutivo elaborato dal Ministero dei trasporti ».

S'intende che questo miliardo costituirà un primo punto d'appoggio per l'insieme dei lavori che sono indispensabili. Sta all'iniziativa dei parlamentari abruzzesi, di vedere come congegnare con questa base di partenza un organico progetto di legge che preveda il finanziamento organico di tutte le opere da affrontare e risolvere in connessione col raddoppio del binario Ancona-Pescara. Questo ordine del giorno è firmato da me, dal collega Gaspari della democrazia cristiana, dal collega Delfino e da altri, dai compagni socialisti Concas e Bogoni. Esso rappresenta quindi una posizione unitaria.

GASPARI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io prendo atto con molto piacere della relazione che il Ministro ha fatto sull'attività delle ferrovie dello Stato, relazione nella quale con dati inoppugnabili egli ha documentato lo sviluppo verificatosi in questo settore negli ultimi anni. Mi auguro che il piano generale possa rapidamente essere approvato, in maniera che questa struttura fondamentale sia presto a disposizione specialmente del Mezzogiorno d'Italia per dare possibilità di sviluppo anche ad altri settori.

Però con una punta di amarezza debbo dire che le ferrovie dello Stato, che veramente hanno fatto dovunque cose egregie, in Abruzzo hanno fatto il meno che potevano fare, perché, se è vero che abbiamo avuto la elettrificazione della litoranea adriatica, non so quando si parlerà dei raddoppi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ci sono già i fondi e si inizieranno le opere ai primi di gennaio.

GASPARI. È purtroppo vero ancora oggi che i rapidi che attraversano il continente da Roma a Pescara e che interessano tre regioni - l'Abruzzo, il Molise e la parte alta della Puglia - impiegano un tempo maggiore che nel 1938, perché hanno una velocità commerciale inferiore a quella del 1938. Si impiega pressoché lo stesso tempo per andare da Roma a Milano e da Roma a Pescara: quattro ore e mezzo.

Questo, dicevo, è un motivo di nostra grande amarezza, per cui ci auguriamo che, in occasione di questa sistemazione generale, il Governo si decida una buona volta ad affrontare il problema, tenendo presente che quella di Pescara oggi è la più importante linea di comunicazione dell'Italia centrale.

L'onorevole ministro ha toccato un tasto molto importante, quello dell'incremento del traffico merci, e ha detto che questo traffico aumenta di circa il dieci per cento al mese.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. In questi ultimi tre mesi.

GASPARI. Io però ho indagato anche sulle ragioni per le quali c'è stato questo aumento, e ho riscontrato che il codice della strada ha determinato nuove condizioni nel trasporto merci su strada, per cui viene preferito il trasporto per ferrovia. Questo naturalmente importa un incremento del traffico anche sulla Roma-Pescara, un tratto di circa 230 chilometri, che presentemente viene percorso da un rapido in ore quattro e trenta minuti e da un diretto in oltre cinque ore. Questa situazione deve essere rapidamente risolta.

Per quanto riguarda l'altro problema sollevato dall'onorevole Spallone, noi ci associamo al suo ordine del giorno. Però voglio fare delle dichiarazioni molto chiare, impegnative e serie: noi ci rendiamo conto che il problema degli impianti di Pescara non può interessare soltanto l'amministrazione delle ferrovie, ma anche il piano regolatore della città. Quindi, è chiaro che non può essere risolto dal Ministero dei trasporti. E di questo, la città di Pescara è pienamente convinta. Tanto è vero che il consiglio comu-

nale, lo stesso sindaco, i rappresentanti politici della città sono pronti a compiere uno sforzo considerevole, nel senso di mobilitare, per così dire, le risorse economiche cittadine per contribuire concretamente al raggiungimento dello scopo.

Dal Ministero dei trasporti, in sostanza, la città di Pescara chiede una cosa possibile e se vogliamo anche semplice: le somme che l'amministrazione ferroviaria deve impegnare per adattare gli impianti esistenti alle nuove ed accresciute esigenze funzionali della ferrovia a Pescara, aggiunte al ricavato della vendita delle aree disponibili, aggiunte ancora a quello che l'amministrazione locale è pronta a stanziare in proprio, siano utilizzate per realizzare un nuovo e moderno impianto funzionale, che risponda alle esigenze presenti della città, senza frazionare e disperdere gli interventi in opere parziali.

Non vedo perché l'amministrazione ferroviaria si dovrebbe opporre a questa proposta che, in fondo, risponde ad un lodevole spirito di collaborazione; specie quando si consideri che non dovrà spendere un soldo di più di quello che ha già deciso di spendere. Se Pescara (come del resto molte altre città italiane) vuole risolvere il problema degli impianti, intervenga anche con i propri mezzi, uniti allo sforzo sostenuto dall'amministrazione ferroviaria che per ragioni obiettive di gestione non può andare al di là di certi limiti.

In conclusione, mi auguro che l'onorevole ministro voglia intervenire decisamente sia per quanto riguarda l'invocato acceleramento delle velocità commerciali sulla linea Pescara-Roma; sia per quanto attiene alla città, desiderosa di collaborare per vedere finalmente realizzate le proprie aspirazioni in questo importante settore.

DELFINO. Anche io ho voluto chiedere la parola per sottolineare alcuni problemi che riguardano l'ammodernamento degli impianti ferroviari della città di Pescara e in modo particolare la sistemazione della stazione ferroviaria.

In occasione della discussione sul lancio del prestito nazionale proposi formalmente di realizzare finalmente il raddoppio della linea Ancona-Pescara e la relativa sistemazione di quegli impianti ferroviari, dato che lo stesso Ministro ha più volte riconosciuto l'opportunità, anzi la necessità, di risolvere il problema.

Credo che, dopo la recente visita del Ministro Angelini a Pescara, dopo i contatti che il sindaco di quella città ha avuto con i fun-

zionari competenti, dopo gli affidamenti dati, in questa sede di imminente approvazione di un ulteriore piano di finanziamento, possa trovare accoglimento questa nostra istanza.

L'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 289, parla in dettaglio del rinnovamento di binari, dell'istituzione di moderni impianti di sicurezza, di snellimento del traffico, di aumento di velocità, di elettrificazione di alcune linee, di rinnovo degli impianti fissi. Ora, essendo del tutto evidente che il rinnovamento degli impianti fissi non può non riferirsi anche alla sistemazione della stazione ferroviaria, avevo presentato un ordine del giorno con il quale chiedevo che 2 miliardi e 175 milioni fossero destinati a detta sistemazione. Se il ministro non ritiene di potere accettare questa cifra, purché il problema sia impostato, sono pronto a ripiegare sull'ordine del giorno firmato anche dall'onorevole Spallone. In altri termini, con il concorso del Ministero dei lavori pubblici e del comune (che adopererebbe le somme derivanti dalle aree di risulta) il problema potrebbe essere impostato con soddisfazione non solo della città di Pescara, ma anche dell'amministrazione ferroviaria che avrà così raggiunto un risultato notevole senza essere costretta a gravare eccessivamente sul proprio bilancio.

POLANO. Noi siamo innanzi tutto ben lieti di poter dire che il nostro gruppo voterà a favore di questo disegno di legge perché esso, indubbiamente, reca un ulteriore contributo all'intrapresa opera di ammodernamento e miglioramento della nostra rete ferroviaria e al relativo assorbimento di manodopera. Siamo altresì lieti di prendere atto delle comunicazioni fatteci dal Ministro circa l'andamento dei lavori e sugli impegni di spesa già effettuati.

D'altra parte, non possiamo ancora una volta non sottolineare (e ce ne vorranno dare atto sia il Ministro in carica, sia l'onorevole Presidente che a suo tempo fu Ministro dei trasporti) che noi andiamo da molto tempo sostenendo la battaglia affinché l'azienda ferroviaria ottenga i maggiori stanziamenti possibili, non stancandoci mai di porre in evidenza la limitatezza di quelli finora percepiti.

Siamo quindi perfettamente d'accordo con il Ministro quando egli dice che deve essere fatto ogni sforzo, con l'appoggio di tutti i parlamentari, sia in sede di Commissione, sia in sede di interventi nel bilancio dei trasporti, sia, infine, in sede di discussione del bilancio del tesoro, perché l'ammi-

nistrazione ferroviaria venga dotata dei mezzi necessari per collocarsi al livello dei tempi e sopportare vittoriosamente la concorrenza con i mezzi di trasporto privati.

Fatta questa premessa di carattere generale e ribadito il nostro voto favorevole a questo nostro disegno di legge, sentiamo il dovere di esprimere talune riserve su come vanno le cose. Una prima questione si riferisce all'insufficienza di coordinamento nel settore dei trasporti. L'onorevole Ministro ha parlato di stanziamenti molto forti a favore delle autostrade, mentre ha messo in rilievo che questi stanziamenti sono più limitati per le ferrovie: ciò soprattutto, secondo noi, a causa del carente coordinamento che si risolve a tutto danno del servizio ferroviario.

Un altro punto riguarda l'insufficienza dei fondi destinati per il potenziamento della rete ferroviaria nel Mezzogiorno. Il Mezzogiorno ha bisogno di interventi massicci per migliorare la sua rete ferroviaria e quindi riteniamo che uno sforzo maggiore debba essere fatto sia nell'ambito di questo provvedimento sia nel quadro delle previsioni di ulteriori stanziamenti, affinché le esigenze del Mezzogiorno e in modo particolare delle isole siano tenute nella massima considerazione.

Il collega Gaspari poco fa diceva che occorrono quattro ore e mezzo di ferrovia per compiere il percorso Roma-Pescara. Il fatto è deplorabile ma purtroppo non è isolato: la stessa situazione si verifica in Sardegna dove si impiegano quattro ore e mezza da Cagliari a Sassari, per compiere cioè un percorso di appena duecento chilometri.

Il comma terzo dell'articolo 1, del disegno di legge in esame al punto in cui dice: «...con decreti del Ministro dei trasporti, di concerto col Ministro del tesoro, la destinazione di parte della somma ivi indicata e fino alla concorrenza dell'importo massimo di lire 9.000 milioni, per la costituzione o per l'aumento del capitale di enti già costituiti o da costituire...», ci lascia alquanto perplessi poiché vi è da supporre che lo Stato si assocerà all'impresa privata.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Tutt'altro: niente alle società.

POLANO. Ne prendiamo atto.

Signor Ministro, come ella vede, non presentiamo rivendicazioni di carattere locale in questa sede; però non possiamo non sottolineare che le richieste avanzate da alcuni colleghi per quanto riguarda Pescara siano più che fondate. Ecco perché approviamo in pieno l'ordine del giorno Spallone ed altri.

BARDANZELLU. Io non posso che dare la mia entusiastica adesione alle dichiarazioni del Ministro per quanto riguarda tutta la riorganizzazione delle ferrovie in Italia, rendendomi conto che le comunicazioni ferroviarie sono alla base di ogni progresso civile ed umano; ed è quindi giusto che diamo a questo programma del Ministro tutto il nostro incoraggiamento.

Per quanto riguarda la Sardegna, ringrazio l'onorevole Ministro per le attenzioni che talvolta riserba alla nostra terra, fra le quali va annoverato il viaggio che egli sta per intraprendere per recarvisi ad inaugurare alcune nuove opere: in particolare alcuni ammodernamenti nelle Ferrovie concesse e il traghetto Palau-Sardegna.

Tuttavia vorrei soltanto — ed ho finito — richiamare la cortese attenzione del Ministro su di un problema che è alla base della vita sarda. Si è parlato di raddoppi di linee ferroviarie e a questo proposito vorrei ricordargli l'assoluta necessità ed urgenza del raddoppio della linea Olbia-Cagliari, che costituisce una fondamentale esigenza della vita economica, sociale e morale della Sardegna.

FRANCAVILLA. Mi dichiaro senz'altro d'accordo con le osservazioni dell'onorevole Polano. In più vorrei segnalare alcune questioni di carattere generale ed altre di carattere particolare.

E la prima è questa: mi pare di dover rilevare che, non ostante l'elemento positivo contenuto in questo piano, risultiamo arretrati nei confronti delle previsioni del piano Vannoni, e quindi nella realizzazione dei piani ferroviari come elemento di stimolo dei trasporti e quindi di tutta l'attività produttiva nazionale. Questo malgrado l'innegabile passo in avanti che si realizza con l'impostazione data dal Ministro Angelini.

Aggiungo una segnalazione particolare al Ministro, concernente la questione dell'acceleramento delle comunicazioni fra il Mezzogiorno e il resto d'Italia. Dalla Puglia a Roma abbiamo un tratto di binario, sulla Foggia-Benevento, dove esistono ostacoli obiettivi all'acceleramento della velocità dei treni, malgrado il miglioramento del servizio di treni rapidi in questi ultimi tempi. Per questo segnalò all'onorevole Ministro la necessità assoluta di realizzare un ammodernamento del binario e il raddoppio su questo tratto. Vi sono, è vero, delle difficoltà notevoli, come la sistemazione della galleria, ma la tecnica moderna non si arresta più di fronte a difficoltà che una volta potevano parere insormontabili.

Sottopongo l'importanza del caso concreto alla valutazione dell'onorevole Ministro, nel quadro del superamento di quelle deficienze che ancora permangono nel Mezzogiorno d'Italia.

Un'altra segnalazione che debbo fare è quella relativa alla necessità — dopo il raddoppio della Bari-Foggia già effettuato — di estendere tale raddoppio fino a Lecce. Non so se questo sia già previsto nel piano, e prego l'onorevole Ministro di volermi dare qualche notizia in merito.

L'ultima questione che devo sottoporre a proposito della situazione nel Mezzogiorno, è quella che riguarda la disponibilità di carri ferroviari per il trasporto degli ortofrutticoli e dei prodotti agricoli. I nostri produttori trovano ancora delle difficoltà per quanto riguarda il trasporto di uve da tavola per l'esportazione e degli ortofrutticoli in genere, il cui commercio può trarre notevole incremento sia dal miglioramento dei carri (frigoriferi ecc.) che da una opportuna politica dei costi di trasporto. Convenienti provvedimenti potrebbero contribuire al superamento di una crisi che esiste attualmente in questo settore e che investe in particolare la regione pugliese.

Ho detto anche di voler accennare ad una questione di carattere particolare. Si tratta di Bari. So che esistono degli studi — e la stampa ne ha data notizia — per una stazione di testa a Bari. Bari è in effetti una città in continuo sviluppo, ed allo sviluppo stesso costituisce una remora sensibile la cosiddetta « cintura di ferro » ferroviaria che esiste intorno alla città. Per ora le notizie in nostro possesso si riferiscono alle pressioni esercitate da vari ambienti ed esposte dalla stampa per la risoluzione di questo grave problema, ed all'informazione che qualcosa deve essere già stato fatto dal Ministero.

Ora vorrei chiedere all'onorevole Ministro di darci qualche notizia più precisa su questo progetto e sugli studi già effettuati e di indicarci, con l'autorità sua specifica, la via per giungere ad una soluzione di questo annoso problema che per quanto riguarda Bari è particolarmente grave.

PETRUCCI. Mi associo ai consensi unanimi di tutti gli onorevoli colleghi e di tutte le parti politiche in merito all'approvazione di questo disegno di legge, la cui importanza non va sottovalutata perché esso metterà il nostro paese in condizione di poter ovviare alle deficienze che si vanno manifestando nel campo ferroviario.

Non sono d'accordo con l'onorevole Gaspari il quale afferma che questo potenzia-

mento è in relazione alle modifiche del nuovo Codice della strada, che hanno spostato a favore delle ferrovie dello stato la concorrenza in atto tra rotaia e strada per quanto riguarda il trasporto merci: se uno sviluppo nel traffico ci fosse realmente, dovremmo rallegrarcene perché l'ammodernamento ed il potenziamento metterebbero le ferrovie in condizioni di poter soddisfare le esigenze del traffico della collettività. E sarò lieto quando il Ministro potrà disporre non soltanto dei 175 miliardi previsti, ma avrà tutti i miliardi necessari per poter soddisfare tutte le esigenze segnalate da tutti gli onorevoli Colleghi.

Esigenze che esistono anche per la Sicilia: anche noi abbiamo un problema come quello di Pescara, ed è quello di Siracusa. Ma non presento un ordine del giorno in proposito che suonerebbe offesa ai colleghi interessati al problema di Pescara: mi limito perciò ad esprimere il mio consenso e la mia solidarietà rilevando che l'approvazione di questo disegno di legge costituisce approvazione implicita della politica di costante attenzione che l'onorevole Ministro ha voluto seguire per il miglioramento dei servizi ferroviari italiani che sono veramente — bisogna riconoscerlo — all'avanguardia rispetto a quelli di altre Nazioni.

FRUNZIO. Non voglio dilungarmi sul lato tecnico, e quindi sorvolerò sulle condizioni della Napoli-Salerno, sulle condizioni ferroviarie della Sicilia e della Sardegna, né mi attarderò sulle condizioni della città di Firenze, ancora oggi attraversata dalla ferrovia (e c'è un passaggio a livello proprio nel centro della città). Alcune situazioni avrebbero richiesto una discussione più ampia circa l'indirizzo della nuova politica dei trasporti che è stata impostata dal Ministro Angelini. Ad ogni modo mi sia consentito di rivolgere un ringraziamento al Ministro che ha saputo impostare e portare a termine un piano quinquennale che è di somma importanza per le ferrovie sia nella prima che nella seconda fase; ed ha saputo — permettetemi che lo sottolinei in questa occasione — ottenere dal Tesoro i mezzi finanziari per migliorare la situazione ferroviaria. Questo ringraziamento per l'opera svolta rivolgo al Ministro anche a nome della categoria dei ferrovieri.

CONCAS. Prendiamo atto senz'altro delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro e dell'impegno di portare avanti il piano decennale per lo sviluppo della rete ferroviaria del nostro paese, perché siamo stati sempre particolar-

mente sensibili ai problemi che interessano l'azienda ferroviaria dello Stato.

Nel prendere atto di ciò e nel dichiarare per conseguenza che voteremo a favore del disegno di legge, vorrei fare qualche breve osservazione. In generale, gli studi e i piani di lavoro elaborati dall'amministrazione delle ferrovie vengono eseguiti dai tecnici. Ciò è naturale e comprensibile. Quello che si comprende meno è che il Parlamento non ne sia informato a tempo debito. Spesso veniamo a conoscenza di progetti a mezzo dei giornali o della televisione, proprio nel momento in cui vediamo il viso del ministro Angelini affacciarsi sorridente al video del teleschermo per darne comunicazione.

Questo sistema di diffondere nel paese le notizie più importanti relative alla realizzazione delle opere pubbliche, può fare anche piacere; però credo che la nostra Commissione abbia il diritto di essere informata in precedenza per potere esaminare e discutere le varie questioni.

Non è questa la sede per attardarci su problemi di ordine particolare che ci riserviamo di discutere quando sarà venuto il momento di affrontare l'esame del bilancio del Ministero dei trasporti e del piano decennale di cui si è prima fatto cenno.

Circa le spese per l'ammodernamento del materiale rotabile, per gli impianti fissi, per la esecuzione di altre opere e forniture, sarebbe interessante sapere se il Ministero ha già provveduto a fare un calcolo dei tempi reali di ammortamento delle opere, onde evitare il ripetersi di un processo di invecchiamento a danno dell'azienda e in pari tempo consentire un ritmo più accelerato dei servizi ferroviari.

Vorremmo infine rivolgere un'ultima raccomandazione al Ministro (del resto nel senso da lui già accennato) di far sì che il denaro derivante dai prestiti venga immediatamente investito, senza creare dannose giacenze di cassa.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Su questo punto può stare più che tranquillo.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ringrazio vivamente gli onorevoli deputati intervenuti nella discussione e dichiaro di essere veramente lieto che essi abbiano posto alcune importanti questioni, cui vorrei brevemente rispondere.

In particolare, per quanto si riferisce alla situazione di Pescara, posso dire di cono-

scere abbastanza bene il problema. Ho avuto occasione infatti di avvicinare i parlamentari di tutti i partiti della zona, ho parlato con il sindaco di Pescara, con alcuni membri del consiglio comunale e tutti hanno chiesto con insistenza la soluzione di questo problema.

Onorevoli colleghi, se avessi la possibilità di poterlo risolvere integralmente, sarei il primo ad esserne lieto. Tuttavia bisogna guardare le cose con senso di realismo. Mentre accetto l'impegno di un miliardo di lire messo già a disposizione, non posso d'altro canto non preoccuparmi del precedente che si verrebbe a determinare se decidessi di seguire un'altra strada.

Vi sono, infatti, numerose situazioni analoghe, a causa delle quali molte città sono attraversate dalla ferrovia: in Toscana, a Siracusa, San Remo, Catania, Cagliari e in tante altre città. Situazioni tutte che poco alla volta e che per un verso o per l'altro cercheremo di risolvere.

Per quanto riguarda il problema contingente di Pescara, vorrei pregare la Commissione di tener presente l'orientamento che a suo tempo venne adottato per risolvere un analogo problema che gravava sulla città di Savona, orientamento che secondo me anche nel caso presente dovrebbe essere seguito.

Non è possibile infatti credere di poter risolvere i problemi urbanistici con provvedimenti, diciamo così, di carattere ferroviario. I problemi urbanistici sono, come è noto, di competenza degli enti locali e del Ministero dei lavori pubblici.

Allorquando, per esigenze urbanistiche, è stato necessario spostare la stazione ferroviaria di Savona a monte, oltre il fiume, il Parlamento votò una legge con la quale la relativa spesa di 7 miliardi avrebbe gravato per 300 milioni sul bilancio locale e per i rimanenti 6 miliardi e 700 milioni sui corrispondenti capitoli della spesa del Ministero dei lavori pubblici, trattandosi appunto di una esigenza urbanistica e non di un lavoro di competenza del Ministero dei trasporti.

Evidentemente noi dobbiamo concorrere con tutte le forze possibili perché questa situazione migliori, ma purtroppo il titolo per il quale l'investimento deve avvenire, non ci consente di fare dei prestiti che non riguardino l'esercizio ferroviario. Noi cercheremo di concorrere per aiutare a risolvere queste questioni che sono gravi e che richiedono buona volontà da parte di tutti, perché hanno importanza anche sotto l'aspetto del turismo. Sono quindi parecchie le fonti a cui bisogna attingere: le ferrovie per la parte

che le può interessare, e noi provvederemo nella maniera più larga nei limiti delle nostre possibilità; c'è poi la Cassa del Mezzogiorno, che ha già dato dei notevoli aiuti; c'è il Ministero dei lavori pubblici; c'è l'intervento degli enti locali; ci sono le possibilità di recupero.

SPALLONE. In questo senso deve essere considerato il mio ordine del giorno. Noi adesso possiamo presentarci alla Commissione del Bilancio con questo primo stanziamento e far presente che per completare l'opera occorre impegnare altre voci di bilancio.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per quanto ha detto l'onorevole Polano, posso assicurare che mi sto interessando del problema del collegamento. Vorrei che ci fosse un ministero strada-rotai e allora il collegamento si farebbe più facilmente. Però lo sforzo è quotidiano, e si fa quanto è possibile.

Per quanto si riferisce al Mezzogiorno e alle isole, mi sono già pronunciato. Ritengo, e l'ho affermato nella discussione del bilancio sia alla Camera che al Senato, che la politica meridionalistica è soprattutto collegata alla politica della comunicazioni.

Per quanto riguarda la preoccupazione degli investimenti, onorevole Polano, tenga presente che noi intendiamo fare investimenti che ci mettano in condizione di poter migliorare e controllare certi settori che sono interessati strettamente all'amministrazione ferroviaria. Dirò che erano in vendita le azioni della Larderello di pertinenza dell'Istituto immobiliare italiano, azioni che altre persone volevano comprare. Io sono intervenuto e abbiamo acquistato queste azioni che l'I. M. I. aveva nella Larderello, aumentando così il pacchetto azionario delle ferrovie dello Stato. I denari li abbiamo trovati presso l'Istituto di credito delle ferrovie dello Stato, per consolidare sempre di più la partecipazione delle ferrovie nella società Larderello.

L'onorevole Concas ha parlato del programma. Non sono soltanto i funzionari che lo fanno. Indipendentemente dai principi direttivi che vengono elaborati tra Ministro e Sottosegretario, tutti i programmi sono deliberati dal consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, composto di persone qualificatissime: ci sono i rappresentanti del personale dell'amministrazione, dei tecnici, e via di seguito. Ho già detto prima che il grosso programma di 500 miliardi — e forse 600 — sarà mandato da me ai membri della Commissione quando sarà completato. Ieri l'onorevole Mantovani e altri sono venuti a

parlarmi del problema dei collegamenti. Essi hanno dato dei suggerimenti, alcuni dei quali sono stati accolti a priori, altri sono in corso di esame. Sia ben chiaro che io intendo avere la vostra collaborazione, perché si tratta di un piano decennale che dovrebbe essere definitivo. Se serviranno cento miliardi di più, si troveranno, ma è certo che tutti gli interessi del paese debbono essere tutelati.

L'onorevole Francavilla diceva di appoggiarci allo schema Vanoni. Questo prevedeva mille miliardi. Noi con gli investimenti già fatti siamo arrivati a circa 400 miliardi. Qui si inserisce l'ulteriore stanziamento che deve essere fatto.

All'onorevole Bardanzellu dirò che oggi stiamo facendo un esperimento molto importante, che dà la possibilità dello scambio di scartamento con gli stessi vagoni. Ci sono vagoni destinati alla Sardegna, che, arrivati nell'isola, possono essere senz'altro immessi nello scartamento ridotto. Gli esperimenti già fatti hanno dato buoni risultati. Del resto abbiamo un precedente nell'Unione sovietica, dove i vagoni possono essere inseriti facilmente nelle reti delle varie regioni collegate. Tenete presente che abbiamo fatto le navi traghetto; ora, se da tutti i vagoni che vanno in Sardegna dovessimo scaricare le merci per ricaricarle su altri vagoni a scartamento ridotto, tutto sarebbe inutile.

L'onorevole Francavilla ha anche parlato della linea Foggia-Benevento. Recentemente abbiamo finito la elettrificazione della Benevento-Cancello. Io intendo di arrivare a far passare l'esercizio alle ferrovie dello Stato. Ci sono delle difficoltà di tracciato che dovremo risolvere; le opere in parte si potranno fare subito, in parte con la terza parte del piano che presenterò.

Quanto alla questione della sistemazione della stazione di Bari non posso dire se si deve fare o meno una stazione di testa. Ci sono troppi problemi e sarei leggero se dessi ora notizie. Mi riservo di farle pervenire, onorevole Francavilla, una lettera con chiarimenti su questa posizione.

La linea Bari-Lecce rientra nel piano del doppio binario. Ho detto già altra volta al Senato, e lo ripeto, che per quanto riguarda il binario semplice o doppio, dobbiamo tener conto del transito di treni merci e passeggeri che ha ogni linea, per stabilire un criterio di priorità. Ci sono delle linee che hanno ottanta treni al giorno, altre trenta, altre quaranta. Però coi nuovi sistemi di segnalazione e di blocco che stiamo attuando, possiamo aumentare la possibilità ricettiva dei binari

semplici di oltre il trenta per cento. Quindi, dove prima potevano passare quaranta treni al giorno, ora possiamo farne passare sessanta, aumentando anche la velocità. È evidente che una oculata politica dei trasporti è quella di realizzare la massima velocità commerciale e mettere gli impianti in situazione tale da poter soddisfare tutte le esigenze anche progettate in un lungo termine futuro.

Non abbiamo preoccupazioni di campanilismo. L'unico principio è di intervenire con priorità dove è più urgente; poi ci sarà il piano definitivo.

Quanto alle Puglie, indipendentemente dal fatto che si esce fuori dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, preannuncio che il 16 e il 17 andrò in questa regione per inaugurare il nuovo servizio del sud est.

Abbiamo instaurato in questi ultimi tempi un servizio che ha avuto molto successo e che avrà anche risultati maggiori: il servizio delle cuccette per le grandi distanze e per la gente che non può spendere per il vagone letto. Esso ha dato risultati brillantissimi. Abbiamo oggi una occupazione permanente di oltre il 95 per cento dei treni in partenza. Questo sistema delle cuccette sarà migliorato ancora.

Nel programma che sarà approvato oggi — almeno lo spero — abbiamo 500 nuove carrozze viaggiatori. Attendiamo il via per poter dare gli ordini e togliere definitivamente di mezzo tutte quelle antiquate carrozze di cui è meglio non parlare.

CONCAS. Mi permetto far rilevare che la domanda che ho posto e alla quale l'onorevole Ministro non ha ancora risposto, si riferisce ai tempi reali di ammortamento di cui all'articolo 5.

ANGELINI, *Ministro dei Trasporti*. Il calcolo degli ammortamenti viene fatto in rapporto ai vari tipi di investimenti. Per esempio un carro ferroviario deve essere ammortizzato in un periodo dai 15 ai 20 anni al massimo.

POLANO. L'onorevole Ministro ha parlato della costruzione di 500 nuove vetture passeggeri. Con l'occasione dell'entrata in servizio di questo nuovo materiale credo che le ferrovie saranno in grado di acquisire il traffico direttamente con l'estero, e particolarmente con l'est. Gradirei avere conferma dell'esistenza di trattative per stabilire una linea diretta Roma-Mosca.

ANGELINI, *Ministro dei Trasporti*. È vera la notizia delle trattative e posso anche confermare di aver dato parere favorevole, con qualche osservazione unicamente in me-

rito alla periodicità trisettimanale, perché sono convinto che l'aumento dei treni porta un aumento del traffico.

In merito all'osservazione dell'onorevole Francavilla sui mezzi di trasporto per la produzione ortofrutticola, debbo rilevare che noi abbiamo il più grande parco ferroviario: 8.000 carri ferroviari. Quest'anno, salvo alcuni minimi contrattempi, abbiamo soddisfatto in pieno le necessità di trasporto degli ortofrutticoli. Ci siamo trovati ad un certo momento in una situazione estremamente difficile avendo il Ministero dell'Agricoltura segnalata l'urgente necessità di trasporto di 50 mila tonnellate di pomodori maturati prematuramente e che minacciavano di passare di maturazione. Ebbene, siamo riusciti a mettere a disposizione i carri necessari e con la concessione — una volta tanto — di una riduzione di tariffa del 50 per cento, tutti i pomodori sono stati trasportati in tempo sui mercati esteri.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Ne do lettura, con l'intesa che, non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, saranno posti successivamente in votazione.

## ART. 1.

Per un ulteriore sviluppo del piano di ammodernamento e di potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato, previsto dall'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 289, è autorizzata l'ulteriore spesa di lire 175.000 milioni.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni fino a concorrenza della somma indicata al comma precedente per l'esecuzione delle opere e delle forniture richieste dalla realizzazione del piano suddetto.

Per il raggiungimento delle finalità del piano previsto dal primo comma e particolarmente per la produzione di energia elettrica o per lo sfruttamento di altre fonti di energia, nonché per ogni altra esigenza connessa con l'esercizio ferroviario, potrà essere autorizzata, con decreti del Ministro dei trasporti di concerto col Ministro del tesoro, la destinazione di parte della somma ivi indicata e fino alla concorrenza dell'importo massimo di lire 9.000 milioni, per la costituzione o per l'aumento del capitale di enti già costituiti, o da costituire, rimanendo la titolarità e la gestione dei capitali medesimi di pertinenza dell'Amministrazione ferroviaria.

(È approvato).

## ART. 2.

Le spese occorrenti per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, comprese nel piano di cui all'articolo 1, saranno finanziate, fino a concorrenza della somma complessiva di lire 15.000 milioni, con le seguenti assegnazioni da prelevarsi dagli stanziamenti che, per i cinque esercizi finanziari qui di seguito indicati, risulteranno iscritti, nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, al capitolo « Rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto »:

lire 1.000 milioni, per l'esercizio 1960-61			
» 2.000	»	»	1961-62
» 5.000	»	»	1962-63
» 4.000	»	»	1963-64
» 3.000	»	»	1964-65

Le spese occorrenti per il rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi, incluse nello stesso piano di cui all'articolo 1, saranno finanziate, fino a concorrenza della somma complessiva di lire 10.000 milioni, con le seguenti assegnazioni da prelevarsi dagli stanziamenti che, per i cinque esercizi finanziari qui di seguito indicati, risulteranno iscritti, nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, al capitolo « Rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi »:

lire 1.000 milioni, per l'esercizio 1960-61			
» 2.000	»	»	1961-62
» 3.000	»	»	1962-63
» 3.000	»	»	1963-64
» 1.000	»	»	1964-65

(È approvato).

## ART. 3.

La somma di lire 150.000 milioni occorrente per l'esecuzione delle altre opere e forniture non contemplate dall'articolo 2 e comprese nel medesimo piano di cui all'articolo 1 sarà iscritta nella parte straordinaria del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in ragione:

lire 25.000 milioni nell'esercizio 1960-61			
» 30.000	»	»	1961-62
» 30.000	»	»	1962-63
» 40.000	»	»	1963-64
» 25.000	»	»	1964-65

(È approvato).

## ART. 4.

I fondi occorrenti al finanziamento della spesa di lire 150.000 milioni, di cui al precedente articolo, saranno provveduti con operazioni di credito.

A tal fine l'Amministrazione ferroviaria è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari e comunque di durata adeguata alla natura degli investimenti autorizzati con l'articolo 1, sia all'interno che all'estero, mano a mano che se ne presenterà il bisogno e fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di lire 150.000 milioni.

In attesa di poter porre in essere le operazioni di mutuo di cui all'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 21 marzo 1958, n. 289, e quelle di cui al precedente capoverso del presente articolo, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato può essere autorizzata, con decreti del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro, a ricorrere anche ad operazioni di credito a breve termine, a titolo di prefinanziamento e da estinguersi, in ogni caso, col netto ricavo dei mutui suddetti.

(È approvato).

## ART. 5.

Le operazioni di credito, di cui all'articolo precedente, saranno contratte nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra l'Amministrazione ferroviaria e gli Enti mutuanti con l'intervento del Ministro del tesoro e da approvarsi con decreti del Ministro stesso.

Il periodo d'ammortamento dei mutui di cui al secondo comma dell'articolo 4 non potrà essere, comunque, superiore ai trenta anni.

Il servizio dei mutui sarà assunto dall'Amministrazione ferroviaria a partire, per ciascuno mutuo, dall'esercizio finanziario nel quale il mutuo stesso sarà stato contratto. Le rate di ammortamento saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci dell'Amministrazione stessa e specificatamente vincolate a favore dell'Ente mutuante.

(È approvato).

## ART. 6.

Le operazioni di mutuo e tutti gli atti ad esse inerenti e conseguenti, sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa la quota di abbonamento di cui all'articolo 8 del regio decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1627, convertito nella legge 14 aprile 1921, n. 488.

(È approvato).

## ART. 7.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Sono stati presentati due ordini del giorno. Il primo reca la firma dell'onorevole Raffaele Delfino:

« La X Commissione (Trasporti) della Camera, riunita in sede legislativa per l'approvazione della legge di finanziamento della seconda fase esecutiva del piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato;

ritenuto che tale ammodernamento e potenziamento non può prescindere dalla sistemazione di quegli impianti ferroviari e di quelle stazioni ferroviarie la cui ubicazione è di grave danno alla circolazione, costretta a soste ed a rallentamenti;

impegna il Governo

alla sistemazione di tali impianti, ed in particolare lo impegna ad una prima spesa di due miliardi per la sistemazione degli impianti ferroviari della città di Pescara ».

DELFINO. Ritiro il mio ordine del giorno dietro assicurazione dell'onorevole ministro che non si tratterà di un solo miliardo.

PRESIDENTE. L'altro ordine del giorno è stato presentato dagli onorevoli Spallone, Gaspari, Di Paolantonio, Delfino, Vidali, Calvaresi, Polano, Francavilla, Concas, Bogoni:

« La Commissione dei Trasporti, riunita in sede legislativa per esaminare il disegno di legge n. 1715 riguardante il finanziamento del piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo

a destinare, nel quadro degli stanziamenti previsti dal disegno di legge, la somma di un miliardo quale primo finanziamento delle opere relative alla sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara, come stabilita dal piano regolatore della città e della quale esiste già un progetto esecutivo elaborato dal Ministero dei trasporti ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito posto in votazione a scrutinio segreto.

---

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 DICEMBRE 1959

---

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico i risultati della votazione segreta del disegno di legge:

« Finanziamento della seconda fase esecutiva del piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato » *(Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato)* (1715).

Presenti e votanti . . . . . 30

Maggioranza . . . . . 16

Voti favorevoli . . . . . 30

Voti contrari . . . . . 0

*(La Commissione approva).*

**Hanno preso parte alla votazione:**

Ambrosini, Armosino, Basile, Bogoni, Bolla, Calvaresi, Canestrari, Cappugi, Concas, Delfino, Di Paolantonio, Durand de la Penne, Fabbri, Francavilla, Frunzio, Granati, Lombardi Ruggero, Marchesi, Mattarella, Petrucci, Polano, Ricca, Romano Bartolomeo, Schianno, Spadola, Spallone, Terragni, Togni Giulio Bruno, Vidali e Zugno.

**La seduta termina alle 12,45.**

---

**IL DIRETTORE**

**DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI**

**Dott. FRANCESCO COSENTINO**

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI