

## COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

## XL.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 DICEMBRE 1960

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

<b>INDICE</b>		<b>PAG.</b>
	<b>PAG.</b>	
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Rinvio del seguito della discussione</i> ):		
Norme per prevenire gli abbordi in mare nonché nell'interno od in prossimità dei porti. (523) . . . . .	434	
PRESIDENTE . . . . .	434	
Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare. ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ). (2082). . . . .	434	
PRESIDENTE . . . . .	434	
<b>Proposta di legge</b> ( <i>Rinvio della discussione</i> ):		
Bozzi: Modificazioni alla tabella contenente i limiti di età e di servizio per il collocamento a riposo del personale delle ferrovie dello Stato di cui all'alleghato n. 15 della legge 26 marzo 1958, n. 425. (918) . . . . .	434	
PRESIDENTE . . . . .	434	
SAMMARTINO, <i>Relatore</i> . . . . .	434	
<b>Proposta di legge</b> ( <i>Discussione e rinvio</i> ):		
FRUNZIO ed altri: Modificazione delle norme sull'avanzamento degli impiegati della carriera direttiva delle ferrovie dello Stato (1767) . . . . .	434	
PRESIDENTE . . . . .	434, 436, 437, 438, 439	
COLASANTO . . . . .	434, 438	
BOGONI . . . . .	434, 435, 437	
FRUNZIO . . . . .	435, 436, 438	
VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	435, 439	
PETRUCCI . . . . .	436, 438	
		<b>PAG.</b>
		DEGLI ESPOSTI . . . . . 437, 439
		COLASANTO . . . . . 438
		ARMATO . . . . . 439
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Discussione e rinvio</i> ):		
Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno del 1959 agli impianti delle Ferrovie Calabro-Lucane in regime di concessione all'industria privata. (2581) . . . . .	439	
PRESIDENTE . . . . .	439, 440, 442, 443	
SINESIO, <i>Relatore</i> . . . . .	440, 441	
POLANO . . . . .	440, 441, 442, 443	
VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	440, 441, 442, 443	
SAMMARTINO . . . . .	441, 442	
BOGONI . . . . .	441, 442	
DEGLI ESPOSTI . . . . .	442	
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):		
Stanziamiento di lire 40.800.000 per il completamento dei lavori di ricostruzione delle tramvie urbane di Torino. (2590) . . . . .	443	
PRESIDENTE . . . . .	443, 444	
SINESIO, <i>Relatore</i> . . . . .	443	
Istituzione del Compartimento di Verona delle Ferrovie dello Stato. (2597) . . . . .	444	
PRESIDENTE . . . . .	444	
CANESTRARI, <i>Relatore</i> . . . . .	444	
SINESIO . . . . .	444	
POLANO . . . . .	444	
<b>Votazione segreta:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	445	

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1960

**La seduta comincia alle 9,55.**

SAMMARTINO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Seguito della discussione del disegno di legge: Norme per prevenire gli abbordi in mare nonché nell'interno o in prossimità dei porti (523).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge concernente: « Norme per prevenire gli abbordi in mare nonché nell'interno od in prossimità dei porti ».

Comunico che il Ministro della marina mercantile, Jervolino, mi ha fatto sapere che non è a Roma per doveri inerenti al suo alto ufficio, e così pure l'onorevole sottosegretario Mannironi. Pertanto il Ministro prega la Commissione di voler rinviare il seguito di questa discussione alla prossima seduta.

Non credo che esistano motivi per non accogliere questo desiderio dell'onorevole Ministro e quindi, se non vi sono opposizioni e nessuno chiede di parlare, così potrebbe rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Seguito della discussione del disegno di legge: Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2082).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge concernente: « Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Per i motivi addotti per il rinvio del precedente disegno di legge, se non vi sono opposizioni e nessuno chiede di parlare, potrebbe rimanere stabilito il rinvio alla prossima seduta del seguito della discussione anche di questo provvedimento.

(Così rimane stabilito).

**Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Bozzi: Modificazioni alla tabella contenente i limiti di età e di servizio per il collocamento a riposo del personale delle ferrovie dello Stato di cui all'allegato n. 15 della legge 26 marzo 1958, n. 425 (918).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge concernente: « Modificazioni alla tabella contenente

i limiti di età e di servizio per il collocamento a riposo del personale delle ferrovie dello Stato, di cui all'allegato n. 15 della legge 26 marzo 1958, n. 425 ».

SAMMARTINO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, chiedo alla Commissione la cortesia di un breve rinvio della discussione della proposta di legge di cui trattasi per darmi il tempo di assumere maggiori elementi di giudizio presso il Ministero e la competente amministrazione ferroviaria.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario può rimanere stabilito che viene concesso il breve rinvio richiesto dal Relatore.

(Così rimane stabilito).

**Seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Frunzio ed altri: Modificazione delle norme sull'avanzamento degli impiegati della carriera direttiva delle ferrovie dello Stato (1767).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa degli onorevoli Frunzio ed altri, concernente: « Modificazione delle norme sull'avanzamento degli impiegati della carriera direttiva delle ferrovie dello Stato ».

Nell'assenza del Relatore, onorevole Armosino, prego l'onorevole Petrucci di riferire sulla proposta di legge in discussione.

COLASANTO. A nome del Comitato ristretto per lo studio delle proposte di legge concernenti le modifiche allo stato giuridico dei ferrovieri, mi permetto di presentare un testo unificato delle medesime, elaborato dal Comitato stesso, facendo presente che il contenuto della proposta di legge Frunzio è inserito nel testo stesso.

La Commissione decida come meglio crede in merito alla discussione di questa proposta di legge: tuttavia ho voluto far presente questo per ricordare che viva è l'aspettativa di tutte le categorie interessate, e sarebbe bene addivenire ad una discussione globale del problema.

PRESIDENTE. Vorrei precisare che non ho posto all'ordine del giorno la discussione del testo unificato dal Comitato ristretto, anzitutto perché esso è stato presentato solamente questa mattina, e in secondo luogo perché l'argomento della proposta degli onorevoli Frunzio ed altri è completamente diverso dagli altri e può essere trattato insieme o separato.

BOGONI. Onorevole Presidente, io ritengo che debba essere trattato assieme agli altri

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1960

per coerenza e per rispetto al lavoro fatto dal Comitato ristretto.

Debbo ricordare innanzitutto che, fin dal momento della votazione finale della legge 26 marzo 1958, n. 425, vi fu un ordine del giorno dell'onorevole Troisi, fatto proprio dalla Commissione, che mirava ad evitare che la legge stessa fosse arenata. L'onorevole Troisi presentò a suo tempo una proposta di legge che rimase ferma. Molte autorevoli voci si levarono in seguito per domandare una revisione della suddetta legge n. 425, e un numero considerevole di proposte di legge venne presentato per la revisione totale della legge da onorevoli colleghi non della nostra parte.

Ci venne promesso, a parecchie riprese, dai rappresentanti del Governo (e da allora diversi Governi si sono succeduti) la revisione d'iniziativa governativa della legge n. 425; ma i tre mesi di tempo richiesti in quelle occasioni divennero 3 anni; e allora giungemmo alla conclusione di prendere noi in esame la legge. Si convenne di accentrare la nostra attenzione sulle cinque o sei proposte di legge che rispondevano alle esigenze più sentite; ed ora che il Comitato appositamente nominato ha terminato i suoi lavori (e mi dispiace che motivi di forza maggiore mi abbiano impedito di prendere parte all'ultima seduta, ché avrei presentato ancora qualche piccolo emendamento) è logico che all'ordine del giorno di questa Commissione sia posta la discussione abbinata delle proposte di legge esaminate dal Comitato ristretto e da questi unificate in un solo testo.

Penso anche che il Governo sarà favorevole a tale esame abbinato.

FRUNZIO. Per eliminare qualsiasi equivoco, devo precisare che non c'è soltanto una proposta a mio nome avendo io sottoscritto anche le altre quattro proposte di analogo contenuto. Praticamente sono dunque io ad insistere a che le altre quattro proposte vengano messe all'ordine del giorno. Si tratta di una questione di differenza di valutazione, ma soprattutto si tratta di un argomento diverso. Pertanto io insisto che, anche volendo approvare prima le altre proposte di legge, si tenga presente che quella sui funzionari di gruppo *B* promuovibili al gruppo *A* riguarda una materia eterogenea. Questa proposta di legge, come giustamente dice il Comitato, è una conseguenza della legge Pitzalis, e, quindi, una cosa completamente diversa. Di conseguenza non possiamo mettere all'articolo 1 una disposizione per una categoria di personale e al-

l'articolo 2 una disposizione per una diversa categoria di personale.

Questo è quello che io chiedo, anche per evitare confusioni. Fin dall'inizio io dissi che la mia proposta di legge n. 1767 non poteva essere rimessa al Comitato, perché questo si interessava degli agenti del gruppo *B* che dovevano passare al gruppo *A*, mentre qui si trattava della promozione degli ispettori di prima classe a ispettori principali, e si doveva provvedere prima del mese di dicembre perché le promozioni avvengono dal 1° gennaio. Il Sottosegretario disse che sarebbe stato favorevole e la legge sarebbe stata approvata prima del mese di dicembre. Non capisco perché oggi si voglia ritornare indietro, quando la proposta è stata già messa all'ordine del giorno ben due volte. Volete approvare prima le altre proposte di legge? D'accordo, tanto più che le ho firmate anche io. Ma è un problema di fondo, e prego il Presidente di chiarire questo punto. Non si possono discutere quattro o cinque proposte di legge insieme confusamente, perché, ripeto, una cosa è il passaggio a ispettore principale e ispettore capo, e un'altra cosa è il passaggio dal gruppo *B* al gruppo *A*. Sono due discussioni completamente separate.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In conformità a quanto diceva l'onorevole Frunzio, debbo dichiarare che sono effettivamente due argomenti distinti e separati. Essendo già all'ordine del giorno la proposta di legge dell'onorevole Frunzio n. 1767 riguardante gli ispettori, se la Commissione è d'accordo, si potrebbe discuterla. Per il resto, mi rimetto alla decisione della Commissione. Insisto però nell'affermare che si tratta di due argomenti distinti e separati.

BOGONI. Il principio unitario che ci mosse era quello di una sistemazione dell'organico del personale. Ma effettivamente, a suo tempo, noi constatammo che le proposte di legge non erano identiche, ed anche allora eravamo pronti a separarne la discussione. Se voi volete così decidere, nessuna difficoltà. Ma tutte le proposte di legge dovranno essere poste all'ordine del giorno della Commissione e poi questa deciderà. Il lavoro è stato fatto collegialmente dal Comitato, ed è giusto che qui sia discusso collegialmente. Ma non possiamo votare la separazione all'ultimo momento, dopo aver lavorato per tanto tempo. Sarebbe una mancanza di serietà dividere un lavoro che abbiamo fatto.

Inoltre, per me non c'è altra proposta di legge concernente l'organico che debba essere approvata se prima non lo è quella

Troisi. E ciò per coerenza. Ricordo che nel 1958 dissi: « La legge n. 425 ha lacune che dovremmo correggere e riparare ». L'ordine del giorno dell'onorevole Troisi lo approvammo tutti, e aggiungemmo: « Chi verrà dopo di noi, dovrà correggere quella legge ». Siamo tornati qui in gran parte e dobbiamo essere coerenti. La proposta di legge dell'onorevole Troisi deve essere subito trattata.

PETRUCCI. Mi dispiace di dovermi trovare in amichevole contrasto con l'onorevole Bogoni. Non voglio criticare quello che il Comitato ristretto ha fatto, non voglio criticare nessuno, ma mi pare che il Comitato ristretto abbia rinviato più volte le proprie sedute e non credo che per le proposte di legge che doveva esaminare avrebbe dovuto impiegare un anno di tempo. Per lo meno è certo che ha perduto un paio di mesi, riferendoci alle ultime sedute. Domando se dobbiamo sempre rimandare. Io credo che questo è un provvedimento che favorisce il personale, e non vedo perché l'onorevole Bogoni, che è stato sempre sensibile ai problemi che riguardano il personale, non lo debba ora essere altrettanto. E ritengo che, risolvendo questo problema per una categoria, in certo qual modo il Governo venga ad essere vincolato maggiormente anche per le altre. Non penso che le proposte di legge debbano essere approvate come un blocco unico. Pregherei perciò l'onorevole Bogoni di voler essere sensibile a questa richiesta. La cosa servirebbe anche a mettere in condizione di muoversi le altre categorie che sono interessate agli altri provvedimenti sottoposti al Comitato ristretto. Tutte le altre categorie che hanno aspirazioni del genere si tranquillizzeranno e constateranno con soddisfazione che si è cominciato ad emanare delle norme almeno per una categoria del personale. Io insisto quindi che la proposta di legge n. 1767 sia esaminata, subito, tanto più che il Governo non si oppone.

Cominciamo una buona volta, rompiamo l'incantesimo. Cominciando a risolvere questo problema ci troviamo automaticamente impegnati a dover risolvere gli altri problemi. Altrimenti verrà Natale, Capodanno, il 1961, andremo addirittura a finire al 1963, alle nuove elezioni!

PRESIDENTE. Per dovere di lealtà devo precisare che, se il testo del Comitato mi fosse stato consegnato qualche giorno fa, non avrei messo il provvedimento all'ordine del giorno, perché già la Commissione aveva deciso di conglobare in un unico esame la proposta di legge con le altre. L'ho messo all'or-

dine del giorno perché, malgrado fosse stato affidato al Comitato ristretto, si poteva trattare separatamente, senza che venissero complicati i lavori del Sottocomitato, trattandosi di argomento completamente diverso da quello degli altri provvedimenti.

Oggi ci troviamo di fronte alla comunicazione che il Comitato ristretto ha già redatto il testo unico delle cinque proposte di legge. Occorre accertarsi che si può trattare la proposta di legge Frunzio separatamente senza stralciare il testo unico redatto dal Comitato ristretto che all'articolo 1 comprende le disposizioni della proposta di legge Frunzio.

Debbo osservare che, sia per la proposta di legge Frunzio, sia per le altre, la Commissione bilancio ha espresso parere contrario, mentre ha dato parere favorevole per i provvedimenti n. 288 e n. 1245.

Riguardo alla definizione della proposta di legge Frunzio oggi potremmo essere in grado di prendere una decisione di massima per farla riesaminare dalla Commissione bilancio, ma non potremmo decidere oggi in merito e quindi io penso, con una valutazione realistica al di sopra di qualunque problema formale ed astratto, che l'esigenza di doverla approvare prima delle ferie natalizie non potrà essere soddisfatta.

Io domando: se in queste condizioni insistono, l'onorevole Frunzio nel voler trattare oggi la proposta di legge e l'onorevole Bogoni nel ritenere opportuno un rinvio, non posso che rimettermi alla Commissione, per quanto a questo punto io penso che sarebbe opportuno trattare tutto insieme, anche perché, pur essendo problemi di natura diversa, rientrano sempre nella materia che regola l'ordinamento del personale, e sarebbe buona cosa avere una legge unica sia pure di contenuto diverso nelle varie disposizioni: questo per essere coerenti a quello che la Commissione aveva deciso e che il Comitato ha definito con la presentazione di un'unica proposta conglobata. Vale anche la considerazione che di fronte al paese non si dia l'impressione che legiferiamo a spizzico, pur avendo la possibilità di emanare un provvedimento organico.

FRUNZIO. Dato che è la terza volta che il provvedimento è messo all'ordine del giorno non comprendo perché queste obiezioni non siano state fatte in precedenza. Non insisto che si approvi adesso il provvedimento o meno — ognuno di noi può assumere le sue responsabilità, perché queste cose saranno dette con chiarezza — ma io desidero che venga stralciato, perché non si possono fare di-

scussioni generali su leggi eterogenee, pur approvandole lo stesso giorno, perché si può essere d'accordo sull'articolo 1 che di per sé è legge e non sugli altri.

Sono d'accordo con l'onorevole Bogoni che dovremmo esaminare tutte le proposte di legge sul personale ferroviario ma, come ho detto dal primo momento, insisto che la mia proposta di legge sia stralciata. Non ho nessuna priorità, ma desidero che sia stralciata.

BOGONI. Mi dispiace dover riprendere la parola per l'ennesima volta. Ormai non è solo in questa riunione che prendo la parola su questo argomento; anzi se vi è qualcuno che fin dall'inizio della legislatura si è ostinato a prendere la parola, questi è chi vi parla al fine di fare un lavoro più serio e più concreto.

Sono pronto a riconoscere con l'onorevole Frunzio la possibilità di scindere e di stralciare, ma quel che importa è la questione di principio che è questa: rivedere tutte le proposte di legge riguardanti lo stato giuridico dei ferrovieri.

Siamo arrivati dopo discussioni e rinvii a raggruppare un piccolo numero di proposte di legge. Ora se oggi questo piccolo gruppo viene stralciato ciò mi sembra mancanza di rispetto per chi ha lavorato ad esse.

Io ho fatto il mio dovere e hanno fatto il loro dovere i componenti del Comitato!

Colleghi, noi dobbiamo per serietà, per rispetto a noi stessi ed al Comitato rinviare l'esame della proposta di legge Frunzio e delle altre ad una prossima seduta.

Ma oggi come oggi sarebbe mancanza di rispetto alla Commissione ed al suo Comitato trattare la proposta di legge Frunzio e, se così fosse, io in avvenire non vorrò più andare in Comitato: questo intendo farlo sapere non solo al Presidente della Commissione, ma anche al Presidente della Camera.

DEGLI ESPOSTI. Chiedendo scusa per il mio ritardo che non mi ha consentito di assistere all'inizio della discussione (e che potrebbe provocare da parte mia delle domande superflue) vorrei ricordare alla mia memoria, e chiedere conferma all'onorevole Presidente, che la discussione avvenne nel momento in cui il Governo (allora Sottosegretario era lo stesso onorevole Colasanto) presentò un progetto per la modifica delle piante organiche del personale degli uffici. La mia parte propose due emendamenti a quel disegno di legge: sugli articoli 91 e 173. Si disse in quell'occasione che non si poteva fare l'abbinamento per non ritardare il provvedimento e

che le proposte di legge di iniziativa parlamentare avrebbero dovuto essere prese in esame da un apposito Comitato. Le proposte fatte verbalmente dal Gruppo parlamentare che rappresento e anche — aggiunse il Governo per bocca dell'allora Sottosegretario onorevole Colasanto — quelle che il Governo in merito alla modifica dello stato giuridico aveva intenzione di presentare, sarebbero passate al Comitato. Detto Comitato, quindi, fu investito del compito di esaminare organicamente tutta la materia dello stato giuridico, e non solamente ciò che si riferiva alle proposte di legge d'iniziativa parlamentare.

Il Comitato ha lavorato in questa direzione? Ha affrontato tutta la materia?

Da allora ad oggi è subentrato un fatto nuovo. Il Governo da alcuni giorni a questa parte ha deciso di prospettare al Parlamento l'opportunità dei « ruoli aperti » per il pubblico impiego, ad eccezione delle aziende autonome. Ciò, d'altra parte, è conseguente ad un impegno che allora si assunse il Governo tramite l'onorevole Colasanto. Il Ministero dei trasporti ha già elaborato una serie di proposte di modifiche che investono una quarantina di articoli dello stato giuridico, e questo è un problema al quale si riferisce la proposta dell'onorevole Frunzio.

Ora, le conclusioni del Comitato sono in armonia col mandato di allora? E se non lo sono, quale è il motivo che ha portato il Comitato stesso a restringere il suo esame?

Ancora, è altrettanto vero che se noi siamo conseguenti a quella delibera abbiamo la possibilità di organicamente esaminare tutti i problemi e quindi tutte le modifiche dello stato giuridico che sono già state formulate dal Ministro che le ha presentate ai sindacati da un mese e mezzo a questa parte. E siccome molti di questi problemi sono collegati agli avanzamenti del 1960-61, tali avanzamenti diverranno esecutivi nel mese di giugno, ed abbiamo quindi il tempo sufficiente per affrontare organicamente, globalmente, tutta la materia.

Concludo chiedendo all'onorevole Presidente, se la mia memoria — come sono convinto — non mi tradisce, di sapere quali sono le motivazioni che hanno portato il Comitato ristretto a restringere il suo esame a quattro o cinque provvedimenti di legge, e quali sono questi provvedimenti di legge presi in esame, dato che sono convinto che il Comitato aveva ricevuto il mandato di esaminare tutte le proposte di legge in materia.

PRESIDENTE. Faccio presente all'onorevole Degli Esposti che il Comitato aveva il

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1960

compito di esaminare solamente i cinque provvedimenti che in effetti ha esaminato.

COLASANTO. Desidero confermare all'onorevole Degli Esposti che il Comitato aveva il mandato preciso di esaminare cinque proposte di legge e di redigere un testo coordinato. Questo ha fatto, senza entrare nel merito della presentazione o meno del testo governativo che modifica lo stato giuridico. Del resto fino a questo momento il Governo non ha ancora presentato il disegno di legge relativo a questa modifica dello stato giuridico, mentre il Comitato ha esaurito il suo compito. Ricordo bene di aver detto, allora, di rimandare alcune cose perché l'amministrazione e per essa il Governo aveva l'intenzione di presentare un progetto completo.

Questo non è stato fatto fino ad oggi; comunque è indipendente dal mandato del Comitato, il quale era già stato approvato al momento in cui feci queste dichiarazioni.

PRESIDENTE. Il problema, onorevoli colleghi, deve considerarsi ristretto alla decisione di rinviare o meno la discussione della proposta di legge Frunzio, abbinandola o no al testo elaborato dal Comitato ristretto. E a proposito del mandato conferito al Comitato, do lettura del comunicato della seduta del 28 gennaio 1960 della nostra Commissione:

« Dopo interventi del Presidente Mattarella, del Relatore Armosino e dei deputati Bogoni, Macrelli, Troisi, Polano, Armato, Frunzio, Schiano e Terragni la Commissione delibera di nominare un Comitato ristretto con il mandato di coordinare in un testo unico le proposte di legge all'ordine del giorno della seduta in armonia altresì con le modifiche sostanziali che il rappresentante del Governo si è riservato di presentare al momento in cui gli studi degli organi ministeriali competenti saranno portati a conclusione.

« La discussione delle proposte di legge all'ordine del giorno è quindi rinviata ad altra seduta ».

Confermo quindi che il mandato al Comitato ristretto era limitato all'esame delle cinque proposte di legge.

Il Comitato avrebbe dovuto conglobare il tutto in un unico testo, in armonia con quello che il Governo avrebbe comunicato. Mi sembra che oggi siamo tutti d'accordo per il rinvio.

FRUNZIO. Senza discutere nuovamente sullo stralcio. Siamo d'accordo su questo?

PRESIDENTE. Onorevole Frunzio, ci troviamo di fronte a questa decisione del Comitato per il conglobamento delle cinque proposte in una unica proposta. È chiaro dunque

che, quando esse saranno poste all'ordine del giorno, saranno poste all'ordine del giorno come cinque proposte separate, però con un unico relatore e perché siano esaminate nello stesso contesto, in quanto riguardano materia se non analoga, per lo meno affine. In quel momento, non oggi, noi potremo decidere, avendo sotto mano anche il testo unificato, se delle singole proposte si potranno completamente stralciare ed essere approvate come singole proposte, come in effetti è il caso di questa di cui ci stiamo occupando e che non investe problemi analoghi a quelli delle altre; o se dovremo invece trattarle in unico contesto e con unica legge. Questa alternativa non sposta però il significato e il valore di quello che andremo a fare, perché evidentemente chi è favorevole a una proposta può esserlo anche se la si esamina insieme con altre, mentre chi è contrario a una delle singole proposte potrà sempre manifestare la sua disapprovazione votando contro gli articoli che interessano quella data proposta. Del resto, logicamente, è una cosa che non possiamo decidere oggi. Decideremo nella seduta in cui ci occuperemo delle cinque proposte.

FRUNZIO. Onorevole Presidente, io sono sicuro che nella prossima seduta faremo un'altra lunghissima discussione per orientarci. E si tratta invece di discussioni completamente diverse, e noi potremmo essere d'accordo su una legge e non su un'altra. Sarebbe preferibile allora discuterle separatamente.

PETRUCCI. Siamo in sede legislativa. Non posso consentire con l'onorevole Bogoni il quale, quando vuole affermare e sostenere una sua legge, si batte con energia anche eccessiva. Però questo non vuol dire che i problemi non debbano essere esaminati. Ma se risulterà che la proposta di legge Frunzio può essere esaminata a parte, senza essere legata con le altre che purtroppo ci hanno fatto perdere un anno di tempo, sarà tanto meglio.

PRESIDENTE. Per maggiore conoscenza dei precedenti, ho dato poc'anzi lettura della decisione del Comitato. Ora vorrei leggere anche quello che io avevo dichiarato come riassunto della discussione nella seduta del 28 gennaio 1960. Risulta dalla pagina 257 del resoconto stenografico dei lavori della Commissione che io avevo dichiarato quanto segue: « Noi non possiamo presentare emendamenti su tutta la materia relativa allo stato giuridico perché altrimenti non so dove si andrebbe a finire. Noi oggi abbiamo all'ordine del giorno queste cinque proposte di legge, e logicamente dobbiamo occuparci esclusiva-

mente di esse. Il Comitato ristretto dovrebbe prenderle in esame senza allargare la sua specifica indagine, almeno per ora, che, se per intanto il Governo si presenta con un testo molto più vasto, allora potrebbe essere anche opportuno un ulteriore rinvio per inquadrare i problemi posti da queste cinque proposte di legge in una visione più vasta, sempre che si tratti di attendere poco tempo, perché altrimenti noi finiremmo per bloccarle, senza nulla risolvere». Avevamo dunque deciso di congregarle tutte e cinque. Comunque siamo d'accordo per il rinvio.

ARMATO. Credo che, data la peculiare importanza che riveste questa proposta di legge, formalmente la si possa iscrivere all'ordine del giorno di una seduta da tenersi la settimana ventura.

PRESIDENTE. Tutte saranno iscritte, tanto più che si deve risentire la Commissione del bilancio.

DEGLI ESPOSTI. La ringrazio, signor Presidente, del richiamo al verbale. Bisogna però ricordare anche che l'onorevole Sottosegretario disse che questi provvedimenti erano già elaborati. Mi rivolgo all'onorevole Sottosegretario per ricordargli che già l'Amministrazione sul merito di questi provvedimenti ha elaborato dei documenti, e quindi non è più un problema di studio. Oggi si impone l'esigenza che il Governo li presenti con immediatezza. Tanto più che si inasprirà la situazione delle aziende autonome, se non sarà presentata una proposta di legge in relazione ai ruoli aperti per i postelegrafonici, i dipendenti della manifattura del tabacco e quelli delle ferrovie.

D'altra parte vorrei chiedere che la Commissione sia messa in grado, prima di iniziare la discussione, di conoscere le conclusioni del Governo, in maniera da consentire anche a noi di presentare emendamenti alle proposte del Comitato. Ed anticipo fin da adesso che: o il Governo presenterà questi suoi disegni di legge, o il sottoscritto riprenderà tutte le proposte che ha presentate e le ripresenterà in Commissione. Perché delle due l'una: o il Governo è intenzionato a tener fede ai suoi impegni, e allora non potrà dire di no; o invece il Governo intende dire una cosa e farne un'altra, e in tal caso si assuma le sue responsabilità.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A precisa domanda dell'onorevole Degli Esposti, precisa risposta da parte dell'Amministrazione: non soltanto è in corso di studio la elaborazione di quel provvedimento, ma esso è già in avanzata fase di prepara-

zione. E possiamo dare assicurazione alla Commissione che sarà pronto fra pochi mesi, anzi fra pochissimi mesi.

DEGLI ESPOSTI. Onorevole Sottosegretario mi permetta l'interruzione, ma si studia troppo! Ci avete fatto delle proposte formali scritte. Se si studia ancora, questo significa che avete fatto delle proposte che non considerate più valide.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questo lo sta dicendo lei. Io sto dicendo un'altra cosa. Fra pochi mesi l'elaborazione sarà completa e il disegno di legge sarà completo. Ho detto mesi, ed ho aggiunto « pochissimi ». Credo che il superlativo sia indicativo.

DEGLI ESPOSTI. Sempre al plurale, però. Mesi!

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Possono essere anche due.

ARMATO. Vorrei porre una domanda, anche perché vedo che il rappresentante del Governo non si trova mai in difficoltà a rispondere. Non abbiamo saputo i motivi per i quali una legge a carattere generale recentemente approvata dal Consiglio dei ministri, che estenderebbe alle altre categorie di personale i benefici già concessi alla categoria direttiva, debba escludere le categorie ad ordinamento autonomo, fra cui il personale delle ferrovie.

PRESIDENTE. Onorevole Armato, questo può essere oggetto di una sua interrogazione. Non si può rivolgere qui la domanda, non essendo la sede adatta.

ARMATO. Ho già presentato l'interrogazione.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni può rimanere stabilito il rinvio della discussione ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

#### **Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno del 1959 agli impianti delle Ferrovie Calabro-Lucane in regime di concessione all'industria privata (2581).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente: « Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1959 agli impianti delle Ferrovie Calabro-Lucane in regime di concessione all'industria privata ».

La Commissione del Bilancio ha espresso parere favorevole.

Il relatore, onorevole Sinesio, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

SINESIO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge in esame riguarda i « provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1959 agli impianti delle ferrovie Calabro-Lucane, in regime di concessione all'industria privata ».

I colleghi sanno che le alluvioni, che si sono verificate in Calabria negli ultimi giorni del mese di novembre 1959, hanno provocato notevoli danni alla sede ferroviaria, alle opere d'arte, ai ponti delle ferrovie Calabro-Lucane.

I danni sono risultati particolarmente gravi sul tratto Crotone-Petilia Policastro.

Per la riparazione dei danni dovuti a cause di forza maggiore, l'articolo 26 della convenzione di concessione ai privati delle ferrovie in questione prevede un fondo speciale, a carico dello Stato, di lire 1.000 al chilometro, ma nel caso nostro questo non è sufficiente, poiché sono notevoli le opere d'arte che occorre riedificare. Allora, oltre che ai precedenti in materia per gli anni 1952, 1953, 1954, 1955, ci si richiama alla legge 14 giugno 1949, n. 410, che prevede il concorso dello Stato per la riparazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione.

In base a ciò il Governo ha predisposto il presente disegno di legge, che all'articolo 1 prevede la concessione del concorso dello Stato da erogarsi, appunto, secondo le modalità previste dalla legge anzidetta.

All'articolo 2 è fissata la copertura di lire 200.000.000, all'uopo necessaria.

Data l'urgenza del provvedimento, si prega di volerlo approvare.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

POLANO. Ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che pone un problema che riteniamo abbastanza serio, quello di un contributo dello Stato ad un'azienda privata per danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1959. Dico che è un problema serio in ragione di alcune considerazioni, che mi permetto di fare: si corre immediatamente alla ricerca di fondi per un'azienda privata che ha subito danni nel 1959, quando dobbiamo lamentare che vi sono aziende private, contadini, piccoli proprietari di case, che hanno subito danni dalle alluvioni del 1951, che attendono ancora il contributo dello Stato.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questa è la Commissione trasporti e non si occupa di contadini.

POLANO. Riguardo a quelle aziende ci siamo sentiti ripetere diverse volte nella Commissione lavori pubblici ed in discussione alla Camera, che non vi è la possibilità di reperire i fondi e che occorre una legge speciale per accertare dove si possano prendere i fondi. E vi sono piccoli proprietari di case e piccoli coltivatori che aspettano da nove anni!

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lei dovrebbe dirmi se ci sono delle altre ferrovie che si trovano in queste condizioni.

POLANO. Vi sono numerosissime famiglie che aspettano dallo Stato il contributo previsto dalle leggi del 1952. Solo parte di esse sono state agevolate, ma molte altre hanno le pratiche al Provveditorato e non riescono ad avere il contributo dello Stato.

Ora, invece, per un'azienda privata, sia pure importante come quella delle ferrovie Calabro-Lucane, che ha avuto dei danni nell'autunno del 1959, si trovano subito i fondi necessari per venirgli incontro; è una situazione che non possiamo non sottolineare! Questa è una considerazione particolare.

Con una seconda considerazione, che vorrei sottolineare al rappresentante del Governo, io domando se queste ferrovie Calabro-Lucane hanno ottenuto dallo Stato dei contributi per l'ammodernamento, perché, a quel che ci risulta da informazioni ricevute, queste ferrovie sono in uno stato indecente e le società concessionarie mantengono queste strade ferrate in una situazione scadentissima.

Io mi domando se in base alla legge per l'ammodernamento delle ferrovie in concessione, questa azienda concessionaria delle ferrovie Calabro-Lucane ha ottenuto dei contributi, in quale misura li ha ottenuti, ed in quale misura ne ha usufruito: questo è il problema che secondo me dobbiamo esaminare prima di arrivare ad una decisione per la concessione di questi fondi.

Chiedo all'onorevole Sottosegretario se è in condizione di darci oggi, con dati precisi, queste informazioni prima di discutere la legge.

Queste aziende private hanno usato i contributi dello Stato con leggerezza, hanno coperto le spese con quello che hanno ottenuto dallo Stato senza mettere nulla di proprio, come previsto dalla legge.

Noi abbiamo una certa diffidenza per queste aziende private che chiedono allo Stato contributi per l'ammodernamento, dato il loro bilancio deficitario, e perciò prego l'onorevole Sottosegretario di darci queste informazioni,

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1960

che non ci ha dato il Relatore e credo che avrebbe dovuto farlo. Se non vi è la possibilità di avere queste informazioni chiedo il rinvio della discussione del disegno di legge alla prossima seduta, affinché l'onorevole Sottosegretario fornisca, come elementi di giudizio di questa discussione, tutti i chiarimenti che abbiamo richiesti.

SAMMARTINO. Sono d'accordo sull'opportunità del disegno di legge ed all'onorevole Polano, che testé è intervenuto nella discussione, ricordo, come è detto chiaramente nella relazione che accompagna il provvedimento, che questo disegno di legge non rappresenta un'eccezione, in quanto già per la riparazione dei danni alluvionali a ferrovie concesse verificatisi negli anni 1951, 1953 e 1955 furono dati analoghi contributi.

Sono d'accordo e credo che tutti lo siamo, compreso il Governo, sull'opportunità di un controllo rigoroso dell'impiego di questi contributi, che lo Stato dà alle ferrovie concesse all'industria privata.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Rispondo all'intervento dell'onorevole Polano, che, mi permetto di far osservare, si potrebbe dividere in due parti: la prima parte è una polemica generale col Governo, ma non è pertinente. Io rispondo rammentando i provvedimenti anche recentissimi emanati dal Governo proprio a favore dell'agricoltura per danneggiamenti, per alluvioni: non è vero, onorevole Polano? Anche lei avrà contribuito all'approvazione di queste leggi.

POLANO. Sì.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Alla prima parte dell'intervento dell'onorevole Polano, non pertinente, la risposta è immediata: il Governo è intervenuto nel settore dell'agricoltura con provvedimenti speciali per i danneggiati in conseguenza delle alluvioni.

Vi è poi la seconda parte, quella pertinente. La seconda parte la potremmo dividere in due ancora. La prima di queste parti è di carattere generale, riguarda l'ammodernamento. Onorevole Polano, tutto questo non c'entra col disegno di legge specifico, perché il disegno di legge parla di danni in conseguenza di alluvioni. E lei ha il diritto di chiedere, e il Governo ha il dovere di darle tutti i dati riguardanti la situazione generale delle ferrovie in concessione circa l'ammodernamento e il funzionamento di esse. Mi permetta però rispettosamente di farle notare che questa legge riguarda un'altra cosa, e cioè i danni per alluvioni. Dopo tutti questi chiarimenti io penso che non sia il caso di

fare una discussione. Se l'onorevole Polano insiste ancora, io sono pronto alla prossima seduta a portare alla Commissione, se questo lo vuole, o all'onorevole Polano personalmente, tutti i dati riguardanti non solo le ferrovie Calabro-Lucane, ma tutte le ferrovie in concessione, per quanto attiene all'ammodernamento e all'amministrazione di esse. Ma il disegno di legge riguarda altro, e precisamente i danni in conseguenza di alluvione, cosa che non ha niente a che fare con la prima parte. E su questo disegno di legge pregherei la Commissione di deliberare e di decidere subito. Credo di essere stato chiaro.

POLANO. Sono d'accordo che la parte generale non rientri nella questione che stiamo trattando, ma ho voluto porla egualmente per affermare una questione di principio. Ma le altre due parti, a mio modesto avviso, sono legate fra loro. Non voglio conoscere i dati generali sull'ammodernamento, di questo parleremo in altra occasione, nei bilanci e altrove. Ma desidero sapere i dati relativi a questa legge, perché mai queste alluvioni hanno totalmente danneggiato questa ferrovia. Il problema è collegato, e non è separato. Non possiamo restringere la discussione di questo disegno di legge al solo contributo che si dà per le alluvioni, ma legarlo alla situazione generale di questa azienda. Abbiamo una documentazione su questo e intendiamo discuterla in Commissione quando il Sottosegretario ce la porterà. Per questi motivi chiedo il rinvio di una settimana, se possibile.

BOGONI. Ritengo che la proposta del collega Polano sia accettabile, e che in fondo non danneggi la discussione del disegno di legge il rinvio di una settimana. Mi sembra che per quanto le cose siano separate, un collegamento c'è. Qui non c'è il collega onorevole Bima, che era la spada numero uno contro le concessionarie, ma se ci fosse, certamente avrebbe fatto proposte più dure di quella che ha fatto l'onorevole Polano. Polano in fondo domanda soltanto alcuni dati. Penso che il Governo non abbia nessun interesse a rifiutare i dati richiesti, e alla prossima riunione, dopo aver avuto questi dati, ci troveremo tutti d'accordo ad approvare il disegno di legge, perché la Calabria ha bisogno di ferrovie efficienti. Però è giusto che la Commissione sia edotta dei provvedimenti e delle spese che ci sono state.

SINESIO, *Relatore*. Io accetterei la richiesta del Governo di votare il disegno di legge, perché è importante. E non tanto per le considerazioni generali, che in certo qual modo accettiamo, di dare dei contributi secondo una

politica che vada sempre verso gli interessi generali del paese e non dipenda da particolari situazioni, quanto e principalmente per l'urgenza che questa legge ha. Andiamo incontro all'inverno. Sarebbe opportuno al più presto provvedere a questi lavori, anche perché si tratta di ponti ed opere d'arte di natura necessaria e urgente. Qui il problema, caro onorevole Polano, non è di oggi, ma anche di ieri, perché già è stato previsto proprio questo caso.

Non si può oggi, per una considerazione di carattere generale, fermare un provvedimento mettendo in crisi, mi consenta di dirlo perché sono meridionale, un particolare settore di trasporti nel quale sono interessate le popolazioni più povere di quelle zone calabro-lucane che aspettano da anni questi provvedimenti per vedere ripristinata la Gioia Tauro-Pelilia Policastro che oggi non funziona più. Noi abbiamo l'urgenza di votare questo disegno di legge, con la certezza che il Governo metterà a disposizione tutti quei documenti che l'onorevole Polano ha richiesti e che potranno essere oggetto di valutazione in un prossimo futuro.

POLANO. Mi permetta di dire che questi documenti sono pertinenti alla discussione. Dobbiamo conoscere la situazione di questa azienda prima di decidere. Abbiamo aspettato un anno, perché le alluvioni sono dell'autunno del 1959. Niente di male, se aspettiamo ancora una settimana per avere questi dati che ci possono servire per sapere se questa somma è sufficiente o no.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Forse non sono stato efficace nel primo intervento. Mi sforzerò quindi di esserlo nel secondo.

Veda, onorevole Polano, dobbiamo dividere la questione in due parti. Lei giustamente chiede: vi sono stati ammodernamenti? La società ha avuto concessioni di contributi per questi ammodernamenti? Che cosa ha fatto? E siamo d'accordo. Questo riguarda però la gestione ordinaria, sulla quale lei ha chiesto notizie e dati che il Governo doverosamente si è impegnato a fornirle immediatamente, a ventiquattr'ore, a quarantott'ore, quando vuole.

POLANO. Non a me, alla Commissione.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Alla Commissione, è logico.

PRESIDENTE. Non continuiamo negli equivoci. Non è che in Commissione il Governo possa venire a fare comunicazioni su problemi che riguardano argomenti non all'ordine del giorno.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questo deve essere lei a stabilirlo, onorevole Presidente. È la delicatezza della mia posizione di rappresentante del Governo che mi spinge a dire quello che ho detto.

La seconda parte, quella straordinaria, che riguarda i danni delle alluvioni, non ha niente a che fare con la prima parte. Se un ponte è crollato in conseguenza delle alluvioni, questa è una cosa che non ha niente a che fare con l'ammodernamento. Spero di essere stato più che chiaro in questo secondo intervento, e quindi prego la Commissione di decidere in merito a questo disegno di legge, associandomi a quanto diceva il relatore onorevole Sinesio.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Polano se insiste nella sua richiesta.

POLANO. Sì, insisto.

PRESIDENTE. L'onorevole Polano chiede un rinvio alla prossima seduta perché possa il Governo fornire gli elementi richiesti sui contributi per ammodernamento dati alle Calabro-Lucane.

SAMMARTINO. Faccio osservare che siamo alla vigilia delle feste natalizie, e si rischia quindi di rinviare a gennaio.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Con molta probabilità.

SAMMARTINO. Non abbiamo quindi nessuna sicurezza che il rinvio possa essere di solo una settimana.

DEGLI ESPOSTI. Non possiamo noi, come Commissione, decidere che l'altra settimana si discuta questa proposta di legge?

SAMMARTINO. È solo il Presidente che può farlo.

DEGLI ESPOSTI. Il nostro Presidente è tanto democratico che acconsentirà al nostro desiderio.

BOGONI. Credo che la richiesta del collega Polano sia logica, perché è questione di giorni. Il Presidente sa, come Presidente e già come Ministro dei trasporti, come in questa Commissione si parli ripetutamente ed anche con vivacità contro i concessionari di cui alla proposta in esame. Questo provvedimento è urgentissimo, perché i danni sono incalcolabili e per di più in una regione poverissima, ma il foglio di convocazione della Commissione è stato messo in casella, scusate i colleghi, lunedì al massimo, perché sabato non vi era ancora. Il provvedimento è importante, la somma da erogare è di 200 milioni, sono tanti e potrebbero essere pochi, ed il nostro compito è anche quello di essere aggiornati sul come dover concedere i fondi.

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1960

Mi sembra che voler rifiutare *a priori* la proposta del collega Polano sia ingiusto, mentre sarebbe molto più serio rinviare l'esame del provvedimento e metterlo all'ordine del giorno della prossima seduta; noi ne riconosciamo l'urgenza e se, sarà necessario, gli dedicheremo due o tre sedute.

Bisogna riconoscere che qui noi abbiamo lavorato seriamente ed abbiamo approvato leggi molto importanti, ma abbiamo sempre avuto lo scrupolo di volerci accertare prima di approvare una legge. Ora non mi sembra riprovevole accertare se i fondi siano sufficienti o meno allo scopo, e sono d'accordo per un breve rinvio di questo disegno di legge.

POLANO. Vorrei modificare la mia proposta. Faccio notare all'onorevole Sottosegretario, che ha parlato di urgenza del provvedimento, che il Governo di fronte a danni avvenuti nel novembre 1959 ha presentato il disegno di legge nell'ottobre 1960; quindi il primo ritardo in questa materia è del Governo. La richiesta di un membro della Commissione di un rinvio di una settimana non ha alcun peso di fronte al grande ritardo del Governo. Questo disegno di legge è stato presentato il 20 ottobre 1960 con un ritardo di un anno da parte del Governo: che cosa faceva il Ministero nel tempo intercorso, in cui le ferrovie non funzionavano?

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Ministero studiava la situazione; d'altra parte, se il Governo si fosse presentato con una richiesta di urgenza, lei, onorevole Polano, sia sincero, avrebbe detto che esistevano degli interessi particolari, degli interessi personali.

POLANO. Io non voglio negare che il Governo abbia agito con tutta l'urgenza, cui lei ha accennato, ma questo disegno di legge è stato presentato un anno dopo gli avvenimenti, quindi un ritardo del Governo esiste.

Come commissario della X Commissione chiedo di rinviare di una settimana la discussione del disegno di legge. Poiché lei, onorevole Sottosegretario, rifiuta di dare notizie sulle somme stanziare alle ferrovie Calabro-Lucane per l'ammodernamento, io voglio leggere quanto è scritto nella relazione e farle un'altra domanda. La relazione dice: « I danni sono risultati particolarmente gravi sul tronco Crotone-Petilia Policastro, sul quale l'esercizio è interrotto tra Crotone Scalo e Crotone Centro » ecc.: quindi il Governo ha lasciato interrotto per un anno questo tronco ferroviario!

Noi abbiamo il diritto di chiedere almeno queste notizie: quali informazioni ha assunto

il Governo sull'entità dei danni tronco per tronco, tratto per tratto, e come si è arrivati alla somma di lire 200.000.000.

Noi chiediamo di conoscere dettagliatamente come sono stati accertati questi 200 milioni di danni e mi sembra che queste informazioni siano pertinenti. Affinché lei possa avere un quadro esauriente della situazione di queste ferrovie noi chiediamo che raccolga il materiale e lo porti al nostro esame la prossima settimana ed in questo senso io modifico la mia proposta.

Potremo discutere il disegno di legge lunedì, martedì, se occorre ci riuniremo giovedì, ma per nostra conoscenza vogliamo sapere in base a quali accertamenti si concedono questi 200 milioni di lire alle ferrovie, che sono menzionate nella relazione.

PRESIDENTE. Dobbiamo un chiarimento all'onorevole Bogoni: desidero precisare che il disegno di legge all'esame e gli altri due successivi sono stati inclusi all'ordine del giorno con un ordine del giorno suppletivo di sabato pomeriggio, in considerazione del fatto che lunedì vi era seduta e che i colleghi ne avrebbero avuto notizia con due giorni di anticipo.

Sono stati inclusi per la loro urgenza.

Mi pare che il Governo sia d'accordo per un breve rinvio.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si rimette alla volontà della Commissione.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

#### **Discussione del disegno di legge: Stanziamento di lire 40.800.000 per il completamento dei lavori di ricostruzione delle tranvie urbane di Torino<sup>2</sup>(2590).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente: Stanziamento di lire 40.800.000 per il completamento dei lavori di ricostruzione delle tranvie urbane di Torino; vi è il parere favorevole della V Commissione (Bilancio).

Prego l'onorevole Sinesio di sostituirsi al relatore, che mi ha comunicato di non poter intervenire alla seduta odierna.

SINESIO, *Relatore*. Gli onorevoli colleghi sanno che fu istituita per legge una commissione interministeriale, con il compito di stabilire il contributo da dare per le riparazioni dei danni bellici subiti dalle tranvie

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1960

urbane. Ora appunto l'Azienda tranviaria di Torino è stata ammessa con delibere del 21 gennaio 1949 e del 23 settembre 1958 ad un contributo per la completa ricostruzione del materiale rotabile su una spesa complessiva ammissibile di lire 417.202.559, cui corrisponde un concorso dello Stato di lire 208.601.279 comprensivo del contributo di lire 167.829.000 già accordato in misura ridotta con legge 14 giugno 1949. Resterebbe pertanto da impegnare la differenza di lire 40.772.279 che arrotondata diventa 40.800.000.

Sull'apposito capitolo è stato pertanto disposto il presente disegno di legge, la cui approvazione permetterà di completare alcune opere.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

**ART. 1.**

Per il completamento della ricostruzione delle tramvie urbane di Torino è autorizzata la spesa di lire 40.800.000 (quarantamilionottocentomila) a carico del bilancio del Ministero dei trasporti.

*(È approvato).*

**ART. 2.**

Al predetto onere di lire 40.800.000 (quarantamilionottocentomila) si provvederà a carico dello stanziamento iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1960-61 per far fronte ad oneri derivanti da provvedimenti legislativi in corso.

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

*(È approvato).*

Il disegno di legge sarà, in fine di seduta, votato a scrutinio segreto.

**Discussione del disegno di legge: Istituzione del Compartimento di Verona delle Ferrovie dello Stato (2597).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente: Istituzione del Compartimento di Verona delle ferrovie dello Stato. Sul detto provvedimento vi è il parere favorevole della V Commissione (Bilancio).

Prego l'onorevole Canestrari di sostituirsi al relatore, onorevole Armato, che ha dovuto allontanarsi.

**CANESTRARI, Relatore.** Sono certo di trovare l'adesione totale dei miei colleghi su questo disegno di legge che ha accolto tutte le aspirazioni sia dei ferrovieri veronesi sia di tutta la cittadinanza. Era un problema dibattuto da vari anni. Ringrazio il Governo per aver portato all'approvazione questo disegno di legge, in quanto che il Compartimento di Verona è particolarmente necessario per le due grandi officine di riparazione di Verona e Vicenza che danno lavoro a migliaia di lavoratori veronesi ed anche vicentini. Chiedo quindi ai colleghi di approvare all'unanimità questo disegno di legge.

**SINESIO.** Si tratta praticamente di sanare una situazione di fatto già esistente sia negli organici che nella spesa, per cui non c'è maggiore onere da parte dello Stato. Si tratta effettivamente di un Compartimento ferroviario che serve a stabilire l'equilibrio della rete ferroviaria delle Tre Venezie, e che è di notevole utilità.

Ritengo pertanto di dovere appoggiare questo disegno di legge, e votare favorevolmente, perché in effetti è una situazione di fatto che esiste già fin dall'immediato dopoguerra.

**POLANO.** Il nostro gruppo è favorevole a questo disegno di legge. Desidero solo far presente che è un problema che i nostri colleghi di questa parte avevano parecchie volte sollevato durante la discussione del bilancio dei trasporti. Credo che vi sia stato anche qualche ordine del giorno del collega Ambrosini in una delle ultime discussioni sul bilancio del tesoro, nel quale ordine del giorno era appunto posta la questione dell'istituzione del Compartimento di Verona delle ferrovie dello Stato. Essendo quindi una proposta sulla quale avevamo già preso posizione favorevole, dichiariamo di essere ora soddisfatti che il Governo finalmente abbia trovato il modo di presentare questo disegno di legge alla nostra approvazione.

**PRESIDENTE.** Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

**ART. 1.**

È istituito il Compartimento delle ferrovie dello Stato con sede in Verona.

*(È approvato).*

## ART. 2.

La circoscrizione del Compartimento di Verona è costituita dalle seguenti linee ferroviarie e dagli impianti e fabbricati ad esse pertinenti:

Verona Porta Nuova-Brennero (inclusa);  
Verona Porta Nuova-Bivio Golosine (inclusa);  
Fortezza-San Candido (inclusa);  
Chiusa-Pian Val Gardena;  
Bolzano-Merano-Malles;  
Trento-Primolano (inclusa);  
Verona Porta Nuova-Brescia (esclusa);  
Desenzano del Garda Sirmione-Desenzano Porto;  
Verona Porta Nuova-Vicenza (inclusa);  
Lonigo Stazione-Lonigo Città;  
Vicenza-Schio;  
Verona Porta Nuova-Mantova-Modena (esclusa);  
Dossobuono-Isola della Scala (esclusa)-Legnago-Rovigo (esclusa);  
Mantova-Nogara (esclusa)-Cerea;  
Ostiglia (esclusa)-Legnago-Grisignano di Zocco (esclusa);  
Legnago-Monselice (esclusa).

(È approvato).

## ART. 3.

La presente legge non comporta variazioni nel bilancio e nelle piante organiche del personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

« Stanziamento di lire 40.800.000 per il completamento dei lavori di ricostruzione delle tranvie urbane di Torino » (2590):

Presenti e votanti . . . .	30
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	30
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

« Istituzione del Compartimento di Verona delle ferrovie dello Stato » (2597):

Presenti e votanti . . . .	30
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	30
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Amadei Giuseppe, Amodio, Armato, Armosino, Bardanzellu, Basile, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Calvaresi, Canestrari, Cappugi, Colasanto, Degli Esposti, Di Paolantonio, Francavilla, Frunzio, Macrelli, Marchesi, Mattarella, Petrucci, Polano, Pucci Anselmo, Ravagnan, Ricca, Romano Bartolomeo, Sammartino, Schiano e Sinesio.

**La seduta termina alle 11,15.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---