

COMMISSIONE X
TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 NOVEMBRE 1961

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.
Proposta di legge (Discussione e rinvio):	
BIANCHI GERARDO ed altri: Norme integrative dell'articolo 8 della legge 1° febbraio 1960, n. 26, relativa al riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. (Urgenza). (2913)	965
PRESIDENTE	965, 966, 967
LOMBARDI RUGGERO, <i>Relatore</i>	966, 967
BIANCHI GERARDO	966
BOGONI	966, 967
COLASANTO	967
VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	967
Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato. (3272)	968
PRESIDENTE	968, 969, 970, 976, 977 978, 979, 980, 981, 982
DEGLI ESPOSTI	968, 969, 973, 974 976, 977, 978, 981
COLASANTO	968, 969, 974, 982
LOMBARDI RUGGERO	969, 974, 975 978, 980, 981
MACRELLI	969
ARMATO, <i>Relatore</i>	969, 977, 981
VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	969, 975, 977, 978, 980, 981
BOGONI	972, 982
SCHIANO	975, 981
BIANCHI GERARDO	979, 980
PUCCI ANSELMO	981

La seduta comincia alle 10,15.

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

Discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Bianchi Gerardo ed altri: Norme integrative dell'articolo 8 della legge 1° febbraio 1960, n. 26, relativa al riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti, Ispettorato Generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. (Urgenza). (2913).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Bianchi Gerardo, Reale Giuseppe, Biagioni, Canestrari e Frunzio: « Norme integrative dell'articolo 8 della legge 1° febbraio 1960, n. 26, relativa al riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

Comunico che la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere favorevole. Parere contrario — anche se favorevole nel merito — ha espresso la Commissione I (Affari Costituzionali). Ritengo opportuno leggere il testo integrale del parere espresso dalla I Commissione:

« La I Commissione, pur riconoscendo che l'esigenza che ha mosso il proponente è fondata e, pur ritenendo che il problema og-

getto della proposta va risolto, si esprime in senso contrario al progetto di legge n. 2913 in quanto reputa che il problema debba essere considerato in una visione unitaria, con riferimento a tutti i dipendenti dello Stato, al cui fine si riferiscono le proposte di legge n. 92, 450, 676, 1035, 1701 e 2723 deferite alla competenza primaria della Commissione I ».

L'onorevole Ruggero Lombardi ha facoltà di svolgere la sua relazione.

LOMBARDI RUGGERO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, come abbiamo testé appreso dalla comunicazione del nostro Presidente, su questa proposta di legge è stato espresso parere favorevole dalla V Commissione Bilancio, mentre è stato espresso parere contrario, più per la questione di competenza che nel merito, dalla I Commissione (affari costituzionali). Io credo che nonostante questo parere, che è solamente in parte contrario, della I Commissione, noi dovremmo approvare senz'altro il provvedimento in esame. Si tratta, infatti, di una ingiustizia evidente commessa a danno di un ristrettissimo numero di funzionari dell'Ispettorato della motorizzazione. Nel 1960 vennero, come è noto, preparati gli organici dei dipendenti dell'Ispettorato della motorizzazione nel quale si era rilevata una notevole carenza di personale. In quel tempo era a disposizione il personale del G.R.A. che era stato sciolto e che quindi rimaneva disoccupato. Questo personale venne immesso, appunto, tra il personale dell'Ispettorato della motorizzazione, in base al titolo di studio posseduto e alle singole posizioni di carriera.

Questa immissione ha determinato naturalmente la saturazione dei posti che via via si rendevano disponibili nei vari gradi della carriera, lasciando indietro i funzionari dell'Ispettorato.

Ecco perché nei riguardi di questi funzionari che si sono visti scavalcare inopinatamente dalla immissione improvvisa di altro personale, si è verificata una vera e propria ingiustizia anche se involontaria. A prescindere dal fatto che approvare questo provvedimento significa sanare questa situazione, si può affermare anche che il provvedimento che noi esaminiamo non determinerà spostamenti importanti in quanto riguarda soltanto nominativamente quindici funzionari del gruppo A, sessanta del gruppo B e tre del gruppo C.

In conclusione, dato che il parere contrario della Commissione affari costituzionali non riguarda il merito del provvedimento sul

quale anzi si esprime favorevolmente, dato che anche in sede ministeriale si riconosce giusto il provvedimento e infine si tratta di sanare una situazione di patente ingiustizia, propongo l'approvazione di questa proposta di legge.

Detto questo mi permetto di anticipare una osservazione che avrebbe dovuto trovare la sua giusta collocazione in sede di discussione degli articoli. Si tratta certamente di una dimenticanza materiale che riguarda il comma IV dell'articolo 8 della legge 1° febbraio 1960 richiamata nel testo dell'articolo 1 della proposta di legge che noi esaminiamo. Quando passeremo ad esaminare gli articoli, quindi, proporrò di aggiungere al testo le parole « comma IV », per i motivi che ho specificato.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole relatore e dichiaro aperta la discussione generale.

BIANCHI GERARDO. Desidero innanzitutto esprimere il mio vivo ringraziamento per la chiara esposizione fatta dall'onorevole Lombardi che ha succintamente ma molto esaurientemente messo in evidenza gli scopi della mia proposta di legge.

A conferma ed a completamento di quanto detto dal relatore desidero aggiungere che da contatti avuti con la Presidenza della I Commissione risulta che quella Commissione sta procedendo all'unificazione dei testi per la elaborazione di un provvedimento generale, secondo quanto accennato nel parere espresso lettori prima dal nostro Presidente. Da questo testo unificato è nettamente esclusa la proposta di legge che noi esaminiamo, onde, ove noi la approvassimo, non entreremmo in nessuna materia oggetto di esame di tutti questi altri disegni e proposte di legge.

Del resto nel nostro caso si tratta di eliminare un errore macroscopico a suo tempo compiuto a danno di un ristrettissimo numero di funzionari e di impiegati, cosa del resto che nel merito è stata anche riconosciuta dalla stessa I Commissione.

Per tutti questi motivi credo che noi possiamo con tutta tranquillità approvare senz'altro la proposta di legge.

BOGONI. Credo che la nostra Commissione debba approvare questa proposta di legge in quanto essa corrisponde — lo hanno detto sia il relatore che il proponente — ad un completamento della legge precedente che riguardava la questione. Alcuni funzionari furono esclusi dalla possibilità di percorrere la normale carriera. Al punto in cui sono giunte le cose sembrerebbe che l'unico ostacolo alla approvazione del provvedimento sia

costituito dal parere contrario espresso dalla I Commissione la quale si fa premura di precisare per altro che quel parere contrario non riguarda il merito del provvedimento,

Quali sono le ragioni di questo parere contrario? La ragione è una sola: l'opportunità di considerare in base ad una visione organica ed unitaria tutti i problemi che riguardano in genere il riordinamento dei ruoli organici del personale. Ora, e lo ha precisato il proponente onorevole Bianchi, anche questa ragione sembra essere caduta, poiché, come è stato detto, la I Commissione (affari costituzionali) ha posto allo studio la elaborazione di un testo unico che abbracci tutta la materia e, per essere più esatti, le proposte di legge n. 93, n. 450, n. 677, e le altre di analogo contenuto; materia dalla quale rimane esclusa la proposta di legge Bianchi.

Per questi motivi, sono anche io favorevole alla approvazione del provvedimento.

COLASANTO. Esprimo anche io parere favorevole all'approvazione della proposta di legge.

PRESIDENTE. Desidero precisare che, pur essendo vero che la I Commissione ha ritenuto fondato il merito della proposta di legge, ha però deciso, sia pure per ragioni di diversa natura, di dare parere contrario. Poiché constatato che l'orientamento della Commissione mi sembra unanime nell'approvare la proposta di legge e poiché d'altro canto non possiamo ignorare il parere contrario della I Commissione, penso che sia opportuno rinviare il provvedimento alla I Commissione invitandola a riesaminarlo e ad esprimere un nuovo parere anche in considerazione delle nuove argomentazioni illustrate dal proponente, dopo aver esaminato gli articoli.

Se nessun altro chiede di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Quale è il parere del rappresentante del Governo?

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si rimette alla Commissione per quanto riguarda il merito, ma sottolinea l'opportunità di chiedere il parere della I Commissione.

Approfitto dell'occasione per dichiarare di non essere contrario all'emendamento preannunciato dall'onorevole Lombardi poiché trattasi di una pura e semplice omissione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Dò lettura dell'articolo 1:

« Il personale di cui all'articolo 8, secondo e quinto comma, della legge 1° febbraio

1960, n. 26, che, alla data di entrata in vigore della presente legge, risulti inquadrato in carriere inferiori a quelle corrispondenti al titolo di studio posseduto, può ottenere il collocamento nella qualifica iniziale dei ruoli aggiunti della carriera corrispondente al titolo di studio posseduto, purché ne faccia domanda entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

Il Relatore propone di inserire dopo le parole « all'articolo 8, secondo », l'altra « quarto ». Il rappresentante del Governo si è dichiarato favorevole.

Pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

L'onorevole Bogoni propone il seguente comma aggiuntivo all'articolo 1: « Entro lo stesso termine, il personale di cui alla tabella V della predetta legge 1° febbraio 1960, n. 26, che si trovi nelle condizioni previste dalla legge 26 febbraio 1952, n. 67 può chiedere l'applicazione in suo favore delle disposizioni di cui alla legge stessa ».

BOGONI. Questo emendamento, onorevoli colleghi, tende a porre tutto il personale appartenente all'Ispettorato della motorizzazione su un piede di parità. È chiaro, difatti, che, come si concede al personale di ruolo la possibilità di ottenere l'inquadramento nelle carriere di ruolo aggiunto corrispondente al titolo di studio posseduto, così la stessa possibilità deve essere data alle altre categorie di personale non di ruolo e salariato. Si tratta, in sostanza, di una misura equitativa a favore di questa altra categoria di personale. Gli interessati, del resto, sono pochi e quindi l'estensione non implica alcun aspetto negativo. Avrei voluto presentare altri emendamenti ma poiché essi avrebbero riguardato una materia alquanto più lata, penso che a ciò si possa provvedere con la presentazione di opportune proposte di legge da presentare in separata sede.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non ho nulla in contrario per quanto riguarda il merito dell'emendamento Bogoni. Desidero però che nei confronti di esso venga chiesto il parere della V Commissione Bilancio.

LOMBARDI RUGGERO, *Relatore*. Non mi oppongo all'emendamento Bogoni.

PRESIDENTE. Con queste precisazioni pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo Bogoni di cui ho dato prima lettura.

(È approvato).

Pongo ora in votazione il testo definitivo dell'articolo 1, con le modifiche approvate:

« Il personale di cui all'articolo 8, secondo, quarto e quinto comma, della legge 1° febbraio 1960, n. 26, che alla data di entrata in vigore della presente legge, risulti inquadrato in carriere inferiori a quelle corrispondenti al titolo di studio posseduto, può ottenere il collocamento nella qualifica iniziale dei ruoli aggiunti della carriera corrispondente al titolo di studio posseduto purché ne faccia domanda entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

« Entro lo stesso termine, il personale di cui alla tabella V della predetta legge 1° febbraio 1960, n. 26, che si trovi nelle condizioni previste dalla legge 26 febbraio 1952, n. 67, può chiedere l'applicazione in suo favore delle disposizioni di cui alla legge stessa ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2.

« Alla copertura dell'onere finanziario derivante dall'attuazione della presente legge sarà provveduto con prelevamento dalle maggiori entrate conseguenti all'applicazione dell'articolo 13 della legge 1° febbraio 1960, n. 26 ».

(È approvato).

La proposta di legge così modificata sarà trasmessa alle Commissioni I e V. Alla I perché voglia rinnovare il parere già espresso alla luce delle nuove considerazioni emerse dalla discussione; alla V perché esprima il parere sull'emendamento Bogoni.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato. (Parere della V e della VI Commissione). (3272).

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

Dobbiamo procedere all'esame degli articoli e degli emendamenti.

All'articolo 1 sono stati presentati due emendamenti, uno dalla Commissione del Bilancio e uno dagli onorevoli Marchesi e Degli Esposti, ambedue sostitutivi dell'intero articolo.

Do lettura dell'articolo 1:

« È approvato un piano decennale di opere e forniture per la spesa complessiva di 800 miliardi di lire, per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento dei mezzi di esercizio, delle linee e degli impianti della rete delle ferrovie dello Stato ».

A questo articolo gli onorevoli Marchesi e Degli Esposti, come dianzi detto, propongono il seguente emendamento:

« Sostituire l'articolo 1 con il seguente:

« È autorizzata la spesa di lire 1.500 miliardi per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento degli impianti della rete delle ferrovie dello Stato, dei mezzi d'esercizio delle linee e dei servizi ed attività connessi con il servizio ferroviario ».

L'onorevole Degli Esposti vuole illustrarlo?

DEGLI ESPOSTI. La sostanza dell'emendamento è tanto evidente che non occorre soffermarsi a lungo su di esso. La modifica alla cifra da stanziare, che da 800 miliardi viene portata a mille e 500 miliardi, ci sembra opportuna per consentire una più efficace azione della legge nel programma di ammodernamento delle ferrovie dello Stato.

COLASANTO. Vorrei pregare l'onorevole Degli Esposti di non insistere nell'emendamento. Noi siamo tutti d'accordo che mille e 500 miliardi non siano neanche sufficienti al programma che si intende adottare per l'ammodernamento delle ferrovie; ma allo stato attuale non sapremmo come spendere questa somma, in relazione ai fini che si propone la legge.

Potremmo, in ogni modo, ripiegare in un ordine del giorno, che inviti il Governo a stanziare una somma maggiore, una somma ulteriore, per il completamento del programma; ma allo stato attuale, ripeto, non possiamo andare oltre gli 800 miliardi, per evitare degli squilibri.

DEGLI ESPOSTI. L'onorevole Colasanto si preoccupa, evidentemente, della capacità di assorbimento della industria italiana, per quanto riguarda la fornitura del materiale. A una somma maggiore, è evidente, corrisponde un impegno maggiore da parte dell'industria e questo, per il momento, pare che non sia possibile.

Ma si potrebbero scaglionare gli stanziamenti non in dieci, ma in quindici anni, ri-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1961

partendoli in due gruppi da 750 miliardi l'uno.

COLASANTO. Non mi sembra opportuno impegnare l'industria privata per le forniture allo Stato, in modo così imponente. Noi dobbiamo fare in modo che si mantenga vivo tutto l'apparato anche competitivo delle industrie italiane.

LOMBARDI RUGGERO. Riferendomi alle osservazioni fatte dall'onorevole Degli Esposti e al testo del suo emendamento mi rendo conto che bisogna contemperare anche talune esigenze del credito che è necessario disciplinare. L'onorevole Degli Esposti dice che noi possiamo scaglionare questi mille e 500 miliardi. Però, quando parliamo di scaglionamento supponiamo una operazione probabilmente a tipo obbligazionario che può fare l'amministrazione delle ferrovie; la quale operazione può essere fatta, per 500 miliardi come per mille e 500 miliardi.

Ma il problema oggi è un po' diverso. Il problema è di ricercare questi 800 miliardi e, contemporaneamente, ricercare come utilizzarli. Con questa cifra si possono fare moltissimi lavori, sempre entro un determinato limite di spesa per ogni anno. Ma l'Amministrazione non può rilanciare tutto il lavoro contemporaneamente. Ecco perché, se trovo giustificata la domanda dei mille e 500 miliardi, che possono consentire la realizzazione di un programma molto più completo che non quello previsto per gli 800 miliardi, non trovo giustificato il fatto che questo debba ritardare il provvedimento degli 800 miliardi che intanto mette a disposizione dell'Amministrazione i fondi necessari per uno sviluppo considerevole. Un ritardo non potrebbe che pregiudicare tutti gli sviluppi futuri, in relazione alle necessità che si devono affrontare e alle possibilità del mercato finanziario.

Per concludere, mi pare che il problema, oggi, dovrebbe circoscriversi, nella nostra discussione, a vedere come il Ministero si prepara alle esecuzioni derivanti dallo stanziamento degli 800 miliardi.

MACRELLI. Mi pare che l'onorevole Degli Esposti abbia voluto dire che, scaglionando altri 750 miliardi, l'impegno attuale degli 800 miliardi resterebbe immutato, anche perché un eventuale nuovo futuro stanziamento rientrerebbe nella materia di questo disegno di legge.

ARMATO, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento perché noi ci troviamo dinanzi a un provvedimento di carattere finanziario, non di fronte a un piano di opere e

di lavori. D'altra parte occorre tenere presente che il provvedimento, e per la sua complessità e per l'entità della somma, avrà delle ripercussioni notevoli sul mercato finanziario, sul mercato dei crediti e così via. Il criterio adottato da questo provvedimento potrebbe essere quello di realizzare una parte del piano e al più presto, non potendosi fare tutto e bene.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A nome del Governo mi dichiaro contrario all'emendamento testè presentato dagli onorevoli Marchesi e Degli Esposti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Marchesi-Degli Esposti.

(Non è approvato).

DEGLI ESPOSTI. Vorrei chiedere al Governo perché, mentre in origine si era partiti da una formulazione che riguardava un piano decennale di opere, nel corso dell'iter legislativo si è addivenuti alla formulazione di un programma di investimenti, semplicemente. Che cosa vuol significare questo?

A che cosa è dovuto questo cambiamento?

ARMATO, *Relatore*. A chiarimento di quanto chiesto dall'onorevole Degli Esposti, risponderò con quanto ha detto la Commissione del Bilancio, la quale, nel dare il parere, chiarisce che, quanto alla spesa di 800 miliardi, non si fa riferimento alla approvazione o elaborazione di un piano decennale, perché in realtà non risulta allegato al provvedimento esaminato.

DEGLI ESPOSTI. La ringrazio, onorevole Armato, per questo suo chiarimento. Evidentemente questo fatto deve ascriversi a negligenza del Governo.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non è esattamente come dice lei, onorevole Degli Esposti. Lei ha fatto riferimento a qualcosa che non è contestuale a questo disegno di legge. Lei ha fatto riferimento alla famosa relazione « dei tre esperti »; quello è uno studio soltanto, dal quale si è pervenuti a questo disegno di legge.

DEGLI ESPOSTI. Nessuno di noi è a conoscenza del testo di questa relazione. Che cosa bisogna fare per ottenerlo?

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. È stato dato a tutti coloro che ne hanno fatto richiesta.

DEGLI ESPOSTI. Ma per quale motivo è necessario farne richiesta, se si tratta di un documento di lavoro?

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1961

PRESIDENTE. Non si tratta di un documento di lavoro nostro o la cui comunicazione ci è dovuta. In questo caso sarei io stesso intervenuto come presidente della Commissione. È un documento che l'Amministrazione mette comunque a disposizione, ma non sarebbe tenuta a farlo.

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo sostitutivo proposto dalla Commissione Bilancio, accettato dal Relatore e dal Governo, di cui dò lettura:

« È autorizzata la spesa di lire 800 miliardi per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento dei mezzi di esercizio delle linee e degli impianti della rete delle ferrovie dello Stato ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2. Ne dò lettura:

« L'Azienda delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni fino a concorrenza della somma di 500 miliardi di lire per la realizzazione delle opere e delle forniture comprese nel piano suddetto che presentano carattere di maggiore urgenza, 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;
» 60 » »	1966-67.

L'iscrizione nel bilancio delle ferrovie dello Stato della somma di 300 miliardi di lire occorrente per completare l'esecuzione del piano di cui al precedente articolo 1, sarà disposta con successivi provvedimenti di legge ».

All'articolo 2 è stato presentato un emendamento degli onorevoli Marchesi e Degli Esposti, che suona così:

« Sostituire l'articolo 2 con il seguente ».

« 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 200 miliardi nell'esercizio	1962-63;
» 200 » »	1963-64;
» 150 » »	1964-65;
» 100 » »	1965-66;
» 100 » »	1966-67

e di lire 750 miliardi da ripartire entro gli esercizi dal 1967-68 al 1971-72 ».

Tale emendamento, data la non approvazione dell'emendamento degli stessi onorevoli Marchesi e Degli Esposti all'articolo 1, si intende precluso.

Pongo quindi in votazione l'articolo 2 nel testo presentato dalla Commissione Bilancio:

« 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;
» 00 » »	1966-67

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

(È approvato).

Pongo quindi in votazione l'articolo 3, al quale non risultano presentati emendamenti, nel testo proposto dalla Commissione Bilancio:

« I fondi occorrenti al finanziamento della spesa di lire 800 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 all'occorrente somma di lire 800 miliardi ».

(È approvato).

L'emendamento degli onorevoli Marchesi-Degli Esposti, relativo a questo articolo, si intende precluso.

Sono stati poi presentati tre emendamenti aggiuntivi ciascuno di un articolo 3 bis: il

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1961

primo dagli onorevoli Lombardi Ruggero, Armato e Petrucci:

ART. 3-bis

« Le opere e le forniture di cui al precedente comma saranno effettuate nei seguenti limiti percentuali:

40 per cento al materiale mobile (carri, carrozze, locomotive, automotrici, ecc.);

25 per cento alle opere di carattere immobiliare (opere stradali, ponti, fabbricati, ecc.);

30 per cento alle installazioni (armamenti, impianti di trazione elettrica, segnalazioni, ecc.);

5 per cento ai fabbricati di servizio, agli alloggi, case cantoniere, ecc.

Qualora nell'esecuzione delle opere e delle forniture dei singoli gruppi non venissero raggiunti, per sopravvenute cause tecniche ed economiche i predetti limiti percentuali, il Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio di Amministrazione, ha facoltà di impiegare i fondi disponibili nelle opere e nelle forniture comprese negli altri gruppi ».

Il secondo, degli onorevoli Bogoni, Concas, Fabbri, Landi e Schiavone:

ART. 3-bis

« L'assunzione degli impegni di spesa da parte dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, relativi all'esecuzione della presente legge, deve avvenire sulla base di un programma di massima che indichi le opere da finanziare e realizzare a carico del ricavato dei prestiti di cui all'articolo 3, e determini le disponibilità da assegnare al riclassamento e potenziamento, rispettivamente, degli impianti fissi e del materiale rotabile. Il programma ripartirà le assegnazioni al riclassamento e potenziamento degli impianti fissi tra:

1°) raddoppio e quadruplicazione dei binari su linee o tratti di linee della rete principale, la cui potenzialità, tenuto conto dell'esistente intensità di circolazione dei treni e del suo previsto sviluppo, non possa essere aumentata con altre misure;

2°) ampliamento, ammodernamento e sistemazione dei grandi scali merci, con particolare riferimento a quelli di Torino, Milano, Genova, Mestre, Bologna, Roma, Napoli, Bari, Messina e Catania;

3°) potenziamento dell'armamento e miglioramento della via, comprese le relative opere d'arte;

4°) ammodernamento e potenziamento degli impianti di segnalamento e sicurezza nonché delle comunicazioni telegrafiche;

5°) elettrificazione della rete;

6°) ammodernamento e potenziamento delle officine, dei depositi nonché degli altri impianti strettamente e direttamente legati all'efficienza e alla sicurezza dell'esercizio;

7°) rettifiche di tracciati sulla base del calcolo della presumibile redditività economica aziendale.

Le opere contemplate dai punti 3, 4, 5, 6 e 7 del precedente comma devono avere particolare e prioritario riferimento alle linee della rete principale risultante dall'annesso grafico.

Il programma ripartirà le assegnazioni al riclassamento e potenziamento del materiale rotabile tra:

1°) mezzi di trazione elettrici e diesel-elettrici;

2°) automotrici a combustione interna, elettromotrici ed elettrotreni;

3°) carri;

4°) carrozze e bagagliai;

5°) navi-traghetto ».

Il terzo, degli onorevoli Degli Esposti e Marchesi:

ART. 3-bis

« L'assunzione degli impegni di spesa da parte della Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, relativi alla esecuzione della presente legge, deve avvenire sulla base di un programma di massima che indichi le opere da finanziare e realizzare a carico del ricavato dei prestiti di cui all'articolo 2 e determini le disponibilità da assegnare al ri-classamento rotabile.

Il programma ripartirà le assegnazioni al ri-classamento e potenziamento degli impianti fissi tra:

1°) raddoppio e quadruplicazione dei binari su linee o tratti di linee della rete principale, la cui potenzialità, tenuto conto dell'esistente intensità di circolazione dei treni e del suo previsto sviluppo, non possa essere aumentata con altre misure;

2°) ampliamento, ammodernamento e sistemazione dei grandi scali merci;

3°) potenziamento dell'armamento e miglioramento della via, comprese le relative opere d'arte;

4°) ammodernamento e potenziamento degli impianti di segnalazione e sicurezza nonché delle telecomunicazioni;

5°) unificazione del sistema di trazione elettrica e completamento della elettrificazione sulle linee aventi carattere di integrazione della rete principale;

6°) ammodernamento e potenziamento delle officine, dei depositi nonché degli altri impianti strettamente e direttamente legati alla efficienza e alla sicurezza dell'esercizio;

7°) aumento e miglioramento degli alloggi per il personale, comprese le case cantoniere nonché dei dormitori, delle mense, degli ambulatori e degli altri impianti e servizi destinati ad uso di servizio del personale ferroviario;

8°) rettifiche di tracciati;

Il programma ripartirà le assegnazioni al riclassamento e potenziamento del materiale rotabile tra:

1°) mezzi di trazione elettrici e diesel-elettrici;

2°) automotrici a combustione interna, elettromotrici ed elettrotreni;

3°) carri, carrozze e bagagliai;

4°) navi traghetto ».

BOGONI. Onorevoli colleghi, in linea di massima noi siamo d'accordo per l'approvazione di questo disegno di legge, ora che la Commissione Bilancio ha deciso per lo stanziamento complessivo degli 800 miliardi. Debbo rilevare che le nostre critiche sono state ritenute valide e sono state accettate dalla Commissione del Bilancio, e debbo anche rilevare che i « tre saggi » hanno riconosciuto le nostre istanze e le nostre richieste.

Il disegno di legge, che ci viene oggi presentato dal Governo, ha però delle lacune e questi nostri emendamenti si propongono, appunto, di colmarle.

Questi tendono ad evitare che si cada in errori che sono molto facili e direi quasi naturali, in Amministrazioni che sono dirette da uomini e che, quindi, potrebbero farne strumento di gruppi, di partito, di scopi elettorali.

Vedo che anche i colleghi dell'altra parte hanno presentato un emendamento aggiuntivo costituente un nuovo articolo 3-bis, proponendosi il nostro stesso intento.

Il Relatore e diversi colleghi sono intervenuti e hanno fatto rilevare come siano indispensabili i raddoppiamenti e i miglioramenti delle grandi linee nazionali. Si è parlato della Napoli-Reggio Calabria, della Reg-

gio Calabria-Bari, della Taranto-Bari e di tante altre linee.

È vero che la legge sulla riforma di struttura dell'Azienda delle ferrovie non è ancora discussa, ma è chiaro che l'assunzione degli impegni di spesa da parte dell'Amministrazione, in virtù di questo disegno di legge, debba essere basato su un programma di massima che indichi le opere da finanziare e realizzare.

Per questo il nostro emendamento prevede, in larga parte, nei diversi punti, la ripartizione di questo programma di massima, e cioè, raddoppio dei binari, tenuto conto della potenzialità e della intensità di circolazione dei treni; ampliamento dei grandi scali merci; ammodernamento delle vie accessorie, degli impianti di segnalamento e sicurezza: elettrificazione e via dicendo.

Collegato a questo emendamento è un altro, che con altri del mio gruppo ho presentato e che, formando un nuovo articolo 3-ter, si occupa dell'Istituto Nazionale Trasporti. Esso ha lo scopo di potenziare i servizi automobilistici complementari dell'esercizio ferroviario.

È logico che, nei riguardi di questo istituto occorre provvedere a un congruo aumento del capitale, che non si è più verificato fin dal 1949.

Sono necessari problemi di riforma, di struttura, di organizzazione dell'I.N.T., perché questo possa adempiere, organicamente, alle funzioni e alle attività correlate al servizio ferroviario.

I dieci miliardi di lire, previsti in questo articolo, appaiono sufficienti a garantire uno sviluppo serio della attività di questo Istituto.

Noi ci siamo sempre battuti per il potenziamento dell'Istituto Nazionale Trasporti. Ebbene, oggi si presenta l'occasione di fare qualcosa in favore di questo istituto e non dobbiamo farla passare invano.

In particolare, il problema dell'I.N.T., richiama quello dei rami secchi. Il treno, come sappiamo, è garanzia di sicurezza, di risparmio, di comodità, per la collettività; è un servizio sociale. Se noi sostituiamo questi rami secchi con dei servizi automobilistici, è logico che dobbiamo offrire le stesse garanzie, le stesse sicurezze.

Gli emendamenti 3-bis e 3-ter riguardano in sostanza una auspicata limitazione della discrezionalità del Ministro dei trasporti nel definire i programmi e nell'approvare i progetti di spesa. E ciò può essere ottenuto principalmente vincolando, nei confronti delle

deliberazioni ministeriali, i pareri che per legge il Consiglio di amministrazione delle ferrovie deve esprimere sulla complessa materia.

A ciò si può obiettare che il disegno di legge per la riforma di struttura della azienda ferroviaria pendente davanti alla Camera si ripromette appunto di sistemare questo aspetto del problema. Ma scaturisce evidente il rilievo che si tratta di un disegno di legge tuttora *pendente* e chissà ancora per quanto tempo. Poichè noi siamo sul punto di approvare questo provvedimento, in questa stessa sede desideriamo porre le prime garanzie.

D'altra parte, il principio di conferire valore vincolante ai pareri di organi collegiali presieduti dalla autorità politica alla quale spetta normalmente il potere deliberante, non solo non è ignoto al nostro ordinamento giuridico, ma anzi, si può dire che esso è largamente applicato. È opportuno aggiungere che tutta la materia riguardante lo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato viene regolamentata dal Consiglio di amministrazione dell'azienda, anche se detto Consiglio è presieduto dal Ministro dei trasporti.

Pertanto le nostre proposte in ordine a questo problema non possono essere considerate *abnormi* perchè sono, al contrario, del tutto giustificate ed opportune rispetto ai fini che noi ci proponiamo di conseguire.

L'emendamento aggiuntivo dell'articolo 3-*quinquies* tende a porre l'azienda autonoma delle ferrovie in condizioni di assumere impegni di spesa necessari per riclassare e potenziare il materiale rotabile anche prima che i programmi di cui all'articolo 5 siano stati approvati.

Non c'è da temere certamente che possano essere prese decisioni clientelistiche perchè maggiore è la disponibilità del materiale rotabile e meglio è. Eventualmente, occorrerà essere attenti nell'evitare che le commesse diventino appannaggio di gruppi monopolistici. E a questo fine servirà molto il parere vincolante e non semplicemente consultivo del Consiglio di amministrazione.

L'emendamento aggiuntivo dell'articolo 3-*sexties* considera l'immediata collocazione delle commesse con i conseguenti ordinativi a favore dell'industria siderurgica e dei relativi piani di lavorazione. Con tale emendamento si dà la migliore dimostrazione del modo responsabile con il quale noi affrontiamo l'intero problema della programmazione. Il programma dovrà stabilire la continuità degli investimenti per gli impianti fissi

che è un settore nel quale normalmente si esercita il clientelismo dell'autorità politica.

Chiedo scusa se ogni tanto noi ritorniamo su questo problema ma si tratta di una realtà che nessuno può disconoscere e che è costantemente presente agli occhi nostri e della collettività.

Vi è infine un ultimo emendamento che riguarda la società Larderello. A proposito di esso non intervengo perchè altri lo faranno per esprimere il nostro punto di vista su quella società. Desidero però richiamare l'attenzione del Governo per insistere sulla opportunità che la sostanza degli emendamenti da noi presentata venga accolta. E ciò non per una presa di posizione aprioristica ma perchè pensiamo che gli 800 miliardi che lo Stato deve reperire (e noi avremmo voluto che i fondi fossero di più) servano a rendere veramente più moderne ed attrezzate le nostre ferrovie.

Ecco perchè insistiamo tanto sui nostri emendamenti. Anzi, a questo proposito, ho il dovere di comunicare che, qualora essi fossero respinti dal Governo, noi saremmo obbligati a chiedere la rimessione in Aula del provvedimento. Né si dica che con questo noi ritardiamo l'approvazione del disegno di legge. Da anni noi abbiamo chiesto al Governo di presentare in Parlamento un provvedimento in questo senso, denunciando continuamente lacune e carenze determinatesi nella gestione delle ferrovie dello Stato. Lacune e carenze che dopo di noi sono state messe anche in evidenza (e ciò ci conforta moltissimo) anche dalla commissione ministeriale dei « tre saggi ».

Anche noi desideriamo che questo provvedimento venga approvato al più presto e che però in esse siano contenute le necessarie garanzie per una ordinata amministrazione e per lo sviluppo e l'ammodernamento delle ferrovie dello Stato.

DEGLI ESPOSTI. Desidero fare alcune osservazioni. Gli emendamenti proposti dai colleghi Lombardi, Armato e Petrucci si muovono nella direzione che noi stessi approviamo e cioè verso una individuazione più precisa delle priorità e verso una fisionomia ben delineata degli investimenti. Credo quindi che si tratta di proposte apprezzabili in quanto mirano a definire alcuni punti essenziali di riferimento anche se, ovviamente, una elaborazione di questa natura presupponga una posizione preclusiva nei confronti della previsione da noi fatta e contenuta in taluni emendamenti-stralcio, in ordine ai problemi dell'I.N.T. e della Larderello.

Mi sembra perciò che gli emendamenti presentati dal collega Lombardi non siano in contrasto con i nostri che in definitiva riflettono le stesse cose e in più una serie di altre iniziative per rendere più ampio ed organico il programma degli investimenti.

Fatte queste considerazioni, vorrei chiedere adesso ai presentatori e quindi anche al rappresentante del Governo se ritengono opportuno fra l'altro di prendere nuovamente in considerazione la proposta dell'onorevole Lombardi Ruggero relativa alla questione della riserva del 5 per cento degli stanziamenti complessivi per i fabbricati di servizio, case cantoniere, alloggi, eccetera. Tradotto in termini concreti il 5 per cento significa una cifra di 25 miliardi di lire nei primi 5 anni e 15 miliardi negli altri 5 anni. Ovviamente, si tratta di una cifra insufficiente. Il Ministro sta concertando — e credo che la questione sia in fase già abbastanza avanzata — con i sindacati per far sì che entro il 1962 sia possibile ottenere una prima *tranche* di investimenti per alloggi, pari a 10 miliardi di lire. Questa somma probabilmente verrà circoscritta alla costruzione di case per i ferrovieri e non anche a quella di case cantoniere al cui problema il relatore ha dedicato uno spazio notevole per l'importanza da esso rivestita.

Come è possibile, stando così le cose, onorevoli colleghi, pensare di risolvere questo complesso problema utilizzando soltanto il 5 per cento degli stanziamenti? Ecco perché mi permetto di proporre che questa percentuale venga aumentata almeno di un altro due o tre per cento.

COLASANTO. Io penso che i finanziamenti per la costruzione di case ai ferrovieri debbano provenire da altre fonti.

DEGLI ESPOSTI. Questa è un'altra questione. Per rimanere entro i termini della discussione desidero ripetere che la quota del 5 per cento è assolutamente insufficiente. Occorre tenere presente che, in base a taluni calcoli aziendali fatti a questo riguardo, risulta che solo 50 mila ferrovieri hanno un alloggio a riscatto. Occorre anche considerare che gli investimenti per la costruzione di case a riscatto per i ferrovieri sono investimenti oltretutto economicamente convenienti: si tratta infatti di personale che deve essere reperibile continuativamente e che quindi necessita di un alloggio che sia situato il più vicino possibile alla ferrovia. Ciò costituisce per altri aspetti anche un risparmio da parte della amministrazione ferroviaria sulle competenze, sull'orario di lavoro, eccetera. Un

investimento in questo senso, in altri termini, è produttivo e quindi un aumento della percentuale destinata a questo scopo dovrebbe essere considerato con favore.

LOMBARDI RUGGERO. Ho ascoltato attentamente quanto è stato detto dai colleghi Bogoni e Degli Esposti. Vorrei richiamare l'attenzione della Commissione su alcuni punti che mi sembrano preliminari. Innanzitutto ci troviamo di fronte ad un provvedimento di natura squisitamente finanziaria con il quale si desidera conferire alle ferrovie dello Stato la possibilità di disporre di uno stanziamento di 800 miliardi di lire suddiviso in dieci anni. Non è escluso che quando le situazioni di mercato lo consentano, in relazione ai bisogni normali della azienda ferroviaria, si possa arrivare ad ulteriori finanziamenti anche nel corso dei 10 anni.

Si può osservare che con l'emendamento da me proposto per una ripartizione indicativa degli 800 miliardi quasi entriamo nella sfera dei poteri del Ministro. Su questo non vi sono dubbi. Ma ciò forse può essere consentito dal fatto che si tratta di una indicazione generale senza interferire sul piano della responsabilità del potere esecutivo.

Per questo sono convinto che non è opportuno indicare minutamente in questo provvedimento le linee che debbono essere raddoppiate, i materiali che debbono essere adoperati, gli investimenti da fare in questo o quel settore ed in maniera eccessivamente particolareggiata.

La materia rientra nella discussione del bilancio dei trasporti, di una mozione, di una legge che obblighi il Ministero a considerare con evidenza una situazione o l'altra, ma non mi pare che sia propria del disegno di legge in questione.

D'altra parte, se è vero che il consiglio di amministrazione ha attualmente potere solo consultivo, è anche vero che in tutta la storia delle ferrovie non vi sia stato caso in cui il parere consultivo del consiglio non sia diventato il parere definitivo del Ministro dei trasporti.

Ma il problema, onorevole Degli Esposti, è diverso.

Noi vogliamo che ci sia un consiglio di gestione con poteri deliberativi e tutto questo lo vogliamo inserire in un organismo politico a livello ministeriale e non fuori del ministero come potrebbe apparire dal testo di questo disegno di legge.

Noi siamo quindi contrari e non sussiste la preoccupazione avanzata dall'onorevole

Degli Esposti che questo consiglio abbia solo potere consultivo e non deliberativo.

Per quanto riguarda altri problemi come il raddoppio della linea ferroviaria Sanremo-Genova o della linea Taranto-Reggio Calabria e di altre, io credo che ci si possa avvalere di un ordine del giorno, senza entrare nel merito.

E c'è un altro problema politico più grave, avanzato dall'onorevole Bogoni: quello dei monopoli. Siamo d'accordo che bisogna incidere sui monopoli, siamo d'accordo che debbono essere costruite strade il cui potere può non rientrare nel Ministero dei trasporti, siamo d'accordo che si stabiliscano norme precise per la sostituzione delle linee ferroviarie con le linee automobilistiche, siamo d'accordo sul problema dell'Istituto Nazionale Trasporti, ma noi non possiamo affrontare questo argomento in sede di discussione finanziaria. Quanto al problema della Società Larderello, è evidente che vi è un limite nella utilizzazione della energia elettrica prodotta, oltre il quale il valore della stessa energia è inferiore al normale.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Senza dubbio inferiore al valore normale della energia elettrica. Noi abbiamo voluto acquisire alla Società Larderello la possibilità di operare per le ferrovie. Non vedo quindi come questo problema possa essere inserito in questa legge di natura finanziaria.

L'onorevole Bogoni ha detto che questa legge è stata proposta da molti anni. Ma tante e tante leggi noi proponiamo da molti anni, ma ciò non impedisce che, nonostante taluni ritardi, si cerchi di migliorare la situazione. E molto abbiamo potuto attuare, in questo senso, pure con leggi presentate da tanti anni. Non si vorrà per questo ritardare l'iter di questa legge, come ha fatto intendere l'onorevole Bogoni, affermando che se non si accettano, da parte del Governo, determinate condizioni, si andrà in Aula. Noi oggi abbiamo una necessità da soddisfare: non ritardare il corso di questa legge.

SCHIANO. Vorrei fare alcune osservazioni sugli emendamenti che sono stati qui presentati.

Prendo atto del fatto che l'onorevole Lombardi Ruggero ha voluto, anche lui, presentare un emendamento che, per il suo contenuto, non esito a giudicare come una premessa agli emendamenti presentati dalla mia parte.

Per quanto riguarda la elencazione particolareggiata di lavori e per quanto concerne la priorità di certi lavori, devo dire che si

avverte la necessità di questa elencazione, se non particolareggiata, come indicazione di scelta.

Per quanto riguarda il consiglio di amministrazione si sa bene che il suo potere è consultivo e non deliberativo. Ha detto l'onorevole Bogoni e lo ha anche ripetuto l'onorevole Lombardi Ruggero, che non si sono mai verificati casi in cui i pareri del consiglio di amministrazione non siano stati ascoltati dal Ministro dei trasporti.

Ma questo è un argomento etico-politico, non è un argomento giuridico e concreto.

Il fatto che i pareri del consiglio di amministrazione, dato che si sono succeduti ministri democratici, siano stati sempre ascoltati, non annulla la vigente norma ed il principio che il parere del consiglio di amministrazione è un parere consultivo e non deliberante.

LOMBARDI RUGGERO. Ma esiste un potere esecutivo, che è emanazione del Parlamento.

SCHIANO. Non giriamo inutilmente attorno ad una situazione di fatto e di diritto, onorevole Lombardi. La verità è che finché non sarà approvata la auspicata legge che conferisce al consiglio di amministrazione questo potere deliberativo, il consiglio stesso — allo stato — è dotato di potere consultivo e non ha forza deliberante. Praticamente, quindi, il problema è quello testé accennato dall'onorevole Bogoni, secondo il nostro emendamento, e non quello avanzato dal collega Lombardi.

Per quanto riguarda l'I.N.T. e la Società Larderello il collega Lombardi Ruggero si dichiara d'accordo ma — dice — « non come problema da risolvere in questa sede ».

LOMBARDI RUGGERO. Si tratta di una società anonima!

SCHIANO. D'accordo. Però, con l'o.d.g. nostro praticamente viene fin da ora chiesto un accantonamento di somme per provvedere agli accennati adempimenti. Lo scopo è giusto ed evidente, del resto, se si considera il carattere pubblico dei servizi svolti non solo dall'I.N.T. ma, per altri aspetti, anche dalla Società Larderello.

Fatto debitamente presente che noi tendiamo a far sì che i servizi e le attività sopradette siano affidati ad organismi statali e non a privati, per quel che riguarda questo provvedimento abbiamo il dovere di far presente che va rafforzato l'I.N.T. e la stessa Società Larderello anche con un migliore riordinamento. Si è parlato e si parla di vuoti, di perplessità, eccetera. D'accordo. Ma perché

non porvi riparo? Del resto abbiamo di fronte a noi proprio l'esempio che ci viene dato dalla organizzazione amministrativa ed aziendale delle ferrovie dello Stato che sono, nel complesso, bene amministrate ed organizzate, nel modo migliore. Perché non applicare alle altre branche gli stessi criteri?

Concludo perciò ribadendo la necessità di approvare gli emendamenti da noi presentati che, ripeto, rappresentano la garanzia per la realizzazione di tutti quei presupposti enunciati dagli stessi emendamenti Armato e Lombardi.

PRESIDENTE. Gli emendamenti Bogoni e Degli Esposti costituendo il nuovo articolo 3-bis, essendo identici potrebbero essere votati contemporaneamente.

DEGLI ESPOSTI. Onorevole Presidente, insisto sulla votazione del mio emendamento.

PRESIDENTE. Sta bene. Pongo allora in votazione l'emendamento Bogoni all'articolo 3-bis, di cui ho dato prima lettura:

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Degli Esposti all'articolo 3-bis, già letto in precedenza.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento degli onorevoli Bogoni, Schiano, Concas, Landi e Fabbri, costituente un nuovo articolo 3-ter, considerando assorbito l'emendamento Degli Esposti, identico nella sostanza. Ne do lettura:

« aggiungere il seguente articolo 3-ter:

« L'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato è autorizzata a finanziare, a carico dei ricavi dei prestiti di cui alla presente legge, fino alla concorrenza massima di lire 10 miliardi, il graduale aumento di capitale della società per azioni Istituto Nazionale Trasporti allo scopo di promuovere il potenziamento delle attrezzature destinate all'esercizio dei servizi automobilistici contemplati dal regio decreto legge 21 dicembre 1931, n. 1575 nonché all'esercizio dei servizi complementari e accessori dell'esercizio ferroviario.

Il potenziamento delle attrezzature della società di cui al precedente comma, avrà luogo sulla base di un programma tecnico-economico di massima che, per quanto attiene all'assunzione e gestione dei servizi automobilistici sostitutivi ed integrativi della rete ferroviaria, tenga conto dei tempi previsti per l'eventuale sostituzione totale o par-

ziale dei servizi ferroviari su linee o tronchi di linee della rete ».

(Non è approvato).

L'emendamento Degli Esposti e Marchesi che ho dichiarato assorbito era infatti così formulato:

« Aggiungere il seguente articolo 3-ter:

« L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a finanziare, a carico del ricavato dei prestiti di cui alla presente legge, fino alla concorrenza massima di lire 10 miliardi, il graduale aumento di capitale della società per azioni Istituto Nazionale Trasporti, allo scopo di promuovere il potenziamento delle attrezzature destinate all'esercizio dei servizi automobilistici contemplati dal regio decreto legge 21 dicembre 1931, n. 1575, nonché all'esercizio dei servizi complementari ed accessori dell'esercizio ferroviario.

Il potenziamento delle attrezzature della società di cui al precedente comma, avrà luogo sulla base di un programma tecnico-economico che, per quanto attiene all'assunzione e gestione dei servizi automobilistici sostitutivi ed integrativi della rete ferroviaria, tenga conto dei tempi previsti per l'eventuale sostituzione totale o parziale dei servizi ferroviari su linee o tronchi di linee della rete ».

Vi è ora un emendamento degli onorevoli Concas, Bogoni, Schiano, Landi e Fabbri aggiuntivo del seguente articolo 3-quater:

« Aggiungere il seguente articolo 3-quater:

« I programmi di cui ai precedenti articoli 3 e 4 sono approvati con decreto del Ministro dei trasporti, su conforme parere del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Le modificazioni dei programmi di cui al comma precedente sono approvate con la medesima procedura.

L'assunzione degli impegni di spesa, nonché i progetti per lavori e provviste relativi all'esecuzione dei programmi, di cui al primo comma del presente articolo, sono approvati con decreto del Ministro dei Trasporti, su conforme parere del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il Ministro dei trasporti presenterà al Parlamento, in allegato allo stato di previsione dell'entrata e della spesa dell'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato per l'eserci-

ziò 1962-63, i programmi di cui al primo comma del presente articolo.

A partire dall'esercizio 1963-64 il Ministro dei trasporti comunicherà annualmente al Parlamento, in allegato agli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, le modificazioni apportate ai programmi di massima di cui al precedente comma, nonché lo stato di avanzamento delle opere ivi contemplate ».

Di identico contenuto è l'emendamento presentato dagli onorevoli Degli Esposti e Marchesi così formulato:

« Aggiungere il seguente articolo 3-*quater*:

« I programmi di cui ai precedenti articolo 2-*bis* e *ter* sono approvati con Decreto del Ministro dei Trasporti, su conforme parere del Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Le modificazioni dei programmi di cui al comma precedente sono approvate con la medesima procedura.

L'assunzione degli impegni di spesa nonché i progetti per lavori e provviste relativi alla esecuzione dei programmi di cui al 1° comma del presente articolo sono approvati con decreto del Ministro dei Trasporti, su conforme parere del Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il Ministro dei trasporti presenterà al Parlamento, in allegato allo stato di previsione della entrata e della spesa della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1962-63, i programmi di massima di cui al 1° comma del presente articolo.

A partire dall'esercizio 1963-64 il Ministro dei trasporti comunicherà annualmente al Parlamento, in allegato agli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, le modificazioni apportate ai programmi di massima di cui al precedente comma nonché lo stato d'avanzamento delle opere ivi contemplate ».

DEGLI ESPOSTI. Poiché, se ho ben capito, il Relatore ha motivato il suo dissenso in ordine a questo emendamento con il fatto che il consiglio di amministrazione, secondo la proposta governativa, può avere potere deliberante e poiché nel testo dell'articolo questo principio non è collegato strettamente all'approvazione delle proposte di legge sulla modifica dei consigli di amministrazione, vorrei motivare il significato dell'emendamento

stesso. Negli ultimi due periodi dell'articolo 3-*quater* si precisa che il Ministro dei trasporti presenterà al Parlamento, in allegato agli stati di previsione per l'esercizio 1962-63 i programmi di massima di cui al primo comma dello stesso articolo. Cioè si chiede che il Governo unisca al bilancio i dati della parte del piano realizzata, nonché le modifiche che anno per anno il piano stesso deve subire. Si precisa, inoltre, che a decorrere dall'esercizio 1963-64 il Ministro dei trasporti comunicherà al Parlamento, in allegato agli stati di previsione dell'Azienda autonoma, le modificazioni apportate ai programmi di massima nonché lo stato di avanzamento delle opere ivi previste.

Vorrei perciò pregare i colleghi della maggioranza affinché, anche nel caso in cui essi respingano la prima parte dell'emendamento, approvino almeno la seconda parte di esso che afferma un principio per nulla contrastante con gli orientamenti espressi dagli stessi colleghi di maggioranza.

Mi permetto, per conseguenza, di sottoporre all'attenzione del nostro Presidente l'opportunità di votare l'emendamento per divisione.

ARMATO, *Relatore*. In linea di massima non sono contrario alla tesi dell'onorevole Degli Esposti. Tuttavia faccio notare che in tal modo si stabilirebbe un curioso precedente quale è quello di obbligare il Governo sotto forma di *spezzatino* (e in questo caso *spezzatino* ferroviario) ad unire ad ogni presentazione di bilancio l'anticipazione di una parte del piano che è cosa in un certo senso indeterminabile.

Poiché in linea di massima, ripeto, sono d'accordo, sarebbe opportuno conoscere il parere del rappresentante del Governo per sapere se in occasione della presentazione del prossimo bilancio del Ministero dei trasporti, il Ministro sarà in grado di allegare quanto viene chiesto dall'onorevole Degli Esposti.

PRESIDENTE. Si dovrebbe quindi modificare il testo.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In linea generale credo che il principio possa essere accolto. Tuttavia non credo sia il caso di includere questo punto nel testo legislativo.

Circa le date e cioè se con la presentazione del prossimo bilancio sarà possibile allegare ad esso il piano definitivo dei lavori, non sono in grado di dare una risposta precisa. E ciò ovviamente perché non sono in grado di sapere con esattezza quando l'amministrazione lo avrà portato a termine. Il piano sarà portato a termine, ed io posso aggiungere an-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1964

che al più presto possibile, ma non sono in grado di precisare con esattezza la data.

DEGLI ESPOSTI. Si può sempre indicare una data che includa un largo margine, ad esempio: gennaio del 1963.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Io credo anche prima. Penso che il Governo potrebbe accettare un ordine del giorno che lo inviti ad elaborare il piano al più presto possibile...

PRESIDENTE. Comunque, non oltre il gennaio del 1963.

DEGLI ESPOSTI. Con l'aria che tira, mi sia consentita questa espressione, potremmo anche considerarci sodisfatti. Ma poiché in questo caso non si chiede una concessione ma un diritto noi sappiamo che l'unica sede (e purtroppo nemmeno ciò a volte è sufficiente) è quella del testo di legge. Tutti sanno che gli ordini del giorno lasciano il tempo che trovano e che sono diventati ormai tristemente famosi per la loro ingloriosa fine. Perché non inserire questo punto nel testo degli articoli, se il Governo è d'accordo?

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ripeto, nella sostanza sono d'accordo, ma vorrei che essa fosse trasfusa in un ordine del giorno.

LOMBARDI RUGGERO. Ma perché? Il Governo ogni anno a partire dal 1963-64 deve presentare il programma delle opere da realizzare e riferire su quanto è stato realizzato. In linea di fatto ciò avviene normalmente perché quando si discutono i bilanci, di fronte a centinaia di ordini del giorno con i quali si chiede l'istituzione di questa o quella linea, il Governo dice praticamente quello che ha fatto e quello che ha in animo di fare. Non vedo quindi per quale motivo non si possa inserire in un testo legislativo una norma che viene rispettata praticamente e normalmente in linea di fatto. Mettiamo pure l'obbligo di allegare questi resoconti preventivi e consuntivi del piano. In ciò non vedo nulla di strano. Né il Governo può temere la discussione su ciò che è stato fatto o su quello che ha in animo di fare, anche perché si tratta di una cosa, ripeto, che normalmente viene fatta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento degli onorevoli Concas ed altri, aggiuntivo all'articolo 3-*quater*, sul quale il Relatore e il rappresentante del Governo hanno espresso parere contrario, avvertendo che ove l'emendamento non fosse approvato, resta impregiudicata l'ultima parte di esso relativa ai programmi.

(Non è approvato).

L'emendamento degli onorevoli Degli Esposti e Marchesi, aggiuntivo dell'articolo 3-*quater*, di identico contenuto a quello Concas ed altri, resta precluso dalla suddetta votazione.

Parimenti dichiaro preclusi gli emendamenti degli onorevoli Bogoni ed altri e degli onorevoli Degli Esposti e Marchesi, aggiuntivi ciascuno di un articolo 3-*quinqües* del seguente tenore:

« Aggiungere il seguente articolo 3-*quinqües*:

« L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni di spesa fino a concorrenza di lire 200 miliardi per il riclassamento e il potenziamento del materiale rotabile, anche prima che i programmi di cui all'articolo 5 siano approvati ».

Sostituire l'articolo 3-*quinqües* con il seguente:

« L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni di spesa fino a concorrenza di lire 200 miliardi per il riclassamento ed il potenziamento del materiale rotabile, anche prima che i programmi di cui agli articoli 2-*bis* e *ter* siano approvati ».

Passiamo all'articolo 4:

« I mutui di cui al precedente articolo 3 saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra l'Azienda delle ferrovie dello Stato e gli Enti mutuanti, con l'intervento del Ministro per il tesoro e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

Il servizio dei mutui sarà assunto dall'Azienda delle ferrovie dello Stato a partire, per ciascun mutuo, dall'esercizio finanziario nel quale il mutuo stesso sarà stato contratto. Le rate di interessi e ammortamento saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci della stessa Azienda e specificatamente vincolate a favore dell'Ente mutuante ».

Su di esso non sono stati presentati emendamenti. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 5, al quale non risultano presentati emendamenti:

« Le rate di ammortamento in conto capitale dei mutui da contrarre in applicazione della presente legge saranno rimborsate dal Ministero del tesoro all'Azienda autonoma

delle ferrovie dello Stato e saranno, pertanto, iscritte negli stati di previsione della spesa di detto Ministero e, correlativamente, negli stati di previsione dell'entrata dell'Azienda ferroviaria.

Alla stessa Azienda ferroviaria compete pure il rimborso delle rate di ammortamento in conto capitale dei mutui che siano stati o debbano essere contratti in applicazione di precedenti specifiche autorizzazioni di legge ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 6, al quale non sono stati presentati emendamenti:

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

(È approvato).

Pongo in discussione l'articolo 7. Ne dò lettura:

« L'Azienda delle ferrovie dello Stato è tenuta a riservare, a modifica di quanto disposto dall'articolo 2 della legge 6 ottobre 1950, n. 835, una quota non inferiore ai due quinti delle forniture e lavorazioni riguardanti l'attuazione del piano decennale di investimenti di cui al precedente articolo 1, in favore degli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare ».

All'articolo 7 abbiamo un emendamento presentato dal Governo, mentre l'onorevole Frunzio ritira il suo, che era il seguente: « Sostituire le parole "una quota non inferiore ai due" con le parole "una quota non inferiore ai tre" ».

L'emendamento, sostitutivo dell'articolo 7, presentato dal Governo, è il seguente:

« Sostituire l'articolo 7 con il seguente:

« È fatto obbligo all'Azienda delle ferrovie dello Stato di eseguire, fino alla concorrenza della somma di 320 miliardi, opere e forniture per il rinnovamento, il riassetto, l'ammodernamento e il potenziamento delle linee e degli impianti ferroviari dell'Italia meridionale e insulare, nonché dei mezzi di esercizio destinati ai servizi delle linee e degli impianti medesimi.

Le forniture e le lavorazioni occorrenti per l'esecuzione delle opere previste dal precedente comma sono riservate, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a ca-

rrattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare.

In ogni caso le forniture di materiale rotabile non potranno essere d'importo inferiore ai due quinti della relativa spesa complessiva ».

Al testo governativo, l'onorevole Colasanto propone il seguente emendamento: al primo comma dopo le parole « di eseguire » aggiungere l'altra « almeno ».

BIANCHI GERARDO. Sono d'accordo sull'emendamento presentato dal Governo, ma non sono d'accordo su quello proposto dall'onorevole Colasanto, perché non condivido la sua preoccupazione circa l'assegnazione delle forniture all'industria meridionale, almeno fino alla concorrenza di 320 miliardi. Bisogna considerare che le industrie del sud possono non avere un materiale del tipo « A », che invece l'industria del nord dispone, il che, inserendo una clausola come quella proposta dall'onorevole Colasanto, significherebbe ritardi o intralci nei lavori e nelle progettazioni.

PRESIDENTE. La parola « almeno », onorevole Bianchi, mi sembra chiarificatrice. D'altra parte è necessario tener presente che già l'articolo limita, con una percentuale, le forniture che debbono essere assegnate alle industrie del sud. E anche previsto un eventuale spostamento.

BIANCHI GERARDO. Ma è proprio questa facoltà di spostamento che noi vogliamo evitare, perché lo consideriamo un inconveniente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del Governo sostitutivo dell'articolo 7 per divisione. Pongo in votazione la prima parte del primo comma e cioè fino alle parole incluse « di eseguire ».

(È approvata).

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Colasanto aggiuntivo della parola « almeno » dopo le parole « di eseguire » e prima delle parole « fino alla concorrenza ».

(È approvato).

Pongo in votazione la restante parte del primo comma.

(È approvata).

Al secondo comma dell'articolo 7, l'onorevole Colasanto propone un emendamento aggiuntivo dopo le parole « dell'Italia meridionale ed insulare » delle altre: « che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i

semilavorati ed i finimenti loro occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite ».

BIANCHI GERARDO. Non sono d'accordo sull'emendamento perché può costituire una remora.

LOMBARDI RUGGERO. Il problema è più vasto; se, per esempio, le forniture costano, in quelle regioni, il 50 per cento in più?

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Le forniture devono essere calcolate entro i limiti fissati dalla legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il secondo comma dell'articolo 7, nel testo sostitutivo proposto dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Colasanto, del quale ho dato testé lettura e al quale il Governo e il Relatore si dichiarano favorevoli.

(È approvato).

Pongo in votazione il terzo comma dell'articolo sostitutivo presentato dal Governo al quale non sono stati presentati emendamenti.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 7, nel nuovo testo comprensivo degli emendamenti testé approvati:

ART. 7.

« È fatto obbligo all'Azienda delle ferrovie dello Stato di eseguire, almeno fino alla concorrenza della somma di 320 miliardi, opere e forniture per il rinnovamento, il ri-classamento, l'ammodernamento o il potenziamento delle linee e degli impianti ferroviari dell'Italia meridionale e insulare, nonché dei mezzi di esercizio destinati ai servizi delle linee e degli impianti medesimi.

Le forniture e le lavorazioni occorrenti per l'esecuzione delle opere previste dal precedente comma sono riservate, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti loro occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite.

In ogni caso le forniture di materiale rotabile non potranno essere d'importo inferiore ai due quinti della relativa spesa complessiva ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 8, al quale non sono stati presentati emendamenti.

« Le norme di cui ai primi sei commi dell'articolo 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificate dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, dall'articolo 9 del regio decreto legge 21 giugno 1941, n. 571, dall'articolo 1 della legge 22 novembre 1956, n. 1337, e dagli articoli 4 e 5 della legge 21 marzo 1958, n. 289, sono sostituite dalle seguenti, a partire dall'esercizio finanziario 1962-63.

Sono spese ordinarie di esercizio quelle concernenti il personale, i combustibili e l'energia elettrica, la manutenzione delle linee e relative pertinenze, dei fabbricati, degli impianti fissi, del materiale rotabile, delle navi traghetto e degli altri mezzi di esercizio, ed in genere tutte le altre spese riguardanti l'esercizio ferroviario.

Sono spese complementari di esercizio quelle:

a) per il rinnovamento delle linee e relative pertinenze, dei fabbricati e degli impianti fissi;

b) per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto;

c) per il rinnovamento del materiale di esercizio;

d) per le migliorie di carattere patrimoniale.

Per la manutenzione delle linee e relative pertinenze, dei fabbricati e degli impianti fissi, e per la manutenzione e riparazione del materiale rotabile, delle navi-traghetto e degli altri mezzi di esercizio, verrà stanziata in bilancio una somma non inferiore al 20 per cento dei prodotti del traffico.

Per le spese di rinnovamento di cui ai punti a), b) e c) del terzo comma del presente articolo, verrà stanziata in bilancio una somma non inferiore al 10 per cento dei prodotti del traffico ».

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 8-bis, che originariamente era articolo 3-bis, presentato dagli onorevoli Lombardi Ruggero, Armato, Petrucci.

« Le opere e le forniture di cui al precedente comma saranno effettuate nei seguenti limiti percentuali:

40 per cento al materiale mobile (carri, carrozze, locomotive, automotrici, ecc.);

25 per cento alle opere di carattere immobiliare (opere stradali, ponti, fabbricati, ecc.);

30 per cento alle installazioni (armamenti, impianti di trazione elettrica, segnalazioni, ecc.);

5 per cento ai fabbricati di servizio, agli alloggi, case cantoniere, ecc.

Qualora nell'esecuzione delle opere e delle forniture dei singoli gruppi non venissero raggiunti, per sopravvenute cause tecniche ed economiche i predetti limiti percentuali, il Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio di Amministrazione, ha facoltà di impiegare i fondi disponibili nelle opere e nelle forniture comprese negli altri gruppi ».

ARMATO, *Relatore*. Per quanto riguarda questo articolo, penso che si possa senz'altro sopprimere le parole « fabbricati di servizio », al quinto comma. Questo perché parlando di alloggi e case cantoniere, il concetto mi sembra già chiaro.

A questo articolo propongo, intanto, il seguente comma aggiuntivo:

« Il Ministro dei trasporti presenterà al Parlamento, in allegato allo stato di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello stato, per l'esercizio finanziario 1963-64, il programma di opere di cui al presente articolo ».

DEGLI ESPOSTI. Sarebbe opportuno precisare che il Ministro dei trasporti presenterà annualmente l'allegato del programma delle opere, a cominciare dal 1963-64.

ARMATO, *Relatore*. Si potrebbe, piuttosto, aggiungere: « il programma delle opere in corso di esecuzione e, negli anni successivi, le eventuali modifiche apportate ».

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Con questa aggiunta mi sembra che sia chiarito tutto.

PRESIDENTE. Il testo del comma aggiuntivo proposto dall'onorevole Armato, sarebbe quindi il seguente:

« Il Ministro dei trasporti presenterà al Parlamento, in allegato allo stato di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1963-64, il programma di opere in corso di esecuzione e, negli anni successivi, le eventuali modifiche apportate ».

L'onorevole Degli Esposti propone ora di portare la percentuale del primo gruppo da 40 a 35; quella del secondo gruppo a 20; di far rimanere inalterate per il terzo e quarto gruppo le percentuali rispettivamente del 30 e del 5 per cento; e infine di aggiungere la percentuale del 7 per cento per aumentare

il capitale della società per azioni I.N.T. e il capitale azionario di partecipazione della Società Larderello.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Credo che le preoccupazioni contenute negli interventi Bogoni, Degli Esposti e Lombardi Ruggero, non abbiano più motivo di essere. Ci troviamo, infatti, di fronte ad una legge operante la quale ha previsto uno stanziamento per le aziende I.N.T. e Larderello nelle quali le ferrovie dello Stato hanno una compartecipazione. La legge 18 dicembre 1959, n. 1142 dispone, all'articolo 1, uno stanziamento di 10 miliardi, appunto, per le partecipazioni ferroviarie tra le quali, ripeto, sono la Larderello e l'I.N.T. Se pure una parte di questi stanziamenti, circa 4 o 5 miliardi, è stata investita in altri settori, è pur sempre possibile con una partita di giro reintegrare queste somme. Infatti le somme spese e prelevate da questi 10 miliardi sono state spese con l'intesa che in caso di necessità sia possibile l'integrazione.

Quindi non è necessario stanziare altri fondi né per la Larderello, né per l'I.N.T. Vi sono già 10 miliardi, ripeto, in base alla legge che ho già citata 18 dicembre 1959, n. 1142 (articolo 1).

SCHIANO. Noi prendiamo atto di ciò e anzi gradiremmo consultare quella legge.

PUCCI ANSELMO. La questione posta dall'emendamento dell'onorevole Degli Esposti, mi pare sia abbastanza chiara. Se non riserviamo una parte dei capitali che vengono reperiti con questo provvedimento per venire incontro alle esigenze fatte valere dai colleghi Degli Esposti e Bogoni, ogni discussione è inutile. La misura percentuale proposta dal collega Degli Esposti, dovrebbe consentire l'aumento della partecipazione azionaria delle ferrovie dello Stato alla società Larderello aumentando il pacchetto di capitale azionario. La legge di cui parla l'onorevole Volpe è un'altra cosa. Essa concerne uno stanziamento fatto per l'aumento dei capitali della Larderello; un fatto che non muta le proporzioni della partecipazione azionaria delle ferrovie dello Stato nei confronti del capitale privato.

La proposta del collega Degli Esposti invece tende a modificare la ripartizione della misura percentuale degli investimenti attraverso le somme reperite dall'attuazione di questo provvedimento; cosa nettamente diversa da quella descritta dall'onorevole Sottosegretario.

LOMBARDI RUGGERO. L'onorevole Volpe ha richiamato la legge 19 dicembre con

la quale vengono stanziati somme a favore della Società Larderello e di altre aziende statali. Se mal non ricordo nel 1959 eravamo in tempi in cui il mercato finanziario era debole e senza grandi possibilità. Si è pensato allora che l'amministrazione delle ferrovie, per il programma di sviluppo e riordinamento della Società Larderello che doveva trovare nuove fonti di energia, trasformando centrali di produzione, eccetera, potesse aver bisogno di questi finanziamenti. Oggi siamo in una situazione di mercato in grado di offrire certe possibilità alla Larderello che è una società anonima e che può agire con mezzi propri a seconda di quello che decideremo.

Nessuno vieta alla Società Larderello di contrarre un prestito o emettere obbligazioni, lasciando che la società faccia le sue operazioni di assorbimento del capitale di minoranza, se lo ritiene.

Perciò lascerei questo problema da parte per discutere invece il problema della Larderello come società in compartecipazione o come società che abbia interamente i capitali sociali.

COLASANTO. Vorrei richiamare l'attenzione del collega Degli Esposti su una considerazione che ritengo di notevole importanza. Abbiamo un po' tutti l'abitudine di volere risolvere ogni sorta di problemi allorché si discute un provvedimento, dimenticando che vi è sempre la possibilità di presentare altre proposte di legge, e di considerare altre prospettive.

A proposito della quota del 5 per cento, ad esempio, si dice che essa è insufficiente per la costruzione di alloggi, case cantoniere, apprestamenti vari, eccetera. E ciò è vero. Ma per quanto riguarda gli alloggi non dobbiamo trascurare il fatto che vi sono anche altre fonti di finanziamento; c'è in vista il programma edilizio dell'I.N.A.-Casa; c'è da considerare la pressione che i sindacati non

mancheranno di esercitare per stimolare questo tipo di costruzioni.

Per quanto riguarda poi la diminuzione proposta di 25 miliardi sui primi 500 miliardi e la diminuzione di 45 miliardi sugli 800 miliardi complessivi, si deve porre mente alle inevitabili strozzature che ne deriverebbero nell'attuazione del programma di ampliamento e ammodernamento del materiale rotabile. Anche se, nonostante le ripartizioni, il Governo ha pure sempre una certa facoltà di modificare le cifre in armonia alle evenienze, è sempre opportuno che fin dall'inizio si tracci un programma il più che possibile aderente alle opere da realizzare. Questo deve essere tenuto ben presente soprattutto nei confronti delle industrie che debbono potersi regolare nei loro piani produttivi. Anche se non si tratta di commesse vere e proprie occorre precisare quello che si vuole, se si vuole che le industrie interessate si attrezzino adeguatamente.

Per quanto riguarda la Società Larderello mi riservo di intervenire successivamente.

BOGONI. Onorevole Presidente, considerato il punto in cui è giunta la discussione e poiché si intravede una possibilità di incontro tra le nostre proposte e quelle del Governo, mi permetto di proporre un breve rinvio del seguito della discussione per avere modo di definire i dettagli.

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

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 12,15.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI