

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 NOVEMBRE 1961

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.
Proposta di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):	
TROISI: Modifiche alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato. (688)	943
PRESIDENTE	943
Disegno di legge (<i>Discussione e rinvio</i>):	
Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato. (3272)	943
PRESIDENTE	943, 946, 949, 950, 951
ARMATO, <i>Relatore</i>	943
COLASANTO	947, 950
GEFTER WONDRIK	947
DEGLI ESPOSTI	947, 950, 951
BARDANZELLU	949
BOGONI	949
SAMMARTINO	949
ADAMOLI	950
VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	950
SCHIANO	950, 951
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	951

La seduta comincia alle 17,10.

SAMMARTINO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente. (*È approvato*).

Seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Troisi: « Modifiche alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato », (688).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Troisi: « Modifiche alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato ».

Nella precedente seduta del 27 ottobre 1961 la Commissione aveva approvato il testo della proposta di legge e la votazione a scrutinio segreto era stata sospesa in attesa che la V Commissione (Bilancio) desse il parere sul nuovo testo. In data 9 novembre, la V Commissione ha espresso parere favorevole.

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto alla fine della seduta.

Discussione del disegno di legge: « Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato », (3272).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato ».

Do la parola al relatore, onorevole Armato.

ARMATO, *Relatore*. Il progetto di legge, per il quale viene chiesta l'autorizzazione di

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 NOVEMBRE 1961

spesa per 800 miliardi di lire da destinare all'attuazione del piano « Rinnovamento, ri-classamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato », costituisce un aspetto e, certamente quello essenziale, dell'impegno posto dal Governo per riordinare in maniera definitiva ed organica un settore così delicato della struttura sociale come quello ferroviario.

Non è la prima volta che gli onorevoli colleghi sono stati chiamati ad approvare cospicui finanziamenti per le ferrovie dello Stato ed hanno avuto occasione di constatare come i bilanci dell'Azienda autonoma delle ferrovie non costituiscono un motivo di tranquillità per il tesoro, contrassegnati come sono ogni anno da un cospicuo *deficit*.

Infatti questo disegno di legge si inquadra con altri provvedimenti all'ordine del giorno, fra cui uno importantissimo riguardante la riforma della struttura delle ferrovie e, in modo particolare, i poteri del Consiglio di amministrazione.

Non v'è dubbio che, per il passato, hanno giocato in forma considerevole i residui fattori negativi della guerra, le distruzioni subite dalle attrezzature fisse e mobili, per cui si può ritenere che oltre 10 anni siano stati necessari per far scomparire le conseguenze della guerra.

Questo sforzo ha fatto trascurare altri problemi e si affaccia oggi l'esigenza del rinnovo di buona parte del materiale rotabile, del potenziamento delle reti ferroviarie per considerare la maggiore velocità ed intensità di comunicazioni richieste dallo sviluppo economico e sociale del Paese.

Nuove aree industriali nel Mezzogiorno e in altre parti, nuove caratteristiche della nostra produzione, l'intensificato e mutato rapporto economico con i paesi del Mercato Comune europeo in particolare, ma anche con quelli dell'Europa centro-settentrionale ed orientale, sono le nuove esigenze del nostro Paese.

Ai tradizionali interessi economico-turistici del Centro e Nord Europa, si aggiungono scambi, sempre più frequenti ed economicamente interessanti, con vari paesi dell'est europeo, per i quali l'Italia acquista un carattere sempre più marcato di paese a produzione industriale altamente pregiata.

Queste ragioni hanno indotto l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato a predisporre un piano di opere con il quale si potrà raggiungere l'obiettivo di porre la nostra rete ferroviaria nelle condizioni di soddisfare le

esigenze del traffico interno ed internazionale al passo con le reti europee più efficienti. Si tratta di un adeguamento ampio, aderente alle esigenze della nostra struttura economica e sociale, che impone per altro uno sforzo finanziario considerevole, valutato in 800 miliardi. La spesa prevista è suddivisa in dieci esercizi, secondo la ripartizione approvata dalla Commissione bilancio nella seduta del 28 ottobre 1961.

Va sottolineato, a proposito, che la suddetta Commissione ha ritenuto di dover accordare l'autorizzazione per l'importo intero di 800 miliardi, e non limitato ai 500 miliardi contemplati nella stesura originaria del disegno di legge, che prevedeva una richiesta di autorizzazione suddivisa in due tempi, proprio perché questo intervento potesse risultare completo per gli obiettivi che si propone di raggiungere, senza riproporre il problema a breve distanza di tempo come è accaduto negli interventi precedenti.

La V Commissione pertanto ha creduto, con la proposta modificazione dell'articolo 1, di dover configurare sul piano finanziario questo piano di opere.

La valutazione della Commissione bilancio, nell'assicurare i mezzi finanziari per la realizzazione integrale del piano, è di per sé indicativa dell'orientamento di una risoluzione radicale dei problemi, riconoscendo, nella somma prevista e nel tempo assegnato dal piano di spesa, due fattori di effettiva validità in relazione con lo stato di necessità.

Nel programma di riordinamento delle ferrovie dello Stato, il Governo ha affrontato i due aspetti fondamentali che si possono presentare in ogni complesso aziendale: quello organizzativo e quello economico tecnico; il primo connesso al secondo e viceversa.

È già in nostro possesso il progetto relativo al riordinamento organizzativo dell'azienda in base al quale vengono ripristinate alcune garanzie di gestione deformate nel tempo da un graduale processo di burocratizzazione e di vincolismo amministrativo che mal si addice ad una gestione di carattere industriale richiesta dal complesso dei servizi ferroviari, per le specifiche caratteristiche che presentano.

La riforma organizzativa e l'adeguamento tecnico, previsti nei due progetti di legge sulle ferrovie dello Stato all'esame delle Camere, documentano l'ampiezza dell'intervento governativo per il rinnovamento dell'azienda. L'ampiezza dei poteri del Consiglio di amministrazione sarà garanzia di

una programmazione efficiente ed aderente ai bisogni del Paese.

Non si tratta di un semplice piano per la sostituzione e l'ammodernamento di macchine e di attrezzature; si vuole incidere molto più profondamente e durevolmente nella nostra tecnica ferroviaria.

Il beneficio non sarà esclusivo delle ferrovie dello Stato e dei relativi utenti, ma anche dell'industria meccanica specializzata, sulla quale si riverserà la maggior parte degli investimenti ferroviari. Vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi su questo che credo sia uno degli aspetti più importanti del disegno di legge.

L'industria, infatti, che maggiormente potrà beneficiare dei progressi di investimenti sarà prevalentemente quella meccanica delle aziende a partecipazione statale. Inoltre, una quota non inferiore ai due quinti delle forniture e delle lavorazioni, come ebbe a dichiarare il Ministro Spataro durante il dibattito sul bilancio del Ministero dei trasporti al Senato, viene riversata ad industrie del Mezzogiorno. Non può, quindi, essere sottovalutata l'importanza che vengono così ad assumere gli investimenti in esame, che impegneranno per alcuni anni la produzione di diverse aziende.

Non è soltanto, perciò, un intervento settoriale nel campo dei servizi, ma un notevole contributo allo sviluppo dell'industria nazionale, e di quella meridionale in particolare.

Dobbiamo quindi attenderci, logicamente, una riduzione dei costi, un contributo alla produttività di queste aziende ed un loro più efficace inserimento nel mercato internazionale. In proposito, la collaborazione stretta fra ferrovie ed industria, che sarà posta in atto nel corso dell'attuazione del programma di investimenti, secondo quanto ha comunicato lo stesso Ministro dei Trasporti nella succitata discussione svolta al Senato, costituirà un nuovo elemento di garanzia per l'oculata attuazione del piano di investimenti.

L'onorevole Spataro preannunciò, infatti, la costituzione di un organismo specializzato nella ricerca e nella progettazione ferroviaria, con partecipazione dei tecnici delle FF.SS. e dell'industria, realizzato mediante un concorso finanziario della Amministrazione ferroviaria e della Finmeccanica (cioè dell'I.R.I.).

Un tale organismo sarà particolarmente importante per una impostazione più produttivistica della produzione nazionale, al fine di portarsi su un piano di concorrenza con quella straniera.

Il progetto di legge in esame si compone di tre articoli: con l'articolo 1 viene formulata la richiesta di autorizzazione alla spesa degli 800 miliardi; con l'articolo 2 viene fissato il riparto della spesa negli esercizi che vanno dal 1962-63 al 1971-72 (secondo le modifiche suggerite dalla V Commissione); con l'articolo 3 si precisa il modo di acquisizione dei fondi necessari per il ricorso ad operazioni di credito. Gli articoli 2 e 3 non sono che il corollario logico, con ripartizione nel tempo, delle esigenze espresse nell'articolo 1 ed indicate nelle conclusioni cui è pervenuta la Commissione nominata con decreto 1/12/1960 del Ministero del bilancio, che ha posto in evidenza la necessità di predisporre un programma di riclassamento e di potenziamento, come fondamentale per raggiungere l'equilibrio economico dell'azienda.

Il piano di investimenti cui fa riferimento la Commissione si riferisce a due gruppi di opere, così ripartite:

1° gruppo: concerne tutto il problema del riclassamento degli impianti fissi e del materiale rotabile, per riportarli al livello di efficienza richiesto dalla sicurezza della circolazione e dalla evoluzione tecnico-economica dei trasporti ferroviari;

2° gruppo: riguarda il potenziamento della rete per aumentare la dotazione di nuovo materiale rotabile ed elevare la potenzialità di trasporto delle linee, la cui utilizzazione è attualmente, o sarà, in seguito, prossima al limite delle possibilità consentite dagli attuali impianti.

Nel primo gruppo è compreso il materiale rotabile, la costruzione di nuove carrozze, la risoluzione dei problemi concernenti la sede, l'armamento (rinnovamento e rafforzamento delle rotaie), i passaggi a livello, gli impianti di elettrificazione, di segnalamento, di telecomunicazioni, gli impianti idrici e termici delle linee e delle stazioni, i fabbricati di servizio, gli alloggi di servizio e le case cantoniere, le officine e gli altri impianti fissi per la riparazione e la manutenzione dei rotabili.

Il secondo gruppo concerne: la costruzione di un cospicuo numero di locomotive elettriche, locomotive Diesel, automotrici di elettrotreni, carrozze, carri, ecc.; il proseguimento del programma di trasformazione a corrente continua degli esistenti impianti a corrente trifase nonché l'aumento delle sottostazioni di trasformazione; la prosecuzione del programma di raddoppio dei tronchi ancora a semplice binario delle linee fondamentali a forte traffico; il potenziamento delle

linee in prossimità di grandi centri industriali, per accelerare, su linee autonome, i trasporti di massa; la prosecuzione del programma di soppressione dei passaggi a livello sulle strade di maggior traffico; la estensione degli impianti elettrici automatici e semiautomatici per il segnalamento e la sicurezza della circolazione; la prosecuzione del programma di costruzione di alloggi di servizio nei grandi centri ferroviari e lungo le linee; il potenziamento di tutti gli impianti di stazione, di telecomunicazioni, delle officine.

Si può, quindi, sin da ora, tracciare un quadro del contributo che gli investimenti daranno all'economia industriale del Mezzogiorno; ma soprattutto si può pensare sia giunto il momento in cui il materiale rotabile e l'attrezzatura in genere necessaria all'esercizio verranno « riclassati », cioè adeguati alle maggiori velocità e regolarità di marcia e ad un maggior conforto per il pubblico.

Alcuni dati sul grado di obsolescenza delle attrezzature ferroviarie possono costituire un utile orientamento sulla urgente necessità del riclassamento.

Nella nostra rete ferroviaria abbiamo il 45 per cento dello sviluppo complessivo armato con rotaie aventi da 50 a 80 anni di vita, ed altro 26 per cento con rotaie che hanno da 21 a 45 anni di vita.

Notevole è la spesa di manutenzione che la vetustà del materiale impone ed i conseguenti disservizi.

Per il materiale rotabile si riscontra che su 126.500 carri, il 10 per cento ha più di 50 anni di vita; il 18 per cento da 40 a 50 anni; il 19 per cento da 30 a 40 anni; il 52 per cento trenta anni.

Il grado di invecchiamento del materiale è dunque tale da superare quel limite di convenienza dato dal rapporto costo di manutenzione e valore del materiale. Accade per ogni macchina che, oltre un certo numero di anni, il costo di esercizio raggiunge valori così elevati da rendere conveniente l'acquisto della nuova macchina. E nelle ferrovie, per la maggior parte del loro materiale, tali limiti sono di gran lunga superati.

La proposta della VI Commissione (Bilancio) alla quale ho sopra accennato, accentua il carattere, diciamo così, strettamente finanziario del disegno di legge. Da tale carattere nasce immediata la conseguenza che gli onerevoli colleghi non sono qui chiamati ad approvare un piano di opere bensì una programmazione di spesa. Non si tratta, quindi,

di rilasciare al Governo « carta bianca », ma si tratta di non procrastinare l'inizio di un'opera di ammodernamento essenziale per la vita del Paese.

Il Relatore si rimette alla Commissione, proponendo il voto favorevole.

PRESIDENTE. Faccio presente alla Commissione che, nella assegnazione del presente provvedimento alla nostra Commissione in sede deliberante, è stato previsto il parere della V Commissione (Bilancio) e della VI Commissione (Finanze e Tesoro). Quest'ultima non ha ancora inviato il proprio parere; i termini, però, sono da tempo scaduti. La V Commissione ha, invece, fatto pervenire il seguente parere:

« La Commissione ha rilevato come l'attuale formulazione dei primi tre articoli del disegno di legge presenti qualche incongruenza tra la previsione complessiva di spesa di 800 miliardi necessari alla realizzazione del piano di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento ferroviario e la autorizzazione di spesa per il primo quinquennio, limitata a 500 miliardi, con conseguente rinvio a successivi provvedimenti legislativi per l'autorizzazione ad iscrivere nel bilancio delle ferrovie dello Stato la residua somma di lire 300 miliardi.

La Commissione ha pertanto ritenuto più idonea una diversa formulazione di tali primi tre articoli che estenda l'autorizzazione di spesa a tutti gli 800 miliardi necessari alla realizzazione del piano, eliminando, pertanto, il rinvio formulato nel secondo comma dell'articolo 2 del testo originario a successivi provvedimenti di legge ed altresì correggendo la formulazione dell'articolo 1 con il quale si dovrà bensì autorizzare la spesa di complessive lire 800 miliardi, ma senza riferimento all'approvazione di un piano decennale che in realtà non risulta allegato al provvedimento in esame e solo delineato — sin qui — in previsioni di larga massima da elaborare ancora in più precise ed articolate previsioni tecniche di spesa.

Sulla base di tali osservazioni, la Commissione ha elaborato, in collaborazione con i rappresentanti del Governo (dicasteri dei trasporti e del bilancio), la seguente nuova formulazione dei primi tre articoli cui subordina il presente parere favorevole sul complesso del provvedimento:

ART. 1.

« È autorizzata la spesa di lire 800 miliardi per il rinnovamento, il riclassamento, l'am-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 NOVEMBRE 1961

modernamento ed il potenziamento dei mezzi di esercizio delle linee e degli impianti della rete delle ferrovie dello Stato ».

ART. 2.

« L'Azienda delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni per la realizzazione delle opere e delle forniture di cui all'articolo 1, fermo restando che i relativi pagamenti saranno regolati in modo da non superare i limiti delle somme che verranno iscritte nella « Parte straordinaria » del bilancio della stessa azienda delle ferrovie dello Stato, in ragione di:

lire 130 miliardi nell'esercizio	1962-63;
» 130 »	» 1963-64;
» 100 »	» 1964-65;
» 80 »	» 1965-66;
» 60 »	» 1966-67.

e di lire 300 miliardi da ripartire entro gli esercizi dal 1967-68 al 1971-72 ».

ART. 3.

« I fondi occorrenti al finanziamento della spesa di lire 80 miliardi saranno provveduti con operazioni di credito.

A tal fine l'Azienda ferroviaria è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, da collocarsi sia all'interno che all'estero, a mano a mano che se ne presenterà il bisogno e fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di lire 800 miliardi ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

COLASANTO. Esprimo la mia soddisfazione nel constatare che finalmente ci siamo messi in moto per fare qualcosa.

Desidererei unicamente fare due osservazioni. La prima è la seguente: sembra a me che, approvando il provvedimento al nostro esame, debba essere detto che l'Amministrazione studi la possibilità di presentare, tra non molto, analogo disegno di legge integrativo di quello attuale.

Ed ecco la seconda osservazione. Alle ferrovie dello Stato dovrebbe, a mio parere, far capo anche la quota di interessi.

Per ambedue i punti ora rilevati, presenterò un ordine del giorno. La seconda questione è, non dico meno importante, ma certamente meno approvabile, da parte degli onorevoli colleghi, della prima.

GEFTER WONDRICH. Potrebbe sembrare un po' ingenua la mia osservazione, ma vorrei sapere dal rappresentante del Governo se

quanto detto nella relazione che accompagna il disegno di legge al punto *d*), in merito al potenziamento delle grandi arterie di collegamento delle regioni settentrionali e meridionali e principalmente della linea ligure-tirrenica-sicula e della linea adriatica, è soltanto una indicazione oppure vuole essere una programmazione. In altre parole, mi preoccupo — e con me tutti i colleghi della mia regione — della questione molto dibattuta del raddoppio della ferrovia delle linee Trieste-Venezia e Trieste-Udine-Tarvisio, la quale ultima può anche essere considerata una linea internazionale. Per la Trieste-Venezia c'è uno stanziamento di 45 miliardi stabilito dalla legge del 21 marzo 1958, mentre per la seconda non è stato posto in opera alcun finanziamento.

Io domando: abbiamo modo di dire la nostra parola su questo problema, o ci dovremo limitare ad un ordine del giorno che resterà tale? Oppure si tratta di una questione tecnica che dovrà essere discussa con i dirigenti dell'azienda autonoma delle ferrovie?

È un chiarimento che ritengo essenziale.

DEGLI ESPOSTI. Condivido con l'onorevole Armato e l'urgenza del provvedimento e l'opportunità di precisare come verranno usati questi stanziamenti.

Un elemento che non si può trascurare è che, sulla base dei bisogni minimi riconosciuti da una Commissione qualificata preposta allo studio delle esigenze della Azienda, sarebbero necessari almeno 1500 miliardi per far fronte alle necessità immediate delle ferrovie dello Stato.

Invece, ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che prevede soltanto 800 miliardi in 10 anni, con una decurtazione, pertanto, della metà di quanto richiesto.

Così stando le cose, gli elementi di scelta diventano decisivi. Basti riflettere su quanto è stato oggetto dell'intervento del collega Geffer Wondrich, partito da una necessità di carattere circostanziato di una provincia o di una regione.

Ma anche partendo da una esigenza limitatissima di carattere regionale, emerge la necessità di essere in condizioni, nel momento in cui dobbiamo deliberare sul merito di questo finanziamento di 800 miliardi, di conoscere non dico la destinazione delle centinaia di migliaia di lire, ma almeno le scelte prioritarie. E queste scelte bisognerà farle prima che il Consiglio d'amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato disponga dello stanziamento previsto, poiché questo organo dovrà decidere come

usare questo denaro, ma sulla base di criteri informativi stabiliti dal Parlamento. Non ritengo infatti che si debba decidere lo stanziamento di 800 miliardi di lire e poi affidarsi alle capacità di scelta del Consiglio di amministrazione che opera nell'ambito di una certa politica.

Così posto il problema, non dimenticando affatto l'urgenza del provvedimento, non si può fare a meno di considerare altrettanto urgente la conoscenza del contenuto delle scelte che si intendono fare. Sarebbe utile, a questo proposito che il Presidente facesse subito distribuire il testo stenografico della relazione dell'onorevole Armato, essendosi egli valso, per la stesura di esso, degli organi tecnici del Ministero.

Mi domando se gli 800 miliardi di lire previsti dal provvedimento sono destinati a migliorare le condizioni delle ferrovie nell'ambito della loro stessa sfera di influenza, oppure se si intende utilizzare questo denaro per ampliare le zone di influenza dei trasporti ferroviari.

Ancora: ogni anno ci troviamo di fronte ad una situazione veramente interessante. Quando discutiamo dal punto di vista generale, nessuno di noi nega la validità del taglio di alcuni « rami secchi ». Però, quando parliamo dal punto di vista particolare, ovvero sia come deputati che considerano il loro mandato regionale e provinciale, nessuno riconosce che vi sia l'esigenza di tagliare alcuni « rami secchi ». Comunque per quella serie di linee a scarso traffico si imporrà l'esigenza di un miglioramento.

D'altra parte, posto il problema dell'esistenza dei rami secchi, credo che sia giunto il momento di risolvere il problema circa la sorte di queste linee a scarso traffico. Si pone pertanto l'interrogativo: se una parte degli 800 miliardi stanziati in bilancio possa essere destinata a ricostruire il materiale rotabile e gli impianti fissi ma anche a realizzare la sistemazione delle linee deficitarie, sia di quelle che saranno smantellate sia di quelle che rimarranno in esercizio.

Inoltre vorremmo che il Ministro traesse occasione di questo stanziamento di 800 miliardi per affrontare il problema della sistemazione della Società Lardarello. Credo che sia giunto il momento di riscattare la parte di azionariato di quella Società che si trova in possesso di privati.

Anche da questi pochi interrogativi discende la necessità di fare presto, ma non per questo dobbiamo approvare un provvedimento a scatola chiusa.

E non mi si venga a dire che dalla relazione fatta dall'onorevole Armato si capisce quali sono gli elementi prioritari di scelta verso i quali ci si intende orientare.

Ritengo pertanto che sarebbe da prendere in considerazione un opportuno rinvio di qualche giorno dell'esame del provvedimento per meglio approfondire tali fatti. E non mi si venga a dire, da parte dei colleghi della maggioranza, che un ritardo di una settimana nella discussione di merito sarebbe pregiudizievole per l'azienda delle ferrovie! Semmai, bisognerebbe farvi osservare, colleghi della maggioranza, che finalmente vi siete accorti della situazione catastrofica delle ferrovie dello Stato. La scoperta della crisi in cui versano le nostre ferrovie è una scoperta dell'America che giunge in ritardo di dieci anni! Da quando sono stato eletto deputato e sono andato a leggere gli interventi della minoranza in merito a questo argomento, ho visto che dal 1950 ad oggi sono state sempre ribadite critiche ed esigenze di pronti interventi, ripetutamente dette in mille modi, ma sempre sugli stessi punti fondamentali.

Facciamo presto, ecco il punto. Ma dovete convenire con noi, colleghi della maggioranza, che è necessario che il relatore e il Governo ci dicano con chiarezza, se non in dettaglio, almeno nelle linee generali, quali saranno le scelte prioritarie cui ci si intende ispirare. Prima di concedere il mandato per utilizzare questo denaro, noi dobbiamo sapere quali saranno e con quale criterio verranno fatte queste scelte.

Fra l'altro, sono rimasto favorevolmente impressionato da una tendenza che ho potuto riscontrare in qualche altra Commissione legislativa. Quella cioè che, per determinati argomenti tecnici di una certa importanza, è stata ritenuta utile ed opportuna la presenza di alcuni funzionari nella discussione di merito, funzionari che hanno dato un utile contributo di conoscenza. Non so se il Ministro sia in condizione di accogliere questa mia proposta, ma mi auguro che lo sia.

Credo, pertanto, che sia doveroso, da parte del Governo, dirci quali sono i suoi intendimenti, quali le scelte, affinché, sulla base di questi elementi di conoscenza, poter fare un proficuo lavoro al fine di precisare, delimitare e quindi approvare un provvedimento che sia il più rispondente, il più utile, il più giusto, pur tenendo conto del libero gioco della maggioranza e della minoranza.

Non vorrei che, di fronte ad una situazione di questo genere, si arrivasse alle seguenti conclusioni. «...onorevole Degli Esposti, ci

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 NOVEMBRE 1961

sembra di capire dal suo discorso, che voi avete intenzione di andare in Aula; nel qual caso, tanto vale non discutere... ».

Credo di interpretare l'orientamento della mia parte politica, della quale mi onoro di essere un componente, nell'affermare che non riteniamo affatto necessario andare in Assemblea, a condizione, però, che in sede di Commissione seriamente si discuta e seriamente si mettano in condizione i commissari di manifestare la propria meditata opinione.

E per suo tramite, onorevole Presidente, mi rivolgo al Sottosegretario ed al Relatore perché si abbia la possibilità di conoscere concretamente quali sono gli elementi di priorità ai fini degli impianti fissi, del materiale rotabile, dei « rami secchi », e così via.

BARDANZELLU. Io spero che questo progetto di ammodernamento e di potenziamento delle ferrovie dello Stato possa portare anche un vantaggio alla Sardegna.

Non vi dispiaccia se io torno spesso su codesto argomento; d'altra parte, finché i problemi sono senza soluzione, occorre discuterne. Ed in Sardegna abbiamo problemi che hanno il sigillo dell'eternità !

Vedasi, ad esempio, quello del raddoppio della linea Cagliari Olbia, che è più che mai vivo, dato il moltiplicarsi dei traffici dovuto anche alla istituzione di navi traghetto tra l'Isola ed il Continente, istituzione che ha dato una spinta a tutto il movimento economico dell'Isola stessa.

La necessità, quindi, che le ferrovie sarde assecondino tale movimento, è oggi più che mai attuale. Non si potrà dar luogo, in maniera adeguata, allo sviluppo economico della Sardegna, finché avremo il privilegio di possedere una linea del genere, ad un solo binario e priva degli ammodernamenti necessari.

Il Ministro Spataro ha preannunciato un provvedimento concernente il raddoppio della linea da Cagliari a Decimomannu. Non basta; tutta la linea, nell'intero suo sviluppo, deve poter usufruire di tale beneficio, onde assicurare appunto il maggior traffico di cui sopra.

Non solo, ma qualcosa deve pure essere fatto per quel che riguarda la elettrificazione della linea stessa. Né sarà difficile porvi mano, dal momento che abbiamo vinto una buona battaglia con la istituzione — che sembra immediata — della super centrale elettrica SULCIS per l'utilizzazione del carbone di Carbonia. Si avrà, infatti, un supero di energia elettrica che risulterà a basso costo; tale energia dovrebbe, a mio avviso, essere uti-

lizzata proprio per la elettrificazione di cui sopra.

È il momento di affrontare anche questo problema, visto che la Sardegna non ha un metro di ferrovia elettrica.

Noi non conosciamo autostrade, non conosciamo elettrificazione, non conosciamo tante di quelle che rappresentano le conquiste del progresso in tutti i campi. Non credo che si debba essere trascurati fino a questo punto !

I due problemi ora ricordati, potenziamento delle ferrovie attraverso l'elettrificazione e miglioramento delle stesse ad opera del doppio binario, ritengo che debbano essere posti all'attenzione dei commissari e del Governo.

BOGONI. Chiedo la sospensione della discussione ed il rinvio della stessa ad una prossima seduta, si da dare al Governo ed al relatore la possibilità di rispondere alle osservazioni fatte.

PRESIDENTE. La discussione del presente provvedimento non potrà essere evidentemente conclusa nel corso dell'attuale seduta. È però bene proseguire ancora nella discussione generale.

SAMMARTINO. Nel corso del dibattito sul bilancio del Ministro dei trasporti, si è dato al Governo atto di aver finalmente portato in Parlamento un tale provvedimento. Ed è forse la prima volta, se non erro che, in 15 anni di vita parlamentare, arriva, in sede legislativa, ad una Commissione, un provvedimento di così ampia portata. Il che significa che le Ferrovie hanno fretta, che noi abbiamo fretta.

Sono del parere che il Governo debba, senz'altro, darci, e quanto prima, tutte le delucidazioni necessarie, perché io, per esempio, ho qualche dubbio circa la possibilità che 800 miliardi siano sufficienti. Peraltro, il lasso di tempo che trascorrerà per la utilizzazione dell'intera somma sarà talmente lungo che è forse possibile sperare (ed io ho sottoscritto un ordine del giorno in tal senso) che il Governo porti, nel frattempo, al Parlamento, altro provvedimento di uguale sostanza.

Quanto alle scelte cui si riferiva l'onorevole Degli Esposti, io ritengo che esse siano di ordine squisitamente economico-sociale, quali risultano dalla relazione ministeriale nei vari punti a), b), c), ecc. Ritengo che il Ministero dei trasporti sia orientato in questo senso.

Io pure ho i miei dubbi circa il problema della soppressione dei « rami secchi », e, pur non essendo aprioristicamente contrario a che determinati rami secchi (ma che siano veramente tali) vengano eliminati, ritengo che gli stessi debbono sopravvivere per quelle zo-

ne per le quali essi costituiscono l'unico mezzo di trasporto.

In questo senso io mi dichiaro favorevole al presente disegno di legge. Non solo, mi dichiaro altresì d'accordo sulla necessità che esso diventi, quanto prima possibile, legge dello Stato.

COLASANTO. Vorrei sottoporre agli onorevoli colleghi l'opportunità di non rinviare il seguito della discussione.

Sostanzialmente, come ha fatto presente l'onorevole Sammartino, la relazione ministeriale spiega come debbono essere spesi i soldi. Resterebbe la questione dei criteri di priorità, alla quale ha fatto cenno l'onorevole Degli Esposti. Ma una discussione del genere, dettagliata (ognuno di noi ha i guai della propria regione!), potrebbe portarci molto lontano. Non escluderei, perciò di definire la stessa attraverso un ordine del giorno della Commissione che potrebbe avere almeno lo stesso valore di una dichiarazione del Governo in proposito; potrebbe, in tale ordine del giorno, essere detto quali sono, a nostro avviso, i criteri di priorità che occorre tener presenti.

DEGLI ESPOSTI. Se l'onorevole Presidente è in grado di dirmi che un ordine del giorno è tassativo per il Governo, si può fare...

ADAMOLI. Ancora una volta ci troviamo di fronte a questa interessante situazione: davanti ad un provvedimento, di cui tutti riconosciamo l'importanza e vastità, siamo sottoposti ad una specie di pressione di fare presto, di approvare senza approfondire i termini della discussione e gli obiettivi degli investimenti.

Noi siamo la Commissione trasporti, non la Commissione bilancio; non è che dobbiamo decidere se è possibile coprire la spesa derivante da determinate realizzazioni. Su ciò si è già espressa la V Commissione che ci ha detto come sia possibile reperire l'onere complessivo. Noi, quindi, ora, dobbiamo stabilire che cosa si può fare, con gli stanziamenti suddetti, per venire incontro alle valide esigenze del nostro Paese.

Nella relazione non c'è scritto niente, niente che si faccia capire come saranno le Ferrovie dello Stato dopo che questi 800 miliardi saranno spesi, quale rapporto di investimenti c'è tra materiale rotabile ed impianti.

Noi sappiamo cosa voglia dire, ai fini dell'economia, un investimento sugli impianti che crei le condizioni future per lo sviluppo del materiale rotabile.

Come rappresentante della Liguria potrei dire: «... bene, mi sembra che il problema di questa regione sia considerato...»; e invece, proprio per come la soluzione dello stesso è stata affrontata, si creano grosse preoccupazioni. L'attuale formulazione può significare un potenziamento di Genova, Roma, Reggio Calabria, Palermo, potenziamento che noi sappiamo quanto sia necessario. Ma, e la Genova-Ventimiglia? Qui non è considerata.

Si potenzia la linea da Genova verso il Centro-Sud, e si trascura il collegamento con la frontiera francese, con tutta l'importanza che esso ha.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non è vero questo!

ADAMOLI. Ne prendo atto con piacere.

Ripeto, comunque, che la Genova-Ventimiglia è qualcosa di estremamente interessante ed importante ai fini della economia italiana.

Per questo ci sembra che la nostra richiesta sia assolutamente accoglibile, tanto più che viene in aiuto al Governo.

Qui il Governo rischia, con questo provvedimento, di essere poi sottoposto a pressioni da ogni parte d'Italia, a causa delle esigenze delle varie regioni e province.

Voi concedete 800 miliardi e il giorno dopo, statene certi, verranno deputati, sindaci e chiunque altro ne abbia interesse, a chiedere la fetta più grossa.

Per questo la nostra richiesta è estremamente importante.

Poiché dalla discussione sono stati chiesti maggiori dati ed elementi di approfondimento, ritengo che sia necessario sentire il parere dei tecnici sulla priorità degli impianti in questa materia.

Vi sono dei precedenti su ciò, vorrei chiedere se è possibile avere il parere di tecnici e di funzionari.

PRESIDENTE. Altre Commissioni hanno sentito il parere di tecnici, ma non in sede deliberante.

SCHIANO. Non abbiamo forse sentito in altre occasioni questo o quel direttore del Ministero? Ci sono o non ci sono dei precedenti? Nella Commissione industria è stato sentito un direttore generale per avere dei dati tecnici. Mi sembra che una cosa analoga nella nostra Commissione potrebbe essere assai utile.

Comunque i precedenti ci sono.

PRESIDENTE. Quando abbiamo sentito il parere dei tecnici in occasione dell'esame del disegno di legge di modifiche del codice

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 NOVEMBRE 1961

della strada, eravamo in sede di comitato e ricordo che sono stati sentiti i direttori generali dell'A.N.A.S., dell'Ispettorato della Motorizzazione e di altri dicasteri interessati. Ma si era in un organo di studio, non in sede legislativa.

SCHIANO. Noi dobbiamo avere dei dati tecnici e non vedo perché dovrebbe essere negata una tale possibilità essendoci dei precedenti in materia.

DEGLI ESPOSTI. Suo tramite, onorevole Presidente, vorrei pregare il Governo di farci avere i dati in modo da permetterci di dare un giudizio meditato con documenti, proposte e percentuali.

PRESIDENTE. Ritengo che sia utile rinviare il seguito della discussione ad un'altra seduta in modo che il Governo e il Relatore possano rispondere agli interrogativi posti, e ciò in considerazione anche dell'importanza del disegno di legge che comporta una spesa veramente cospicua.

Rimane pertanto stabilito, se non vi sono obiezioni, che il prosieguo della discussione del disegno di legge « Rinnovamento, riassetto, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato » è rinviato ad una altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta della proposta di legge:

TROISI: « Modifiche alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato » (688).

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Voti favorevoli	29
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Amodio, Anzilotti, Armato, Bardanzellu, Basile, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Bolla, Calvaresi, Canestrari, Cappugi, Colasanto, Degli Esposti, Fabbri, Francavilla, Frunzio, Geffer Wondrich, Mancini, Mattarella, Montanari Silvano, Petrucci, Polano, Pucci Anselmo, Reale Giuseppe, Sammartino, Schiano, Viale, Vidali.

La seduta termina alle 18,35.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI