

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 NOVEMBRE 1961

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato. (3272)	953
PRESIDENTE	953, 956, 960, 962
SCHIANO.	953, 956, 958, 961, 962
ARMATO, <i>Relatore</i>	956, 957, 958, 962
DEGLI ESPOSTI.	956, 960, 961
LOMBARDI RUGGERO	958
VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	960, 961, 962
BOGONI	960, 962
MARCHESI	960
ADAMOLI	962
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Modifiche alla composizione del Consiglio Superiore della marina mercantile e del Comitato centrale del lavoro portuale (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (3312)	962
PRESIDENTE	962
COLASANTO, <i>Relatore</i>	962
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	963

La seduta comincia alle 10,20.

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

Seguito della discussione del disegno di legge: Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato (3272).

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

L'onorevole Schiano ha facoltà di parlare.

SCHIANO. Onorevoli colleghi, nella seduta precedente è stata già iniziata la discussione di questo disegno di legge, assai importante, composto di nove articoli, sette dei quali di natura finanziaria e due riguardanti problemi di carattere generale, uno concernente l'approvazione del piano decennale di opere e forniture e l'altro che riserva i due quinti degli stanziamenti alle industrie meridionali.

Il provvedimento è preceduto da una relazione ministeriale, che io definirei generica, e sulla cui trama scheletrica ha riferito l'onorevole relatore Armato con il calore del suo entusiasmo, giustificato del resto, poiché trattasi in sostanza di dare avvio ad una serie di attività che costituiscono una fonte notevole

di lavoro per tutti e per il Mezzogiorno in particolare. La genericità della relazione diventa particolarmente evidente se si tiene conto che in essa si parla di piano decennale e di una programmazione che lascerebbe supporre una visione, ampia e a largo respiro, del rinnovamento e potenziamento delle ferrovie italiane.

Su questo punto, cioè sulla eccessiva genericità della relazione, si sono appuntate numerose critiche e per conseguenza numerose richieste di delucidazioni. Così tra l'altro, è stato chiesto di sentire il direttore generale delle ferrovie, sono stati chiesti dati tecnici, è stato chiesto di conoscere i precedenti.

Non starò a ripetere, onorevoli colleghi, quanto ebbi già modo di dire nella precedente discussione: mi limiterò soltanto a precisare che l'esigenza da parte nostra di conoscere con maggiore esattezza i vari aspetti del provvedimento che stiamo esaminando fu sentita un po' da tutti, al punto che — in considerazione dell'importanza del disegno di legge — venne proposto e accolto il rinvio della discussione.

Una prima considerazione da farsi, dopo aver approfondito, appunto, lo studio della materia, è quella che trattasi di un piano, ma di un piano solo di nome, di un piano vorrei dire, non pianificato, se prescindiamo dalla parte finanziaria. Parte finanziaria che potrà forse soddisfare la Commissione bilancio (dato che il parere non è stato contrario) ma non certo la nostra Commissione che, oltre alle considerazioni finanziarie, ha il compito di valutare il merito del provvedimento.

Ci troviamo di fronte ad una programmazione generica. Ciò noi diciamo evidentemente non perché animati da critica prevenuta ma per richiamare l'attenzione della Commissione sulla delicatezza del problema poiché credo che tutti i colleghi possano darci atto nel senso che la nostra critica è stata sempre animata dal desiderio di contribuire alla migliore risoluzione dei problemi, senza preconcetti aprioristici.

Così, non abbiamo neppure — dicevo — una programmazione generica delle opere, delle forniture e neanche un criterio sulla priorità che si intenda adottare nella esecuzione delle opere nei dieci anni previsti.

Come si concilia tutto ciò con la necessità di una pianificazione che risulta evidente dalla nota relazione Longo? In questa relazione tra l'altro si legge che gli 800 miliardi stanziati rappresentano appena la metà della spesa occorrente. Ho detto che la relazione Longo è una relazione nota, per quanto, prescindendo dai riferimenti fatti dal relatore Armato, non è stato possibile a noi leggerne il contenuto;

ad ogni modo la cosa incontestabile è che in quella relazione si afferma la necessità di una programmazione.

Quello di cui non riesco a rendermi assolutamente conto è come mai uno stanziamento di 800 miliardi di lire distribuito in dieci anni possa essere fatto senza alcun criterio regolatore, senza un piano di lavorazione, senza un programma. Come verranno stabilite le priorità? Chi avrà la competenza a decidere se un dato lavoro deve essere fatto prima o dopo?

L'onorevole relatore ha messo in rilievo la necessità e l'urgenza di ammodernare gli impianti ferroviari e, data l'ampiezza del provvedimento, l'opportunità che detto provvedimento abbia una rapida approvazione perché in tal modo sarà possibile creare lavoro redditizio e di conseguenza sarà possibile assorbire una parte notevole di mano d'opera disoccupata, oltre che favorire in genere l'industria meridionale.

Noi non possiamo che apprezzare questi sentimenti e in particolare l'entusiasmo dell'onorevole Armato che deriva soprattutto dal desiderio di creare nuove fonti di lavoro a favore dei nostri operai, e di rimodernare e potenziare gli impianti ferroviari ed i servizi connessi. Ma ciò evidentemente non ci esime dall'obbligo di essere cauti e di avere molto senso di responsabilità.

Devo innanzitutto dire che il disegno di legge oggi al nostro esame è collegato a quello recante il n. 3359, riguardante: « Sistemazione finanziaria del bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato ». Sotto l'aspetto finanziario soprattutto vi è una connessione e perciò, onorevoli colleghi, la discussione dei due provvedimenti e cioè il n. 3359 e il n. 3272 deve procedere, a mio avviso, di pari passo; altrimenti non so proprio come si potrà provvedere al problema dei bilanci.

Noi concordiamo sulla necessità e sulla urgenza del disegno di legge in esame, ma, ad onor del vero, bisogna riconoscere che sono anni ed anni che viene prospettata la necessità e l'urgenza del rinnovamento, del ri-classamento e del potenziamento delle ferrovie dello Stato. Se finalmente oggi decidiamo di procedere all'attuazione di queste operazioni, procediamo pure; ma non facciamone, onorevoli colleghi, una questione di tempo. Perché il tempo che si impiegherà per un approfondito esame del problema non sarà certamente perduto. Voglio dire che, se fino ad oggi sono passati inutilmente degli anni, nessun danno ne verrà se si dovrà attendere ancora qualche settimana o qualche mese. D'altra parte la relazione Longo, che è dei

primi mesi di questo anno e che prevede una spesa di 1.500 miliardi, non comprende tutte quelle opere ritenute necessarie. Con la somma che noi stanziamo con questo disegno di legge occorrerà provvedere a redigere, a mio avviso, un programma operando una scelta dei lavori che dovranno avere la precedenza. Tutto questo, ripeto, non si legge nella relazione ministeriale che perciò non è affatto tranquillizzante.

Abbiamo sentito nella seduta precedente che il Governo vorrebbe essere autorizzato globalmente, a scatola chiusa — come disse un collega dell'opposizione — senza le necessarie specificazioni. Noi diciamo che la Commissione trasporti deve sin da ora sapere come verranno impiegati i miliardi che ci accingiamo a stanziare con questo provvedimento. A nostro avviso il Governo deve impegnarsi a far fronte a questo programma nell'ambito degli 800 miliardi: è il minimo che si possa chiedere, onorevoli colleghi, e da parte nostra sarà chiesto. Ed il Governo dovrà accettare le nostre richieste che saranno avanzate in qualche emendamento o ordine del giorno perché noi intendiamo avere le massime garanzie in proposito. Altre due richieste desideriamo formulare e cioè in primo luogo che sia rilevata anche quella parte del pacchetto azionario della Società Larderello a tutt'oggi in mano dei privati — e occasione migliore non potrebbe esserci, onorevoli colleghi, visto che finalmente ci si vuol porre su questo binario — e in secondo luogo che siano stabiliti stanziamenti in favore di organismi come l'Istituto nazionale trasporti (I.N.T.) per i servizi sostitutivi delle ferrovie nei tronchi passivi.

Su questi argomenti ebbi occasione di parlare nel corso della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti sforzandomi — e di sforzo si tratta, onorevoli colleghi, perché in questi casi ognuno di noi deve liberarsi di quello che è il pensiero proprio o di parte — di portare il mio modesto contributo alla soluzione del problema. In merito alla seconda richiesta, l'onorevole Ministro in quella occasione mi rispose che da parte del Governo non vi era l'intenzione di sopprimere questa o quella linea, questo o quel ramo secco. Di modo che io mi accorsi, dalla risposta dell'onorevole Ministro al mio ordine del giorno, che ebbi l'onore di illustrare, che avevo in sostanza parlato inutilmente per oltre quaranta minuti. In questa sede ho risentito parlare del problema con specifico riferimento alla abolizione di qualche tronco. Di qui le giuste preoccupazioni di taluni settori. Per questi motivi desideriamo conoscere le inten-

zioni e le decisioni del Governo in proposito, sulle quali intendiamo portare il nostro esame. Per la verità il Ministro Spataro in quella occasione affermò che si tratta in sostanza più di un parto della fantasia che di una realtà; in verità niente ci è stato comunicato ufficialmente ma, nel caso il problema dovesse uscire dall'ambito delle ipotesi per diventare un fatto concreto, noi intendiamo, ripeto, che su questo problema sia portato il nostro esame.

Desideriamo, infine, che venga bandito il sistema degli interventi non programmati. Il nostro Paese ha visto fino ad ora interventi purtroppo di sapore reclamistico o elettorale, adottati senza alcun criterio obiettivo. Ne sono un esempio la legge sulla industrializzazione del Mezzogiorno e l'attività della Cassa del Mezzogiorno. Quanti miliardi sprecati, onorevole Relatore, sotto la forma degli interventi a spizzico che non avevano e non potevano avere certo lo scopo di creare fonti permanenti di lavoro! E quante altre cose, onorevoli colleghi, che non starò a ripetere perché ognuno di voi le conosce già, si sono viste! Si fa appello alla buona amministrazione, agli interventi proficui: ma queste cose sono impossibili, onorevoli colleghi, senza un programma preciso!

Il collega Armato nella sua relazione, riferendosi al problema della programmazione, ha fatto cenno a due gruppi di opere: 1°) ri-classamento degli impianti fissi, del materiale rotabile per la sicurezza della circolazione e per l'adeguamento all'evoluzione tecnico-economica del nostro Paese; 2°) costruzione di un cospicuo numero di locomotive elettriche Diesel, automotrici, elettrotreni, carri, carrozze, ecc. Ma questa elencazione e questa classificazione, onorevoli colleghi, non fa altro che aumentare i nostri dubbi e fa maturare in noi ancor più la necessità della elaborazione di un programma da allegare alla legge. Inoltre nell'indicazione dei due su accennati gruppi manca anche quell'elemento per poter stabilire un giusto criterio prioristico.

Il collega Armato ha affermato tra l'altro che « non si tratta di lasciare carta bianca al Governo, ma di non procrastinare l'inizio di opere di ammodernamento essenziali per la vita del Paese ». A proposito di questa dichiarazione non posso che ripetere quanto ho già varie volte affermato nel corso del mio intervento e cioè che si rende sempre più indispensabile la conoscenza di dati precisi per giungere a conclusioni ponderate e giuste. Condivido l'opinione di guadagnare il tempo perduto, ma non è politicamente corretto né giusto affrettare l'approvazione di un piano de-

finitivo senza che sia stato predisposto e specificato un programma con l'indicazione delle scelte prioristiche. E quando la nostra Commissione espresse l'opinione di modificare, attraverso emendamenti, il disegno di legge, ci si trovò di fronte alle proteste della maggioranza che accampò il motivo dell'urgenza.

Noi chiediamo, ripeto, alla comprensione ed alla sensibilità dei colleghi della maggioranza di trovare il modo che ci possa permettere di avere tutti quegli elementi idonei a stabilire il criterio obiettivo da seguire per la soluzione del problema; altrimenti dovremo assistere passivamente al fatto che la V Commissione ha avuto la possibilità di modificare, per la parte finanziaria, il provvedimento mentre la nostra non potrebbe esercitare il suo giusto diritto di far presenti le esigenze e le richieste scaturite dal dibattito.

A mio avviso dovremmo quanto meno stabilire i criteri cui deve attenersi il consiglio di amministrazione, al quale, come è stato detto, saranno demandati i poteri deliberanti sulla programmazione. Su questo particolare problema si era già intrattenuto qualche collega della opposizione e da qualche collega della maggioranza e della opposizione ho sentito dire che il consiglio di amministrazione avrebbe per questo provvedimento tali poteri. Ho riletto attentamente la relazione ma non mi sembra che questo particolare accenno vi sia contenuto.

ARMATO, *Relatore*. Con il disegno di legge presentato il Governo si impegna al trasferimento...

SCHIANO. Quindi, onorevole Armato, il piano non è stato ancora stabilito! Ed allora, come è possibile dire che il consiglio di amministrazione ha poteri deliberanti? È invece il contrario!

In conclusione, non solo è necessario che il disegno di legge n. 3272 venga approvato con la massima urgenza, ma che altrettanto si faccia per gli altri due provvedimenti concernenti la situazione finanziaria e la riforma di struttura dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato se veramente vogliamo cominciare a fare le cose sul serio nel nostro paese.

Quindi, gradirei che su questo punto si fosse più precisi. Anzi, mi riservo sin d'ora di presentare un emendamento in questo senso. In altri termini noi vogliamo impegnare il Governo su questo punto fondamentale poiché l'esperienza ci insegna che se non predisponiamo in anticipo un certo programma e su di esso non impegnamo il Governo, le con-

seguenze da attendersi sono sicuramente negative.

Ciò non ci impedisce peraltro di affermare che l'Amministrazione ferroviaria deve essere considerata una amministrazione molto seria e corretta. Ma riconoscere questa serietà e questa correttezza non significa abbandonare la strada che noi consideriamo la più giusta per stroncare questi sistemi niente affatto democratici e inadeguati a fornire serie garanzie.

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

ARMATO, *Relatore*. Desidero precisare e sottolineare che questo provvedimento corrisponde più alla esigenza di un piano di finanziamento che non di un piano di opere. Questa premessa è necessaria in quanto fa cadere alcune critiche che sono state formulate in questo senso, nonché tutte le richieste di carattere tecnico che sono state fatte su di un piano che probabilmente non esiste. Il disegno di legge che noi discutiamo fa parte di una serie di provvedimenti tendenti a dare un assetto ai servizi ferroviari per superare una fase congiunturale depressiva e per adeguare questi servizi alle nuove esigenze del paese.

DEGLI ESPOSTI. Gradirei che ella, onorevole Armato, mi aiutasse a capire il significato della parola « probabilmente », da lei usata.

ARMATO, *Relatore*. Onorevole Degli Esposti, io non sono né ministro né sottosegretario. Il mio compito si limita ad esprimere l'opinione della maggioranza della nostra Commissione. Questo dico anche perché ella ha creduto di fare un certo riferimento che io considero poco opportuno e poco corretto, nella precedente discussione. Le preciso che i dati da me forniti sono stati ricavati da un testo che viene unanimemente considerato un testo di studi organici, sottratto a valutazioni politiche. Questo testo difatti è il risultato di uno studio completo di tre tecnici di apprezzata rinomanza nazionale: Longo, Saraceno e Onida. Questo testo — dico ciò per sgombrare il terreno da qualsiasi polemica — è oltre tutto un atto pubblico a disposizione di coloro che desiderano consultarlo. Si tratta, in altri termini, dei lavori conclusivi della Commissione nominata con decreto ministeriale 1° dicembre 1960.

SCHIANO. Mi sono recato al Ministero dei trasporti dove non mi è stato possibile leggere la relazione!

DEGLI ESPOSTI. Non consideri ciò una cosa strana, onorevole Schiano, perché anch'io mi sono recato al Ministero dei trasporti dove

non mi è stato possibile ottenere il materiale, tanto che ho rivolto una interrogazione al Governo per sapere se mi compete o meno il diritto di prendere conoscenza del testo.

ARMATO, *Relatore*. Credo che i problemi sollevati nei vari interventi degli onorevoli Colasanto, Geffer Wondrich, Degli Esposti, Bardanzellu, Sammartino, Adamoli, e in ultimo dall'amico Schiano, si possono riassumere secondo me in cinque raggruppamenti. Il primo riguarda l'opportunità fatta presente dall'onorevole Colasanto di impegnare il Governo su un ulteriore finanziamento per altri 700 od 800 miliardi, in armonia alle indicazioni date e per la formulazione di un piano decennale che non avrebbe dovuto essere limitato a 800 miliardi di lire ma avrebbe dovuto toccare i 1.500 miliardi. Il secondo raggruppamento riguarda l'opportunità di sottrarre il piano (e voglio qui usare l'originale espressione del collega Adamoli) alle *azzannature* derivanti da esigenze particolari se non elettorali, per giungere invece alla elaborazione di un piano organico di investimenti, corrispondente alle esigenze di una economia in via di sviluppo.

Questo naturalmente non significa che non debbano trovare, sul piano della priorità, la dovuta considerazione tutti quei problemi ed esigenze particolari avanzate dai colleghi a favore di singole regioni: l'onorevole Bardanzellu per la Sardegna, l'onorevole Geffer Wondrich per la Venezia Giulia, l'onorevole Adamoli per la Liguria. Esigenze che io non voglio considerare *azzannature*, bensì legittime richieste scaturite principalmente dalla conoscenza diretta e specifica della situazione regionale.

Il terzo raggruppamento è costituito dal così detto piano di investimento per la realizzazione delle opere, in conformità alle proposte formulate dalla V Commissione la quale, come è noto, ha rilevato che il provvedimento in esame si limita a delineare un semplice piano di finanziamento e non anche di investimento. È stata perciò affacciata l'opportunità che oltre al piano di finanziamento vi fosse anche un piano organico in ordine agli investimenti. Questa è la tesi, mi pare, degli onorevoli Degli Esposti e Schiano. Tesi poi che può essere ulteriormente suddivisa in due aspetti: da un lato l'esigenza del piano di investimento con relativa ripartizione merceologica circa la destinazione degli impianti fissi, del materiale rotabile, ecc.; dall'altro l'elaborazione di un criterio di priorità circa i tempi di attuazione del piano di finanziamento per stabilire, dal punto di vista legisla-

tivo, il da farsi nel periodo di tempo che corre dal 1961 al 1972.

Il punto quarto è costituito dalla pressoché unanime volontà espressa dalla Commissione, nonostante qualche rammarico dell'onorevole Schiano, di considerare questo provvedimento già in ritardo rispetto alle esigenze del servizio ferroviario; e per conseguenza di considerare urgente l'approvazione del provvedimento stesso poiché esso riguarda non solo larghe possibilità di occupazione di lavoratori ma anche la sicurezza dei viaggiatori e dello stesso personale viaggiante. Il quinto raggruppamento, infine, si riferisce a problemi di carattere particolare che riguardano la struttura dell'Amministrazione ferroviaria. Per essere chiari e precisi, i problemi relativi alla Larderello e al potenziamento dell'I.N.T.

Nei confronti della Larderello è stato chiesto, ad esempio, dall'onorevole Degli Esposti, che il Governo si impegni a riscattare immediatamente il pacchetto azionario di minoranza in possesso dei privati e cioè della S.E.T.-Valdarno. Il potenziamento dell'I.N.T., per rafforzare l'istituto e per ridurre i profitti privati, è stato chiesto da più parti, anche in ordine alla grossa polemica esistente sul piano della concorrenza strada-rotataia.

Credo, onorevoli colleghi, che, come registratore il più possibile obiettivo delle opinioni espresse dalla Commissione, io abbia svolto con sufficienza il compito affidatomi. Il Relatore di fronte ad una situazione di questo genere, si trova in una certa difficoltà, perché esiste un piano di massima definito dalla commissione dei tre di fronte ad alcune enunciazioni fatte dall'attuale Ministro Spataro nei suoi discorsi alla Camera e al Senato. Un piano definito e dettagliato tuttavia non esiste. Lo stesso piano proposto dai tre non si limita agli aspetti riguardanti le opere ma si allarga notevolmente fino a raggiungere il vasto terreno della revisione strutturale dell'Amministrazione ferroviaria.

Non a caso quindi la nostra Commissione è chiamata ad esprimere la sua chiara volontà non solo su questo provvedimento ma anche su tutta una serie di altri provvedimenti che non mancheranno di far seguito a quello attuale. Con questa serie di provvedimenti si spera di riordinare l'Amministrazione ferroviaria nelle sue strutture, nei suoi compiti, nelle sue possibilità, per fare della azienda stessa un'azienda moderna sottratta alle pastoie burocratiche, scegliendo una strada che possiamo forse definire una strada democraticamente rivoluzionaria. E ciò proprio

perché, per la prima volta nella storia del nostro Paese, la gestione della responsabilità diretta dell'Amministrazione ferroviaria viene sottratta all'autorità politica del Ministro, cedendo il posto ad un consiglio di amministrazione, che non ha i poteri deliberativi, ma che acquista la sostanza del potere deliberativo.

LOMBARDI RUGGERO. *De jure condendo!*

ARMATO, *Relatore*. Non posso fare il processo alle intenzioni circa la manifestazione di volontà del Governo in carica.

Questo per dire che evidentemente esiste tutta una armonia nel provvedimento. Del resto è chiaro, onorevole Schiano, anche perché in un articolo apparso qualche settimana fa sul quotidiano del partito socialista si ammette la possibilità, in base a questo nuovo ordinamento, che il potere della progettazione e della pianificazione sia conferito al Consiglio di amministrazione.

SCHIANO. Ma, onorevole Armato, questo potere può essere conferito soltanto in forza di una legge e non certo in virtù del contenuto di un articolo di giornale!

ARMATO, *Relatore*. A mio avviso, forse la discussione si sarebbe dovuta avere non su tre o quattro provvedimenti separati, ma, trattandosi di un piano organico, su un disegno di legge unificato che comprendesse tutto l'insieme degli aspetti del problema. Ma sul piano metodologico questo avrebbe comportato, a sua volta, la soluzione di un altro problema: quello della delega al Governo.

Essendo stati presentati tre provvedimenti legislativi che sono tra loro connessi e più precisamente i disegni di legge nn. 3351, 3372 e 3359, abbiamo quindi la possibilità di analizzarli separatamente nei loro aspetti particolari.

Devo dichiarare alla Commissione che la valutazione patrimoniale dell'Azienda ferroviaria, tra beni stabili, immobili ed attrezzature mobili, è di circa 4 mila miliardi. Desidero fare questo riferimento perché è anche chiaro che in questo modo si inquadra la richiesta, avanzata specialmente dagli onorevoli colleghi della minoranza, in ordine alla opportunità di realizzare, in via legittima, una ripartizione per così dire merceologica. Sappiamo inoltre che il patrimonio dell'azienda ferroviaria è attualmente così ripartito: per il 38 per cento in opere di carattere immobiliare (opere stradali, ponti, fabbricati); per il 26 per cento in installazioni (armamento, binari, impianti di trazione elettrica, segna-

lazioni); per il rimanente 36 per cento in materiali mobili (carri, carrozze, locomotrici ed automotrici).

C'è da tenere inoltre presente che nel 1955 è stato predisposto già un piano di finanziamento, che prevalentemente è stato destinato al rinnovamento ed al riclassamento del materiale mobile. Il finanziamento degli 850 miliardi, in termini di spesa, che cosa comporta? Esso in sostanza rivaluta il patrimonio di circa il 20 per cento e ripropone all'azienda ferroviaria il problema del modo come eseguire gli investimenti, in altri termini sia la scelta da fare circa i settori, sia quella dei tempi di priorità. In sostanza, il problema al quale ha accennato l'onorevole Degli Esposti.

È opinione personale che il problema di investimenti degli 850 miliardi debba seguire la ripartizione patrimoniale già indicata nello studio dei tre saggi e cioè nella misura del 64 per cento per gli impianti fissi, nella misura del 36 per cento per il materiale mobile, ferma restando l'eventualità di poter portare la prima percentuale al 60 per cento e la seconda al 40 per cento. Tutto questo anche in relazione al fatto che noi dobbiamo tener conto degli investimenti precedenti che sono dell'ordine di 500 miliardi.

Naturalmente noi ci rendiamo conto di alcune esigenze che meritano tutta la nostra attenzione e perciò un impegno di priorità. Noi sappiamo cioè — e lo ha accennato anche qualche collega dell'opposizione — che esistono 3.600 case cantoniere per un totale di 5.140 alloggi che si trovano in uno stato di deperimento da suggerire, piuttosto che la loro riparazione, la sostituzione con nuovi fabbricati. Inoltre si avverte la necessità di riclassare altri 7.600 alloggi, di riclassare il materiale mobile sostituendo soprattutto le 1.059 carrozze di legno con altrettante carrozze con cassa metallica, anche in considerazione ed in armonia con gli accordi internazionali.

Il programma di potenziamento parte anche dalla considerazione che gli attuali 27 miliardi di viaggi-chilometri diventino almeno 44 miliardi nel 1970 con un conseguente aumento del parco ferroviario da 7.800 unità a 9.500. Naturalmente ciò comporta anche l'esigenza di migliorare notevolmente il servizio di manutenzione specialmente per quanto riflette il parco ferroviario, soprattutto per evitare che i viaggiatori italiani siano portati a preferire le vetture estere a quelle nazionali. Anche la questione di un idoneo adeguamento di questo servizio credo sia di estrema importanza.

E veniamo al problema della Larderello.

La Larderello è una società il cui pacchetto azionario per il 72 per cento è di proprietà delle ferrovie dello Stato e per il rimanente 28 per cento è di proprietà della S.E.T.-Valdarno. Essa prevalentemente fornisce l'energia prodotta all'amministrazione ferroviaria. La richiesta avanzata da qualcuno dei colleghi di inserire in questo provvedimento una norma che obblighi l'amministrazione a riscattare il pacchetto azionario di minoranza non mi pare accettabile sia perché il problema rientra nella più grossa questione di carattere generale riguardante la nazionalizzazione delle fonti di energia, sia perché bisognerebbe quanto meno approntare un disegno di legge o una proposta di iniziativa parlamentare per affermare la necessità della nazionalizzazione della Larderello, se proprio vogliamo esaminare questo problema sotto un aspetto del tutto particolare. Ma, anche quando inserissimo nella legge l'obbligo di destinare un certo numero di miliardi per consentire all'amministrazione il riscatto, non faremmo che porre il carro davanti ai buoi in quanto in questo modo non si consentirebbe al Governo di provvedere alla nazionalizzazione dell'azienda su di un piano giuridico.

Una risposta devo dare anche in merito al problema dell'Istituto nazionale trasporti (I.N.T.).

Quanto ho detto per la Larderello può anche avere valore per l'I.N.T. Non ritengo sia il caso di stabilire con questo provvedimento una norma del tutto particolare con l'obbligo per le ferrovie dello Stato di curare il potenziamento di detto istituto, che, semmai, deve essere un impegno del Governo. Questo criterio la Commissione può confermarlo attraverso la presentazione di un apposito ordine del giorno. Il problema del potenziamento dell'I.N.T., infatti, anche se non esula certamente da questo provvedimento, fa parte però di un impegno politico di carattere generale che il Governo deve assumersi facendoci conoscere in proposito le sue intenzioni.

Il collega Schiano ha avanzato poi l'opportunità di modificare l'articolo 7 di questo disegno di legge nel senso di rendere più esplicito il riferimento al Mezzogiorno, in esso contenuto, onde garantire in forma chiara ed inequivocabile che, in base alla legge generale sul Mezzogiorno, una certa aliquota degli acquisti e delle lavorazioni venga garantita alle zone dell'Italia meridionale, evitando così che un impegno di questo genere resti valido soltanto sulla carta. Considerata l'importanza dello stanziamento (800 miliardi) è evidente che, modificando in questo senso l'articolo 7,

si viene a creare un impegno globale in relazione agli acquisti ed alla lavorazione da effettuarsi nell'Italia meridionale che potrà garantire, sul piano dell'industrializzazione, un serio sviluppo del Mezzogiorno specialmente nel settore delle industrie a partecipazioni statali rappresentate dall'I.R.I. ed in special modo dalla Finsider e dalla Finmeccanica.

In questo modo, onorevoli colleghi, attraverso una modifica legislativa, abbiamo la possibilità di dare quella garanzia e quella sicurezza perché una parte congrua degli 800 miliardi stanziati sia destinata allo sviluppo dell'Italia meridionale, dando così un notevole, serio ed efficace contributo per fare uscire finalmente il discorso dell'industrializzazione da un piano puramente retorico facendolo entrare in quello della pratica attuazione.

Queste sono le indicazioni che, in conclusione, vorrei che fossero incluse nel provvedimento.

Devo, infine, fare due ultime precisazioni. La prima riguarda il problema della ripartizione della spesa. Su questo problema sono d'accordo con quanto ha affermato l'onorevole Schiano perché non si può dare carta bianca al Governo in ordine al problema degli 800 miliardi. Si potrebbe quindi aggiungere nella legge un nuovo articolo — che vi indicherò al momento opportuno — con il quale si dovrebbe stabilire una ripartizione nei tre raggruppamenti, indicati nella relazione dei tre saggi, di carattere generale in modo che ci sia un impegno del Governo circa la destinazione della spesa secondo un criterio pianificato.

La seconda precisazione riguarda il miglioramento dell'articolo 7, che fa particolare riferimento al Mezzogiorno d'Italia e precisamente all'autorità che deve provvedere alla definizione del piano. Noi sappiamo che questa autorità sarà costituita dal Consiglio di amministrazione, sicché si rende necessaria una modifica in questo senso. Noi ci troviamo di fronte ad un disegno di legge con il quale il Governo trasferisce al Consiglio di amministrazione, in cui sono rappresentate tutte le parti interessate, il potere di procedere alla redazione del piano.

Quale deve essere naturalmente il compito della Commissione? Essa deve affrettare i tempi di approvazione dell'altro disegno di legge riguardante la competenza del Consiglio di amministrazione. In questo modo la paventata preoccupazione della carta bianca avanzata dalla opposizione verrebbe a cessare.

Noi sappiamo in piena coscienza che con questo provvedimento avviamo a soluzione uno dei problemi più urgenti che interessano

attualmente il nostro paese. Problema che va visto in due sensi: 1°) garantire la sicurezza dei viaggiatori e del personale viaggiante; 2°) creare le condizioni necessarie per adeguare la struttura delle ferrovie italiane alle esigenze moderne del turismo, del commercio, alle esigenze cioè di un paese che come l'Italia si inserisce con crescente autorità e prestigio nel consesso dei paesi occidentali più evoluti e, sul piano commerciale, anche nei confronti dell'Europa orientale.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al rappresentante del Governo desidero precisare, per la chiarezza della nostra discussione, in rapporto ad alcuni accenni che sono stati fatti, che i disegni di legge presentati dal Governo in questi ultimi mesi riguardanti l'Azienda ferroviaria sono stati sei; tre sono stati già approvati dalla nostra Commissione e gli altri tre sono ancora pendenti. Desidero precisare anche che il disegno di legge n. 3251 che riguarda la riforma dell'Azienda ferroviaria non è stato posto all'ordine del giorno soltanto perché manca ancora il parere della I Commissione (Affari costituzionali) la quale per altro, secondo quanto mi risulta, si appresta a darlo in settimana. Per il disegno di legge n. 3359 manca invece il parere della V Commissione (Bilancio).

Non appena saranno giunti questi pareri inizieremo l'esame dei provvedimenti succitati con la celerità che essi meritano.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevoli colleghi, dopo quanto è stato egregiamente esposto dal relatore onorevole Armato, ben poco mi resterebbe da dire. Tuttavia, relativamente alle critiche da qualche parte sollevate sulla mancanza di una programmazione, non posso non esprimere una certa sorpresa. In realtà mi sarei aspettato obiezioni e critiche di altra natura. Mi spiego meglio: proprio se il Governo avesse presentato una programmazione sui lavori da eseguire, mi sarei aspettato delle critiche nel senso che questa programmazione avrebbe potuto essere intesa come una specie di speculazione politica, un volere esautorare il consiglio di amministrazione delle ferrovie.

Al Governo avrebbe potuto essere rivolta l'accusa di volersi sostituire nella programmazione agli organi tecnici. È chiaro invece che il Governo ha il dovere di rispettare la sovranità degli organi tecnici.

DEGLI ESPOSTI. Le scelte politiche le fa il Parlamento non il Governo, e tanto meno il consiglio di amministrazione delle ferrovie.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Le scelte politiche, ma non le scelte tecniche, ella me lo insegna.

Pertanto, secondo me, bene ha fatto il Governo a tracciare soltanto alcune vie generali.

BOGONI. Il fatto è, onorevole Sottosegretario, che nemmeno queste vi sono.

DEGLI ESPOSTI. Il Governo non ha tracciato niente!

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Occorre leggere la relazione ministeriale.

BOGONI. La relazione non è legge.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Però, accompagna il disegno di legge ed è contestuale ad esso.

Dicevo, quindi, che bene ha fatto il Governo a limitarsi ad una semplice delinea-zione del programma il quale va completato in sede tecnica responsabile. Quale è questa sede tecnica responsabile? Certamente, la direzione generale delle ferrovie ed il consiglio di amministrazione dell'Azienda, non già l'attuale consiglio di amministrazione il quale ha soltanto poteri indicativi e consultivi.

MARCHESI. Avremmo allora dovuto approvare un provvedimento di legge in tal senso.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Noi appunto preghiamo vivamente i membri della Commissione di voler approvare al più presto il disegno di legge n. 3251 concernente l'ordinamento dell'Azienda. Anzi, colgo l'occasione per ringraziare l'onorevole Presidente il quale ha messo in rilievo il fatto che il Governo ha presentato, già in quest'ultimo periodo di tempo, sei importanti disegni di legge, di cui tre approvati e tre in corso di approvazione.

E veniamo adesso a quello che io considero il punto cruciale della discussione. L'onorevole relatore nel corso della sua replica ha già fatto cenno ad alcuni emendamenti da proporre per modificare il disegno di legge in qualche punto. Il Governo non nutre pregiudiziali a questo riguardo e, anche in base alla discussione svoltasi nella precedente riunione, a mio nome si dichiara pronto ad apportare taluni ritocchi al provvedimento.

Ecco in breve i punti che il Governo ritiene di poter modificare, accogliendo proposte e suggerimenti della Commissione e dello stesso relatore, al di là dei quali però non è possibile andare. Nel testo dell'articolo potrebbe essere inserita una percentuale prefissata assegnando — queste sono le proposte concrete del Governo — il 40 per cento degli 800 miliardi da stanziare al materiale rotabile,

il 46 per cento al materiale fisso e l'8 per cento alle forniture e agli impianti di segnalazione.

Con percentuali così ripartite l'organo deliberante, e precisamente il consiglio di amministrazione delle ferrovie, si troverebbe vincolato e non gli resterebbe altro che tradurre in atto le nostre scelte, almeno per quanto riguarda le scelte dei settori generali. Per le scelte dei tempi tecnici il discorso è ben diverso. Certamente io non sono un tecnico ma non duro ugualmente fatica nell'affermare che noi non possiamo compiere la scelta dei tempi tecnici. Questa scelta la deve necessariamente compiere il tecnico via via che procedono i lavori, graduandola nel tempo in rapporto ad una infinità di fattori.

Credo con questo di essere venuto incontro a tutte o quasi le richieste di fondo che sono state da più parte avanzate. Resterebbe la parte relativa alla garanzia che nell'esecuzione delle opere venga riservata la percentuale dovuta per legge al Mezzogiorno, come del resto è stato detto anche dal relatore, ivi compresa naturalmente la Sardegna.

Il Governo si preoccupa che al Mezzogiorno sia data la garanzia, non platonica ma reale, che non solo i due quinti ma qualcosa di più degli investimenti siano ad esso destinati. Proprio per questo il Governo si onora di presentare in questo senso un emendamento all'articolo 7.

Onorevoli colleghi, non abbiamo altro da dirvi se non che, approvando questo disegno di legge con quella urgenza che ci è imposta dal tempo fino ad ora perduto, possiamo stare tranquilli con la nostra coscienza. Ma, si può dire che, approvando questo provvedimento, avremo provveduto a tutte le opere necessarie? Certamente no, perché le necessità sono ben altre. Con la sua approvazione avremo però concesso agli organi tecnici, cioè all'Amministrazione ferroviaria ed al consiglio di amministrazione, i poteri necessari.

DEGLI ESPOSTI. A questo punto vorrei porle, onorevole Sottosegretario, una domanda.

Ella sa che il Ministero dei trasporti ad un certo momento aveva assunto impegno di investire 40 miliardi per la costruzione di alloggi. Ora ella ci dice che soltanto il 4 per cento della somma globale dovrebbe essere destinato alla costruzione di alloggi. Non credo che essa sia una percentuale adeguata alle esigenze del settore.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non si può, onorevole Degli Esposti, stabilire *a priori* con precisione la percentuale

da destinare alla costruzione degli alloggi perché questo è un problema di natura tecnica di competenza degli organi tecnici. Spetta al consiglio di amministrazione, infatti, stabilire il numero degli alloggi da costruire per esempio a Milano e a Palermo, a Bolzano o a Trapani.

Onorevole Degli Esposti, i miliardi che si devono spendere si spenderanno.

DEGLI ESPOSTI. Fino ad ora ne sono stati spesi soltanto 14-15, onorevole Sottosegretario!

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ma in quanto tempo, onorevole Degli Esposti?

DEGLI ESPOSTI. In due o tre anni.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. E quanti ne restano ancora da spendere?

DEGLI ESPOSTI. Sette o otto ancora.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Come vede, onorevole Degli Esposti, in due o tre anni è stata spesa una somma notevole.

DEGLI ESPOSTI. Ma in questi tre anni, onorevole Sottosegretario, si sarebbe dovuto spendere il 100 per cento! Siamo quindi in ritardo.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non mi sembra che questa ultima sua affermazione sia esatta.

Comunque, in definitiva non mi resta che pregare gli onorevoli colleghi, a nome del Governo, perché diano la loro approvazione a questo provvedimento nel più breve tempo possibile, esistendo già sia la garanzia politica, in quanto il Governo non ha la possibilità di interferire nell'esecuzione del piano, sia quella tecnica in quanto sono gli organi tecnici ad essere i soli responsabili dell'esecuzione delle opere.

Tutte le garanzie ci sono, dunque, e tutti gli investimenti vengono fatti in termini di produttività. Onorevole Schiano, sia tranquillo con la sua coscienza come lo sono io: può esserlo da deputato, e soprattutto da meridionale come me.

SCHIANO. Dopo le precisazioni dell'onorevole Presidente circa i tre disegni di legge approvati e gli altri tre ancora da approvare avevo chiesto la parola per ringraziarlo ma anche per fare delle precisazioni.

Devo ancora una volta ribadire la necessità a che i disegni di legge concernenti la riforma di struttura e la sistemazione finanziaria dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato siano approvati contemporaneamente.

mente a quello oggi al nostro esame per la stretta connessione che vi corre.

L'onorevole relatore ha dovuto ammettere — e lo ha fatto con la massima sincerità e lealtà, di cui gli diamo atto — la mancanza di un vero piano.

ARMATO, *Relatore*. Per la verità, onorevole Schiano, ho parlato della mancanza di un piano definito.

SCHIANO. Comunque sia, la verità è che oggi non esiste ancora un piano! Non ritengo che si debba legiferare su questa materia affrettatamente perché il tempo ci permetterà di meglio approfondirne gli aspetti.

PRESIDENTE. Onorevole Schiano, poiché la discussione generale è stata già chiusa, la invito a formulare le sue richieste ed a fare le sue osservazioni particolari quando passeremo all'esame dei singoli articoli.

SCHIANO. Io avevo ritenuto che la discussione generale non fosse stata ancora chiusa; ma, stando così le cose, non ho difficoltà a riprendere il discorso in sede di discussione degli articoli.

PRESIDENTE. Giunti a questo punto vorrei chiarire agli onorevoli colleghi l'*iter* da seguire per il prosieguo.

Sono stati presentati finora diversi emendamenti ai vari articoli che, evidentemente, dovranno essere ordinati ed esaminati sia da me sia dai commissari. Ritenevo di poter porre in votazione, nella seduta odierna, i primi tre articoli, che si riferiscono agli aspetti finanziari del provvedimento, per poi rinviare la seduta in attesa che siano stampati tutti gli altri emendamenti. Ma dal momento che sono stati presentati in questo momento alcuni emendamenti anche ai primi tre articoli, nemmeno questo è possibile fare.

È opportuno quindi sospendere la discussione per riprenderla in una prossima seduta. Nel frattempo la Presidenza avrà modo di ordinare gli emendamenti e portarli a conoscenza dei membri della Commissione.

ADAMOLI. Desidero fare una breve precisazione. Poiché la relazione, come ha detto l'onorevole Sottosegretario, deve considerarsi esemplificativa del testo legislativo e come facente parte del provvedimento stesso, ho creduto fare alcuni importanti richiami sulle esigenze della regione ligure. Su questi l'onorevole Volpe non ha fornito precisazione alcuna. Non so se sia il caso di modificare in tal senso la relazione: mi basta che risulti agli atti della nostra Commissione che quando si parla della linea ligure-tirrenica-sicula si intende una linea che da Ventimiglia passi da Genova per Roma fino alla Sicilia.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ciò è del tutto ovvio.

BOGONI. Gradirei che il Governo portasse a nostra conoscenza gli atti della Commissione dei tre. Come è possibile giudicare il risultato degli studi compiuti da questi sapienti se non abbiamo modo di conoscerli?

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Gli atti di quella commissione sono stati pubblicati e quindi a conoscenza di tutti.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad una prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Modifiche alla composizione del Consiglio superiore della marina mercantile e del Comitato centrale del lavoro portuale (3312).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alla composizione del Consiglio superiore della marina mercantile e del Comitato centrale del lavoro portuale », approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Informo la Commissione che l'onorevole Boidi, relatore al disegno di legge, essendo giunto in sede soltanto questa notte, non ha avuto la possibilità materiale di preparare la relazione.

Prego pertanto l'onorevole Colasanto di sostituirsi al relatore.

COLASANTO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, la mia relazione sarà molto breve. Il Consiglio superiore della marina mercantile e il Comitato centrale del lavoro portuale non hanno attualmente un rappresentante qualificato della pesca marittima. Si considera quindi opportuno che di questo Consiglio superiore faccia parte anche il direttore generale della pesca marittima. Così pure si ritiene opportuno che sempre in questo Consiglio superiore faccia parte il direttore generale del demanio marittimo e dei porti del Ministero della marina mercantile.

L'inclusione di questi due autorevoli rappresentanti deriva dal fatto che una volta istituite le due direzioni generali non è possibile lasciare fuori dal Consiglio superiore i due rappresentanti di cui ho già parlato.

Prego pertanto la Commissione di approvare il provvedimento.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il relatore, dichiaro aperta la discussione generale. Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

 III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 NOVEMBRE 1961

Do lettura dell'articolo unico:

« Il direttore generale della pesca marittima del Ministero della marina mercantile è chiamato a far parte del Consiglio superiore della marina mercantile.

Il direttore generale del demanio marittimo e dei porti del Ministero della marina mercantile è chiamato a far parte del Comitato centrale del lavoro portuale ».

Trattandosi di articolo unico e non essendovi emendamenti, il disegno di legge sarà direttamente votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Modifiche alla composizione del Consiglio superiore della marina mercantile e del Comitato centrale del lavoro portuale » (*Ap-*

provato dalla VII Commissione permanente del Senato) (3312):

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

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Amadei Giuseppe, Armani, Armato, Armosino, Bardanzellu, Basile, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Canestrari, Colasanto, Degli Esposti, Di Paolantonio, Fabbri, Francavilla, Frunzio, Geffer Wondrich, Landi, Lombardi Ruggero, Mancini, Marchesi, Matarella, Petrucci, Polano, Ravagnan, Reale Giuseppe, Romano Bartolomeo, Schiano e Vidali.

La seduta termina alle 12,10.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI