

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXIV.

SEDUTA DI MARTEDÌ 5 DICEMBRE 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)	983
PRESIDENTE	983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 994, 995, 996, 997, 998
BOGONI	983, 984
VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	983, 984, 985, 986, 988, 992, 997
RAFFAELLI	984, 985, 986, 987
ARMATO, <i>Relatore</i>	984, 986, 988, 995, 996, 998
DEGLI ESPOSTI	985, 986, 987, 988, 989, 994, 996, 997, 998
CONCAS	985, 986, 998
ADAMOLI	986, 987
LOMBARDI RUGGERO	990, 991, 994
COLASANTO	991, 993, 996
PUCCI ANSELMO	991, 992, 993, 996
FERRARI AGGRADI	992, 993, 995
REALE GIUSEPPE	997

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 ».

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, nella precedente seduta ci siamo fermati all'articolo 8-bis il cui testo ultimo è stato ciclostilato e distribuito.

BOGONI. Signor Presidente, prendo la parola per una mozione d'ordine.

Prima di procedere oltre nella discussione vorrei conoscere dall'onorevole rappresentante del Governo il suo pensiero preciso sullo spirito degli emendamenti da noi presentati in ordine ai problemi riguardanti rispettivamente l'I.N.T. e la Larderello. Infatti, se il Governo dichiarasse di non accettarli, la nostra discussione sarebbe inutile e saremmo perciò costretti a chiedere il rinvio del provvedimento in Aula; nel caso invece li accettasse, noi vorremmo chiedere una breve sospensione di un'ora per concordare gli ulteriori emendamenti.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sui due argomenti, sui quali l'ono-

La seduta comincia alle 10,30.

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

(È approvato).

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1961

revole Bogoni ha posto l'accento in modo particolare, cioè a dire quello riguardante l'I.N.T. e l'altro riguardante la società Larderello, mi pare che la posizione dei colleghi della minoranza sia abbastanza chiara.

Per l'I.N.T. quale è la richiesta che proviene da quella parte? Che si dia all'I.N.T., nel caso si dovesse decidere la soppressione dei famosi rami secchi, la possibilità di gestire con autolinee i servizi ferroviari soppressi. Posso assicurare che è nostro intendimento dare all'I.N.T., che è un ente a sé stante, autonomo e con propria amministrazione, una preferenza in questa gestione. In altri termini, qualora l'Amministrazione ferroviaria decidesse di procedere al taglio dei rami secchi, l'I.N.T. avrà la preferenza nella gestione. In ogni caso, però, spetterà solamente ed esclusivamente all'I.N.T. dire se vorrà o meno accettare la gestione stessa.

Ritengo che i colleghi della minoranza possano ritenersi sodisfatti di questa assicurazione che sarà trasferita nel seguente emendamento aggiuntivo dell'articolo 8-*quinquies*:

« Il programma di potenziamento delle strutture tecniche della azienda autonoma delle ferrovie dello Stato comprende anche i servizi sostitutivi, integrativi ed accessori dell'esercizio ferroviario.

Qualora l'azienda debba istituire autolinee sostitutive e integrative di servizi ferroviari, si avvarrà dell'Istituto Nazionale Trasporti e delle aziende trasporti con partecipazione degli enti regionali, in quanto le predette autolinee siano accettabili dagli enti medesimi ».

Ricordo che in Sicilia funziona già l'Azienda Siciliana Trasporti proprio nel quadro del criterio cui si accenna in questo emendamento. Come si vede, vi è la massima garanzia per il potenziamento dell'I.N.T.

È stato poi sollevato il problema della società Larderello. In che cosa consiste questo problema? Esiste una società a sé stante, la « Larderello », con capitale azionario, ripetiamo, a stragrande maggioranza delle ferrovie dello Stato (76 per cento)...

RAFFAELLI. Con governo aziendale subordinato a « La Centrale » !

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La maggioranza, onorevole Raffaelli, è sempre dello Stato.

Per risolvere il problema della Larderello presento il seguente emendamento aggiuntivo dell'articolo 8-*quater*:

« Per assicurare l'approvvigionamento dell'energia elettrica occorrente per l'incremento

dei trasporti sulle linee elettrificate, l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato comprenderà nel programma di potenziamento anche un aumento della produzione di energia elettrica per la trazione dei treni.

A questo fine le ferrovie dello Stato dovranno assicurarsi la produzione di energia elettrica della società Larderello, costituita ai sensi del regio decreto legge 20 febbraio 1939, n. 318, per la parte non vincolata dell'energia prodotta ».

In altri termini, con questo emendamento tutta l'energia prodotta dalla società Larderello andrà a beneficio delle ferrovie dello Stato.

RAFFAELLI. Onorevole Sottosegretario, ella però fa riferimento alla parte vincolata. Sicché in pratica tutto resta come era in precedenza.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non è come dice lei, onorevole Raffaelli. Nella pratica tutta l'energia prodotta andrà a beneficio delle ferrovie dello Stato.

BOGONI. Signor Presidente, mi permetto avanzare formale richiesta di sospensione di un'ora della nostra Commissione per dar modo a noi commissari di esaminare meglio il problema e per vedere se sia il caso o meno di procedere nella discussione.

PRESIDENTE. Giunti a questo punto credo sia opportuno ricapitolare la situazione.

Noi dobbiamo esaminare l'articolo 8-*bis*, che prevede la suddivisione degli stanziamenti per i vari settori e l'emendamento, a firma degli onorevoli Concas ed altri, che è aggiuntivo dell'articolo 8-*ter*. Il Governo ha inoltre presentato stamane due emendamenti, di cui ha già dato lettura l'onorevole Sottosegretario nel corso della sua risposta alla richiesta avanzata dall'onorevole Bogoni, e la proposta di un articolo aggiuntivo.

L'onorevole Bogoni propone di sospendere per un'ora i lavori della Commissione al fine di consentire ai commissari di prendere in esame gli emendamenti presentati dall'onorevole rappresentante del Governo.

ARMATO, *Relatore*. Sono d'avviso che le dichiarazioni dell'onorevole rappresentante del Governo, contenute del resto nei due emendamenti presentati, siano trasferite in altrettanti ordini del giorno. Infatti, più che di una norma di legge si tratta di inserire in questo provvedimento delle assicurazioni in ordine ai problemi sollevati.

Circa la richiesta dell'onorevole Bogoni devo dire che un'ora di sospensione mi sembra eccessiva. Il Governo ha fatto le sue di-

chiarazioni ed ha presentato due emendamenti; perciò ritengo che dieci minuti siano, sotto il profilo tecnico, sufficienti per prenderne atto.

RAFFAELLI. Vorrei rivolgere una domanda all'onorevole Sottosegretario a proposito del problema della preferenza da assegnare all'I.N.T. ed io aggiungerei — riservandomi di farlo con più precisione quando entreremo nel merito — anche a tutte le aziende di trasporti e agli enti locali.

La domanda è questa: le sue dichiarazioni, onorevole Sottosegretario, sottintendono il ripudio degli accordi esistenti con l'A.N.A.C. ?

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In sostanza, ella, onorevole Raffaelli, si preoccupa del fatto che, con la soppressione dei rami secchi, ci possa essere la corsa dei privati per la gestione delle autolinee.

RAFFAELLI. La mia preoccupazione, onorevole Sottosegretario, nasce in forza di un accordo già esistente.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Prescindendo da qualsiasi accordo, quando noi in questo provvedimento sanciamo il principio in base al quale l'azienda ferroviaria dovrà dare la preferenza nella gestione dei famosi rami secchi all'I.N.T. ed alle aziende regionali, mi pare che ogni sua preoccupazione debba cadere. Non ritengo che ella possa avere preoccupazioni di altro genere.

DEGLI ESPOSTI. Onorevole Presidente, poiché la Commissione sembra orientata ad accettare la proposta Bogoni di sospendere la discussione per un'ora, sentite le recenti dichiarazioni del rappresentante del Governo, mi sono permesso di presentare ora un emendamento allo scopo di utilizzare con maggiore profitto il tempo a nostra disposizione.

PRESIDENTE. Ho letto l'emendamento. Ho il dovere di avvertirla, onorevole Degli Esposti, che esso è stato già votato e respinto dalla Commissione e come tale, in base al Regolamento, non può essere più ripresentato.

DEGLI ESPOSTI. Mi rendo conto di ciò. Tuttavia, onorevole Presidente, ella deve considerare che le nuove proposte formulate dall'onorevole Sottosegretario con la presentazione di due nuovi emendamenti, riportano nuovamente in discussione quel punto del provvedimento. Il mio emendamento quindi deve essere considerato non già alla stregua della avvenuta votazione, ma alla luce delle nuove proposte formulate dal Governo.

PRESIDENTE. Ella ha il diritto di presentare emendamenti agli emendamenti del

Governo, ma il Regolamento vieta, ripeto, di ripresentare un testo che è stato votato e respinto.

DEGLI ESPOSTI. Non desidero compiere atti in contrasto con il Regolamento che ella, onorevole Presidente, ha richiamato alla nostra attenzione. Soltanto mi permetto di far presente che le proposte contenute nell'emendamento che ho avuto l'onore di presentarle coincidono almeno in parte con le proposte del Governo e per il resto rappresentano l'espressione delle esigenze della nostra parte politica. A prescindere perciò dalla proponibilità o meno, desidero che la Commissione e il Governo prendano atto delle nostre proposte su questo punto.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni la seduta è sospesa fino alle 11,30.

(La seduta, sospesa alle 10,45, è ripresa alle 11,30).

CONCAS. Vorremmo sentire il parere del Governo per quanto riguarda l'Istituto nazionale trasporti. Il programma di potenziamento delle strutture tecniche dell'Azienda autonoma delle Ferrovie comprende anche i servizi sostitutivi ed accessori dell'esercizio ferroviario.

Inoltre nell'emendamento del Governo è detto: « Qualora l'Azienda debba istituire autolinee... ecc. ». Noi non siamo d'accordo con questa dizione che lascerebbe la decisione all'azienda. Vorremmo invece un testo così redatto: « Le autolinee sostitutive ed integrative dei servizi ferroviari sono concesse all'istituto nazionale trasporti ed alle aziende pubbliche di trasporto ».

Se ho ben compreso quanto ha detto il rappresentante del Governo, che cioè in ogni caso sarebbe data la preferenza all'istituto nazionale trasporti ed alle aziende municipalizzate o comunque pubbliche, penso che la dizione più chiara dovrebbe essere quella da noi formulata.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non è questione di chiarezza, bensì di intenderci meglio. In questo modo non faremmo altro che accollare all'I.N.T. le fortissime passività che avrebbero imposto la soppressione di determinati tratti di linea ferroviaria. L'I.N.T. inoltre si trova in condizione di non poter operare economicamente in certe zone, non avendo sul posto una sua organizzazione. Il giorno in cui venisse tagliato un « ramo secco » per esempio nella zona di Sondrio, ed in tale zona l'I.N.T. non avesse una sua organizzazione, non potremmo mai affidargli un servizio sostitutivo che

costerebbe all'istituto dieci volte di più che alle ferrovie.

CONCAS. L'istituto nazionale trasporti potrebbe sempre rinunciare.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Allora lasciamo la dizione proposta dal Governo, che prevede questa possibilità.

ARMATO, *Relatore*. Si potrebbe sostituire il secondo comma dell'emendamento governativo con il seguente:

« Le autolinee sostitutive ed integrative di servizi ferroviari saranno concesse all'I.N.T. od alle aziende pubbliche di trasporto, sempreché la concessione delle predette autolinee venga accettata dagli enti medesimi ».

RAFFAELLI. Intanto direi di acquisire il concetto che non si tratta solamente di aziende regionali, ma anche di tutte le aziende pubbliche di trasporto, che possono essere, oltre alle municipalizzate, servizi provinciali ed altri che, se non esistono ancora, potrebbero sorgere proprio per coprire questa necessità sorta in dipendenza della soppressione di certi tronchi.

La formulazione potrebbe essere generale per tutte le aziende pubbliche oggi configurate e per quelle che possono sorgere, come consorzi fra più comuni e fra più provincie.

La dizione presentata dal Governo esclude, o lascia all'amministrazione ferroviaria la possibilità di escludersi e ricorrere alle autolinee private.

ARMATO, *Relatore*. Propongo formalmente il seguente testo per l'articolo 8-*quater*:

« Il programma di potenziamento delle strutture tecniche dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato comprende anche i servizi sostitutivi, integrativi ed accessori dell'esercizio ferroviario.

Le autolinee sostitutive ed integrative di servizi ferroviari saranno concesse all'I.N.T. od alle aziende pubbliche di trasporto, sempreché la concessione delle predette autolinee venga accettata dagli enti medesimi ».

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo accetta questa formulazione.

DEGLI ESPOSTI. Rimane tuttavia la pregiudiziale: la Commissione non ha approvato il mio emendamento aggiuntivo dell'articolo 3-*ter*, considerando improponibile il secondo emendamento, che volevo presentare e che presupponeva non soltanto una scelta di merito sui tratti di linea che si trovano orientati sulla strada, ma anche il fatto che l'I.N.T. sia messo in condizione di poter gestire le

autolinee. Infatti questo significato hanno i nuovi miliardi accennati dall'onorevole Sottosegretario. Per questa parte mi dichiaro quindi consenziente, riproponendo però quella parte del primo emendamento all'articolo 3-*ter*, riguardante il finanziamento all'I.N.T.

ADAMOLI. Una delle condizioni per cui l'I.N.T. possa accettare di sostituirsi nella gestione ferroviaria è di averne la possibilità e i mezzi finanziari.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero ancora una volta rassicurare la Commissione su questo punto. In base alla legge del dicembre del 1959 vi sono disponibili nove miliardi per le partecipazioni azionarie delle ferrovie dello Stato, tra le quali è l'I.N.T. Di questi, un miliardo e mezzo sono stati temporaneamente utilizzati per altri lavori ma, con una partita di giro, ritorneranno al fondo dal quale sono stati prelevati. Quindi la somma disponibile, pronta cassa, rimane di nove miliardi.

DEGLI ESPOSTI. Vorrei pregare l'onorevole Presidente di leggere l'emendamento da me presentato.

PRESIDENTE. Ne do lettura:

« L'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a finanziare, fino alla concorrenza massima di lire 10.000.000 il graduale aumento di capitale della società per azioni, dell'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.

L'azienda è autorizzata a utilizzare la parte del fondo di 9 miliardi messo a disposizione dell'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 18 dicembre 1959, n. 1142, non ancora impiegati per i fini indicati nel comma medesimo.

Al finanziamento della differenza, fino a concorrenza della somma di 10 miliardi di lire si provvederà con prelevamento dal ricavo dei prestiti di cui alla presente legge.

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.

È soppresso l'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 18 dicembre 1959, n. 1142 ».

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1961

Il primo e il quarto comma sono identici ai due comma di cui era formato il primo emendamento Degli Esposti come articolo 3-ter, e quindi non posso metterli in votazione. Eventualmente dovrà essere presentato altro emendamento che non sia precluso.

DEGLI ESPOSTI. Desidererei conoscere la motivazione che ha indotto il Governo al dissenso sull'emendamento da me presentato.

ADAMOLI. Poiché, almeno a giudizio della Commissione, il primo comma è improprio, il riferimento potrebbe essere fatto, anziché al comma precedente, all'emendamento presentato dal Governo. Non è infatti che così facendo si cambia la sostanza, bensì il riferimento.

PRESIDENTE. Dichiarata chiusa la discussione su questo punto, passiamo ora all'esame dell'articolo 8-ter concernente la società Larderello.

RAFFAELLI. Io penso che si possa definire un giro di parole, senza alcuna portata pratica, quanto in esso contenuto. Il primo comma afferma infatti: « Per assicurare l'approvvigionamento dell'energia elettrica occorrente per l'incremento dei trasporti sulle linee elettrificate, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato comprenderà nel programma di potenziamento anche un aumento della produzione di energia elettrica per la trazione dei treni ». Vorrei vedere che nel programma di potenziamento non fosse compresa una delle voci principali, ossia l'energia elettrica !

Inoltre, il secondo comma mi sembra che ripeta qualcosa già detto dalla legge del 1939, secondo la quale, essendo le ferrovie concessionarie dell'intero bacino messo a coltivazione per la produzione di energia elettrica, le medesime avevano il diritto di avere tutta la disponibilità dell'energia elettrica. Non vi è quindi niente di nuovo, mi pare.

Vi è un problema in ordine a questa questione di Larderello: l'aumento della produzione elettrica attuale si ferma a due miliardi chilowattore all'anno, con un indice di incremento minore di qualsiasi altro comparto della produzione elettrica nazionale. Si utilizza ancora, malgrado studi tecnici effettuati in proposito, una zona estremamente circoscritta qual era quella del 1939.

Si tratta di un territorio di oltre 3.000 chilometri quadrati, non interamente sfruttato perché la zona sfruttata può essere circoscritta in un perimetro di 50 chilometri di lato. Ed è questa la contraddizione, perché mentre le ferrovie hanno bisogno di energia elettrica, qui hanno a disposizione le risorse

più economiche e più vaste; e, ciò nonostante, lo sfruttamento di queste risorse non viene sviluppato. Tecnici autorevoli hanno ammesso — e del resto anche il direttore generale delle ferrovie del tempo, ingegnere Di Raimondo, presidente della « Larderello », lo annunciò nel 1950-52 — che si poteva raggiungere entro un certo numero di anni la produzione di un miliardo di chilowattore.

Il secondo concetto è questo: per ottenere l'aumento della produzione e raggiungere il pieno sfruttamento della concessione e delle enormi riserve di energia che essa contiene, è necessaria la totale assunzione del pacchetto azionario della società da parte dello Stato. L'onorevole Sottosegretario può ben insistere sul fatto che, ai fini della maggioranza nel consiglio di amministrazione della società, l'Azienda delle ferrovie ha il 76 per cento delle azioni; io potrei rispondere che il peso di questa maggioranza non si è tradotto in una direttiva confacente agli interessi dello Stato, ma al contrario; e allora non c'è altra strada che quella di estromettere quel socio molto potente e molto forte che è « La Centrale » che ha interessi diversi e contrastanti da quelli delle ferrovie, che poi sono interessi nazionali.

« La Centrale » — è chiaro — come qualsiasi altro gruppo elettrico, non ha interesse ad espandere illimitatamente, in ordine alle risorse disponibili, la produzione dell'energia elettrica, come l'avrebbero le ferrovie; e gli atti l'hanno dimostrato. Questo mancato aumento della produzione non significa altro che soggiacere agli interessi dei privati soci della « Centrale », di vedere stazionaria la produzione a più basso costo ed aumentare quella sovvenzionata.

Nel passato le ferrovie non hanno fatto nulla per eliminare questo stato di fatto; ma ora la seconda parte dell'articolo nell'emendamento presentato dall'onorevole Sottosegretario stabilisce che le ferrovie prenderebbero tutta la produzione non vincolata, cioè quella libera dal contratto, contratto che attualmente consente alla S.E.L.T. e alla « Romana », soci della « Centrale » di prelevare un terzo di tutta l'energia elettrica prodotta.

Mi pare sia stato detto che questa disposizione andrebbe in vigore dalla scadenza del contratto. Ma per darle vigore alla scadenza del contratto non mi pare sia necessaria una legge, per determinare quale sia il comportamento dell'azienda.

Il collega onorevole Lombardi dice che il contratto potrebbe essere rinnovato tacitamente; pare che un precedente Ministro abbia

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1961

dichiarato che l'avrebbe scisso ricorrendo al magistrato. Un altro tecnico di valore dimostrò nel 1954 che il contratto era rescindibile perché si poteva configurare sotto l'aspetto del « patto leonino » fatto ai danni degli altri soci.

La realtà è un'altra: manca l'indirizzo politico, la scelta politica che potrebbe produrre masse enormi di energia elettrica. Non si vuole estendere lo sfruttamento e si vogliono lasciare le cose come stanno; ed in questo quadro ho voluto collocare anche la nuova formulazione dell'articolo che, secondo me, nella formulazione originale lascia immutata la situazione.

In via subordinata si dice che per arrivare ad un serio incremento produttivo, per permettere l'utilizzazione di tutte le risorse che da secoli sono rinserrate nelle viscere della terra, occorrono investimenti di decine di miliardi. Voglio soltanto osservare che quando si discusse la precedente legge sul programma quinquennale erano previsti, all'articolo 1, 9 miliardi per lo sviluppo della produzione elettrica. Vorrei sapere quanti di questi 9 miliardi — malgrado io abbia allora sottolineato questo problema, e malgrado che in quell'occasione la Commissione Trasporti avesse sottolineato con un ordine del giorno la necessità di indirizzare questi investimenti nella zona e nelle aziende dalle quali si sarebbero potute ricavare le più alte rese quantitative ed economiche — siano stati investiti in questa azienda: nemmeno una lira.

Il terzo requisito, quindi, che dovrebbe stare alla base di una formulazione idonea a risolvere o avviare a soluzione questo problema, è la garanzia di un programmato investimento rispondente alle necessità. Per questa ragione l'onorevole Concas ed io pensiamo di presentare un emendamento sostitutivo del secondo comma dell'emendamento del Governo, così formulato:

« Per assicurare l'approvvigionamento dell'energia elettrica occorrente per l'incremento dei trasporti sulle linee elettrificate, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato comprenderà nel programma di potenziamento anche un aumento della produzione di energia elettrica per la trazione dei treni, con l'acquisizione dell'intero pacchetto azionario della società Larderello, e mediante un programma poliennale di ricerche in tutta l'area della concessione ».

La seconda parte della formulazione presentata dall'onorevole Sottosegretario potrebbe anche cadere perché non ha più rilevanza di

quello che potrebbe essere un atto amministrativo dell'amministrazione ferroviaria.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Dovrei avere un po' di tempo per esaminare questi nuovi emendamenti.

PRESIDENTE. Anch'io desidero esaminare la prima parte dell'emendamento governativo, che non ha carattere normativo, ma programmatico.

ARMATO, *Relatore*. L'enucleazione dell'emendamento dell'onorevole Adamoli credo che comporti anche l'acquisizione del parere della V Commissione.

DEGLI ESPOSTI. L'onorevole Sottosegretario sostiene che di 9 miliardi, un miliardo e mezzo è stato detratto per altri lavori; ma ha assicurato che quest'ultima cifra integrerà nuovamente i 9 miliardi.

PRESIDENTE. La V Commissione non è soltanto chiamata a dare parere sulla copertura; essa avrebbe anche il diritto nel caso in esame di dare il suo parere sull'opportunità dello spostamento dei 9 miliardi, stanziati in una precedente legge per altre destinazioni. Non ho presente se, nella legge richiamata, la destinazione dei 9 miliardi riguardava anche l'I.N.T., perché in tal caso sarebbe superflua una nuova norma.

DEGLI ESPOSTI. L'onorevole Sottosegretario afferma di sì.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non « solo » per l'I.N.T., ma « anche » per l'I.N.T.

PRESIDENTE. Riassumendo la situazione, ci resta da esaminare ancora l'articolo 8-bis, relativo alla ripartizione in percentuale con l'emendamento aggiuntivo proposto dall'onorevole Armato concernente la presentazione al Parlamento del programma di opere.

DEGLI ESPOSTI. A questo punto debbo prendere atto che il problema dei 10 miliardi è stato già approvato dalla Commissione. Quindi anche quella percentuale non ha più ragione d'essere e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Vi è poi l'articolo 8-ter, relativo alla Larderello, che nel testo presentato dal Governo e al quale l'onorevole Concas ha proposto un emendamento aggiuntivo al primo comma, che assorbirebbe anche il secondo; infine, rimane da esaminare l'articolo 8-quater, al quale è stato proposto un emendamento del Relatore al secondo comma e un emendamento aggiuntivo — che diventerebbe il terzo comma — da parte dell'onorevole Degli Esposti per la questione dei 9 miliardi.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Devo presentare un ultimo emenda-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1961

mento aggiuntivo dell'articolo 8-*sexies* così formulato:

« I benefici previsti a favore degli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare dall'articolo 7 sostituiscono, per quanto attiene l'attuazione della presente legge, quelli contemplati a favore degli stabilimenti medesimi dalla legge 6 ottobre 1950, n. 835.

La riserva delle forniture e delle lavorazioni e l'obbligo degli acquisti previsti dal secondo comma del precedente articolo 8, non si applicano quando sussista l'impossibilità o intempestività tecnica di esecuzione presso gli stabilimenti dell'Italia meridionale o insulare ».

PRESIDENTE. Al fine di vagliare i vari aspetti di natura giuridica e finanziaria degli emendamenti presentati, sospendo la seduta che sarà ripresa nel pomeriggio alle ore 16.

(La seduta, sospesa alle 12,30, è ripresa alle 16,15).

PRESIDENTE. Continuiamo l'esame degli articoli del disegno di legge n. 3272, concernente il rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato.

Passiamo ora all'articolo 8-*bis*, già articolo 3-*bis*. Ne do lettura:

« Le opere e le forniture di cui all'articolo 1 della presente legge 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 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 Ministro dei trasporti presenterà al Parlamento, in allegato allo stato di previsione della 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, delle modifiche approntate ».

A questo punto si dovrebbe discutere l'emendamento Degli Esposti, di cui ho dato lettura stamane; ma questo emendamento — come ha rilevato lo stesso onorevole presentatore — non ha più ragion d'essere a seguito del precedente emendamento relativo alla destinazione dei noti 10 miliardi.

DEGLI ESPOSTI. La mia dichiarazione è conseguente alla constatazione fatta dal Presidente e cioè che, essendo stato respinto il precedente emendamento relativo ai 10 miliardi, questo fatto costituisce preclusione nei riguardi dell'emendamento di cui si parla. Ovviamente l'emendamento 3-*bis* presentato dalla nostra parte e per ora accantonato, significa per noi che questo non assorbe né preclude l'altro.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo 8-*bis*.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 8-*ter*.

In proposito sono stati presentati due emendamenti: uno da parte degli onorevoli Bogoni, Concas, Schiano, Landi e Fabbri del seguente tenore:

« Aggiungere il seguente articolo:

« La facoltà concessa all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato dall'articolo 3 del regio decreto 20 febbraio 1939, n. 318, primo comma, cesserà di avere efficacia col 31 dicembre 1962.

A partire dal 1° gennaio 1963 l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato avrà facoltà di esercitare le ricerche e la coltivazione dei giacimenti minerari riservatele a norma del regio decreto 20 febbraio 1939, n. 318, a mezzo di un ente, anche nella forma di società per azioni, di cui posseda la totalità del pacchetto azionario.

Per l'attuazione del presente articolo l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni di spesa a carico del ricavato dei prestiti di cui alla presente legge ».

L'altro, presentato dagli onorevoli Degli Esposti e Marchesi, già aggiuntivo dell'articolo 7-*bis*:

*« Aggiungere il seguente articolo 7-*bis*:*

« La facoltà concessa all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato dall'articolo 3 del regio decreto 20 febbraio 1939, n. 318, primo comma, cesserà di avere efficacia col 31 dicembre 1962.

A partire dal 1° gennaio 1963 l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato avrà fa-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1961

coltà di esercitare le ricerche e la coltivazione dei giacimenti minerari riservatele a norma del regio decreto 20 febbraio 1939, n. 318, a mezzo di un ente, anche nella forma di società per azioni, di cui possieda non meno del 95 per cento del pacchetto azionario.

Per l'attuazione del precedente comma l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni di spesa a carico del ricavato dei prestiti di cui alla presente legge ».

Il Relatore si è dichiarato contrario all'emendamento degli onorevoli Bogoni ed altri e contrario si dichiara il Governo. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione l'emendamento Degli Esposti-Marchesi. Relatore e Governo sono contrari.

(Non è approvato).

Passiamo all'articolo 8-*quater* nel testo dell'emendamento proposto dal Governo. Ne do lettura:

« Per assicurare l'approvvigionamento dell'energia elettrica occorrente per l'incremento dei trasporti sulle linee elettrificate, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato comprenderà nel programma di potenziamento anche un aumento della produzione di energia elettrica per la trazione dei treni.

A questo fine le ferrovie dello Stato dovranno assicurarsi la produzione di energia elettrica della Società Larderello costituita ai sensi del regio decreto-legge 20 febbraio 1939, n. 318, per la parte non vincolata dell'energia prodotta ».

LOMBARDI RUGGERO. Raccomando soprattutto la forma. Il problema della Società Larderello mi preoccupa e non vorrei che la nostra azione si risolvesse in senso contrario al desiderio della maggioranza della Commissione.

Noi abbiamo una società la quale, in forza di una convenzione, deve distribuire l'energia elettrica che produce proporzionalmente al capitale azionario posseduto da due gruppi: il « gruppo Stato » e il « gruppo società ». Questa convenzione, secondo quanto ha assicurato stamane il Sottosegretario di Stato, scadrà nel 1963-64. D'altra parte lo stesso Sottosegretario ci ha detto che per il momento le ferrovie non avrebbero da utilizzare per le loro necessità quell'energia elettrica eccedente.

Io mi domando quindi se la vostra proposta di acquistare tutto il pacchetto azionario

della « Larderello » sia tale da apportare veramente un beneficio. Se il Governo si impegna — e vedremo come può prendere l'impegno — a non rinnovare le convenzioni nel 1963 e 1964, e quindi la Società Larderello cederà tutta la sua produzione alle ferrovie, evidentemente senza un fine speculativo e ad un prezzo maggiorato delle spese necessarie per nuove ricerche e lo sfruttamento dei nuovi soffioni come previsto, è evidente che da quel momento il pacchetto azionario di maggioranza non avrà più alcun valore perché verrebbe a mancare il beneficio della vendita dell'energia elettrica a terzi.

Questa mia perplessità, già esposta all'onorevole Degli Esposti, la ripeto ora. Se oggi si acquista il rimanente del pacchetto azionario bisognerà pagarlo ad un valore corrispondente ai proventi della vendita dell'energia elettrica al prezzo di 3 lire al chilowatt, mentre acquistandolo dopo la scadenza contrattuale, dopo che tutta la produzione della « Larderello » fosse passata alle ferrovie, il suo costo diverrebbe praticamente nullo, tenendo conto della mancata vendita delle eccedenze di energia elettrica e della necessità di nuove erogazioni per investimenti e ricerche di altri soffioni. È un problema che mi preoccupa da tempo perché non mi pare sia il caso di regalare del denaro quando sono prossime certe scadenze.

Inoltre io mi domando — a parte l'osservazione fatta in principio — quale sia la formulazione più opportuna per questa legge. Senza dubbio il collega onorevole Armato quando, questa mattina, diceva che la materia poteva essere oggetto di un ordine del giorno anziché di un articolo di legge non aveva tutti i torti, sia perché la legge non è adatta a queste specificazioni sia perché non si tratta di una disposizione — sia pure nel testo presentato dal Governo — normativa. Tuttavia io penso di non oppormi a che la norma sia inserita in una legge, anche se non sarà cosa normale che una legge comprenda una simile norma; ma vorrei (e credo che gli onorevoli colleghi potrebbero essere tutti d'accordo) che il dispositivo dell'emendamento fosse limitato all'affermazione che il Governo si impegna, tramite il Ministro dei trasporti che ha la proprietà della maggioranza delle azioni della « Larderello », a non rinnovare alle scadenze i contratti relativi alla distribuzione dell'energia prodotta, in modo che tutta quella prodotta dalla società possa rimanere a piena e completa disposizione delle ferrovie.

Con una norma di questo genere, il Governo non potrà più rinnovare le concessioni

e le azioni di minoranza perderanno completamente di valore e noi avremo ottenuto il nostro scopo.

COLASANTO. Mi associo a quanto detto dall'onorevole Lombardi e mi dichiaro ovviamente contrario ad una operazione di questo tipo. Del resto le ferrovie non saprebbero che farsene di tutta questa energia. La produzione di energia originata da queste fonti geotermiche ha un diagramma piuttosto costante, mentre la quantità di energia che viene assorbita dalla trazione elettrica ha dei diagrammi con punte notevolmente elevate, il che significa che lascia dei vuoti che creano dei seri problemi per il modo con cui funzionano le macchine che utilizzano questa energia.

In secondo luogo le ferrovie non hanno oggi le linee di trasporto necessarie per utilizzare in proprio tutta questa energia. Le linee ferroviarie (ed ho le cartine necessarie a disposizione degli onorevoli colleghi) se oggi dovessero prelevare altra energia dalla « Larderello » dovrebbero mandarla, per esempio, su altre linee del sud, dove pure abbiamo le centrali « irizzate »; ed inoltre dovrebbero farsela trasportare dai privati pagando ai medesimi le spese relative. Questo prezzo, posto sulla bilancia, non rende attualmente conveniente il potenziamento previsto, mentre fra due o tre anni potrebbero maturare fatti ed elementi tali da rendere conveniente l'operazione. Mi è riuscito di procurare una cartina delle ferrovie e sono pronto a dimostrare agli onorevoli colleghi la convenienza o meno dell'operazione.

PUCCI ANSELMO. Non ho partecipato alla discussione di questa mattina, ma ne sono stato informato dagli onorevoli colleghi.

Vorrei ripetere la prima parte del ragionamento dell'onorevole Lombardi Ruggero per vedere se la discussione delle ragioni che ci hanno portati a discutere sulla « Larderello » non possa approdare a dei risultati positivi.

Le ragioni principali, che dalla nostra parte sono state ripetutamente portate in Parlamento a sostegno di una determinata politica di sviluppo della Società Larderello, sono queste: abbiamo notevoli giacimenti di forze geotermiche, non sufficientemente sfruttati. Uomini di indiscusso valore affermano che si potrebbe essere arrivati, già oggi, ad una produzione di circa 10 miliardi di chilowattore annui...

LOMBARDI RUGGERO. Ma il calcolo dei tentativi andati a vuoto e delle spese di installazione è un problema di uomini o di commissione?

PUCCI ANSELMO. ...mentre finora la cifra raggiunta è stata di 2 miliardi. I giornali di stamane ci parlano di nuove esplorazioni che avrebbero accertato l'esistenza di soffioni di potenza molto elevata; e l'esplorazione è avvenuta a notevole distanza dal centro vero e proprio di Larderello. Questa è la riprova che smentisce tutti coloro che dicevano che non solo il giacimento locale stava per esaurirsi, ma che non sarebbero state proficue le coltivazioni di tutta la superficie in concessione.

Noi riteniamo quindi che vi debba essere un programma di coltivazioni con conseguente notevole sviluppo sia della produzione tradizionale chimica sia, soprattutto, di quella elettrica. E questo non solamente ai fini di un potenziamento delle ferrovie e della trazione elettrica pur necessaria, ma altresì ai fini di uno sviluppo dell'attività economica ed industriale dell'Italia centrale. Questa è una necessità riconosciuta da tutti come base dello sviluppo per l'Umbria, le Marche e la Toscana. Noi siamo mossi da queste ragioni, e riteniamo che la presenza del capitale privato, e le mire monopolistiche della « Centrale » tramite la Selt-Valdarno, abbiano costituito una remora allo sviluppo delle coltivazioni dei giacimenti e alla produzione elettrica, per i continui contrasti sempre affiorati.

LOMBARDI RUGGERO. Ma quali contrasti, quando si ha la maggioranza nel capitale azionario? Alla Commissione Industria si è parlato molto del mancato sviluppo delle ricerche nella zona di Larderello, per reperire forze endogene e geotermiche, e fu detto allora (lo disse Fascetti prima di essere presidente dell'I.R.I.) che effettivamente il sistema burocratico dell'Amministrazione delle ferrovie non consentiva di sviluppare tali ricerche. Disse Fascetti che per avere i fondi aveva avuto una lunga corrispondenza — protrattasi per due anni — con l'America ed aveva risolto il problema mandando un ingegnere che era tornato con i finanziamenti richiesti. Quindi è tutto un problema di uomini che devono essere preposti a questo sviluppo.

PUCCI ANSELMO. Attualmente ne facciamo una questione politica. Essa è alla base di tutto: anche in sede di discussione del bilancio dei trasporti noi abbiamo riconfermato che la Società Larderello potrà svilupparsi se sarà posta su un piano antimonopolistico della distribuzione di tutte le attività economiche della Toscana contro il monopolio elettrico. Potremmo avere dell'energia elettrica prodotta a costi bassissimi, che potrebbe essere fonte di sviluppo per tutte le attività economiche.

In merito all'emendamento governativo, leggo in esso che le ferrovie dovranno « assicurarsi la produzione di energia elettrica... per la parte non vincolata dell'energia prodotta ». Questi vincoli dipendono dalle convenzioni cui si accennava? Se vi sono dei vincoli rispettiamoli pure; però non vorrei che una decisione di questa portata precludesse la possibilità di forniture di energia nei confronti di aziende municipalizzate. Io anzi vorrei interpretare la disposizione come un allargamento delle possibilità di forniture a tali aziende.

Ma la questione è un'altra. Noi non abbiamo criticato la possibilità, se l'energia elettrica della « Larderello » viene ceduta tutta alle ferrovie, che queste effettuino uno scambio con altre aziende elettriche. Si comprende benissimo — ad esempio — che se si portasse a 4 miliardi di chilowattore annui la produzione di energia elettrica della Società Larderello, le ferrovie non avrebbero la possibilità di utilizzarli per intero.

La nostra critica non era rivolta a questo punto; essa era eventualmente, indirizzata alle condizioni che sono alla base di questo scambio di energia tra la Società « Larderello » e altre aziende elettriche, fra l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e queste ultime.

Di qui l'impostazione alla quale prima accennavo: non necessariamente l'energia prodotta dalla Larderello deve essere attribuita, nella sua totalità, alle ferrovie dello Stato. Essa può essere venduta, anche ad altre condizioni, ad aziende municipalizzate, per esempio, che praticino condizioni di favore; sicché possa stabilirsi un certo equilibrio fra il prezzo della materia di base venduta dalla Larderello e quello che le aziende distributrici adottano nei confronti degli utenti. E questa, onorevoli colleghi, una questione di fondo, che non si risolve tanto con degli articoli di legge e che investe invece la politica che si intende praticare, la politica che determinate forze sono in grado di esprimere.

A questo punto, l'acquisizione, da parte delle ferrovie dello Stato, dell'intero pacchetto azionario della Larderello, potrebbe costituire elemento di una politica diversa da quella praticata finora.

Con l'obiettivo dell'aumento della produzione e quindi della distribuzione dell'energia prodotta a condizioni di favore a tutte le attività economiche della Toscana e dell'Italia centrale, si potrebbe raggiungere anche quello di far fronte all'attuale processo di sviluppo della trazione elettrica. Questi sono,

in fondo, i motivi che mi hanno spinto a presentare, insieme ai colleghi Concas e Raffaelli, l'emendamento sul quale chiederai una cortese dichiarazione del Governo.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Io ritengo di poter così riassumere le preoccupazioni finora espresse dall'onorevole Pucci. Innanzi tutto, se ho ben compreso, si dice: « il capitale privato — d'altronde in minoranza — ha costituito una remora al potenziamento della Larderello ». Io dichiaro che con l'emendamento presentato dal Governo viene potenziata la società medesima.

Seconda preoccupazione manifestata è la seguente: il capitale privato, di cui sopra, verrebbe ad avere un beneficio dalla vendita di energia ai privati. Al che il Governo risponde: all'atto di scadenza dei contratti il problema della utilizzazione dell'energia potrà essere riesaminato in rapporto alle necessità dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

PUCCI ANSELMO. Con quali aziende esistono questi contratti non vincolati?

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per esempio, con quelle centrali. Ho parlato solo di contratti non vincolati, in quanto i vincolati sono tali per legge.

Quanto all'ultima preoccupazione espressa, cioè quella di riscattare il pacchetto azionario (24 per cento) in mano ai privati, debbo far presente che il problema deve essere visto nel quadro della politica generale sulle fonti di energia e in rapporto alla convenienza economica.

FERRARI AGGRADI. Onorevole Presidente, non volevo chiedere la parola; comunque, dal momento che mi è stata data, ne approfitto per porre alcune domande alla Commissione e per esprimere delle considerazioni.

Ho sentito proprio qui, l'altra volta, lamentare che noi non siamo aderenti ad una politica di programmazione, politica di programmazione che significa fissazione di alcuni criteri base, coerenza agli stessi.

È estremamente pericoloso, onorevoli colleghi, disperderci in provvedimenti del genere di quelli qui suggeriti — e mi riferisco anche a quello del Governo! — che rischiano di compromettere il raggiungimento di alcuni obiettivi. Innanzi tutto — e lascio gli aspetti generali, eventualmente riservandomi di affrontarli in un altro momento — occorre considerare che siamo di fronte ad una legge che deve riordinare e potenziare il sistema ferroviario, e che siamo altresì di fronte a mezzi che sono di gran lunga inferiori a quello che sarebbe l'*optimum* per raggiungere una completa efficienza.

Avendo rilevato tutto questo, come possiamo ad un certo momento, disperdere la nostra attenzione su un aspetto che è relativamente secondario nel programma di riordinamento delle ferrovie e che, se vogliamo essere coerenti, non va esaminato ora, ma in sede di sviluppo e potenziamento delle fonti energetiche?

Scusate, ma pensate davvero, se si vuol veramente fare una politica organica e coerente delle fonti di energia, di mettere, per ogni piccolo settore, per ogni piccola azienda, cose di questa natura?

Noi dobbiamo fissare i criteri generali per una politica organica delle fonti energetiche, ed in quella sede stabilire gli obiettivi, considerando attentamente i vari aspetti del problema ed in base a tale considerazione disporre gli strumenti più accorti per arrivare agli stessi.

Frazionandoci, settore per settore, rischiamo, in questa sede, di complicare le cose, anziché migliorarle. Non è questa la strada maestra.

Onorevole Presidente, una cosa che vedrei come logica sarebbe un impegno del Governo... So purtroppo che a volte gli ordini del giorno non sono presi per il loro significato vero, che è quello di un impegno effettivo. Comunque, questa è la strada da percorrere. Investire il potere esecutivo del compito di affrontare il presente problema nel quadro generale di un potenziamento e di un programma ben definito circa le fonti di energia; cercare di avere una presenza esclusiva, e questa presenza esclusiva espanderla, come è doveroso fare, dove le fonti di energia costano meno che altrove.

Noi ci troviamo di fronte a mezzi inadeguati e a problemi enormi; trascurando questi problemi enormi, noi togliamo una fetta di risorse — sia pure modesta — per andare a risolvere un problema... che poi non risolviamo.

Se vogliamo fare le cose ben fatte, a Larderello, dobbiamo battere altra strada.

Alcuni colleghi dell'opposizione, parlando di detta società, sostennero altra tesi da quella qui ribadita e, a dire il vero, mi pare che essi avessero più ragione...

Perdonatemi onorevoli, ma per essere coerenti ad una questione di principio (estendere la presenza dello Stato nelle attività produttive) rischiate di portare un elemento di turbativa in questa legge.

E non parlo, poi, dell'emendamento del Governo... Con tale emendamento, il Governo si metterà in un ginepraio di casistiche, dal

quale deriverebbero molti più dispiaceri che soddisfazioni.

Se si vuole rafforzare la presenza dello Stato, non è in questa maniera che lo si deve fare. Noi siamo in un'economia libera, in una economia di mercato; l'energia deve essere acquistata dove costa meno.

Obbligarsi a comprare l'energia a Larderello, significa obbligarsi a comprarla a costi elevati.

Quanto alla manovra per impossessarsi di quella fonte di energia e per utilizzare la stessa nelle condizioni migliori, debbo far rilevare che non è con una leva di questo genere che essa può compiersi.

Chiedo scusa, onorevole Presidente, se sono stato disordinato, ma io sono realmente convinto che se vogliamo procedere razionalmente in questa sede, ci dobbiamo limitare ad esprimere un ordine del giorno, il quale dovrebbe essere, a mio avviso, così concepito: « Le ferrovie dello Stato godono oggi di una concessione che può consentire una produzione delle fonti di energia a costi veramente bassi. Si impegna lo Stato perché, attraverso le ferrovie stesse, o per i tramiti che ritiene più opportuni, questa concessione sia valorizzata al massimo, nel quadro di una politica organica e di bassi costi delle fonti di energia ottenendo la produzione più larga possibile ». Evidentemente le ferrovie dello Stato se ne avvantaggiano.

PUCCI ANSELMO. Traduciamo queste sue buone intenzioni in articoli di legge.

FERRARI AGGRADI. Non è possibile, perché qui siamo in un campo operativo-economico. Una società che volesse comprare il pacchetto di maggioranza non ha bisogno della legge, ma deve essere libera di scegliere le tante strade e, chi si intende di questa materia finanziaria, sa che è così.

Credo, pertanto, che l'emendamento non sia in armonia con il resto della legge. Voi, per sostenere una tesi politica, affermate qualcosa che è al di fuori dello spirito e della materia di questa legge.

Vi ho capito di più quando sostenevate altre tesi, ma non ora e, se volete essere coerenti con voi stessi, questo problema sostenetelo in un'altra sede.

COLASANTO. Sono d'accordo con quanto ha detto l'onorevole Ferrari Aggradi e del resto i pochi chiarimenti di ordine tecnico corrispondono perfettamente a quella tesi. Io vorrei pertanto pregare il rappresentante del Governo e i colleghi della sinistra di ritirare i propri emendamenti. Ove ciò non fosse possibile, debbo fare osservare che nella leg-

ge non possiamo scrivere « l'energia per la trazione dei treni », poiché l'energia elettrica è quella che è, non esistono energie diverse.

Propongo pertanto di sopprimere il secondo comma e al primo comma di sostituire le parole: « per la trazione dei treni », con le altre: « prodotta nei propri impianti ivi compresi quelli della società Larderello costituita ai sensi del regio decreto-legge 20 febbraio 1939, n. 318, che non deve rinnovare le convenzioni in corso per cessioni di energia a società o enti privati ».

Ciò in linea subordinatissima, ove cioè la Commissione non ritenesse di accogliere la proposta dell'onorevole Ferrari Aggradi di non prendere in considerazione né l'emendamento del Governo, né quello dei colleghi dell'altra parte.

LOMBARDI RUGGERO. Ho ascoltato con molto interesse le tesi esposte dall'onorevole Ferrari Aggradi e, per quanto si possa essere favorevoli alla formula dell'ordine del giorno, per una ragione di estetica legislativa non trovo ragioni sufficienti, se si insiste, a prendere una posizione contraria all'inserimento di una norma nella legge.

Pertanto, sopprimendo il primo comma della proposta governativa, il testo potrebbe essere così formulato:

« Le ferrovie dello Stato, sviluppando le ricerche e la produzione di energia elettrica della società Larderello, costituita ai sensi del regio decreto-legge 20 febbraio 1939, n. 318, si assicureranno la disponibilità di tutta la produzione mediante il mancato rinnovo delle convenzioni per la cessione di energia prodotta a terzi ».

Così, a mio avviso, abbiamo ottenuto un impegno di potenziamento della Larderello in tutta la zona di concessione che abbraccia tre provincie e abbiamo ottenuto che Larderello, alla scadenza della concessione, possa disporre di tutta l'energia elettrica, anche se questa, come ci auguriamo, sarà molto superiore ai bisogni delle ferrovie dello Stato.

DEGLI ESPOSTI. Vorrei fare alcune considerazioni in merito a quanto poco fa ha detto l'onorevole Ferrari Aggradi.

È entusiasmante la formulazione, la previsione e l'orientamento del collega Ferrari Aggradi, ma ci troviamo sempre in questa situazione: quando discutiamo il piano autostradale, noi diciamo che sarebbe bene affrontare nella stessa sede anche il problema dei trasporti e delle ferrovie e voi dite no. Adesso che si discute il problema delle ferrovie noi proponiamo un esame con il pro-

getto delle autolinee. No, voi dite, adesso discutiamo soltanto le ferrovie. E questa la situazione reale in cui ci troviamo.

L'onorevole Ferrari Aggradi ha fatto molte considerazioni e, mentre le faceva, guardava quasi sempre dalla nostra parte. Credo che egli abbia sbagliato indirizzo, perché se a qualcuno si doveva rivolgere, era proprio alla sua parte, in quanto siamo proprio noi a voler discutere i problemi globalmente nel loro aspetto generale e siete voi che, ogni qual volta abbiamo all'esame un problema parziale, affermate che non è quella la circostanza adatta, non è quella la sede. È troppo comodo affermare che nella legge non si deve precisare il problema della Società Larderello e che dobbiamo orientarci verso le posizioni del Governo.

Non venitemi a parlare di ordini del giorno, perché tutti sappiamo in quale conto tenga il Governo i pronunciamenti fatti in essi. Se vi è stata una legge, che prevedeva stanziamenti per 9 miliardi per le aziende collaterali delle ferrovie e dopo sette anni si viene a dire che quei 9 miliardi non sono stati utilizzati, mi dica, onorevole Ferrari Aggradi, come si può fare affidamento su un ordine del giorno?

Ella ritiene che sia accettabile la sua esposizione entusiasmante; ma che vantaggi ci dà? Secondo me nessuno. Se ella invece prefigurasse la opportunità di affrontare in modo coordinato tutto il problema dell'energia elettrica con la costituzione di un'unica azienda di Stato, da questa parte non troverebbe eccessive opposizioni.

Ma la realtà è questa, egregi colleghi, che non si fa niente dal punto di vista generale.

Con un ordine del giorno, in questo caso, non mi sento affatto tranquillizzato sulle intenzioni del Governo perché, se il Governo avesse voluto, anche con il 74 per cento del pacchetto azionario si sarebbe potuto imporre una politica diversa. Invece, anche con il 74 per cento siamo in condizioni di far prevalere certi interessi e siamo subordinati ad essi.

Chiarezza per chiarezza, quindi, credo che un ordine del giorno, in questo caso, lascia il tempo che trova.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Concas, Pucci e Bogoni hanno presentato un emendamento in sostituzione dell'8-*quater* presentato precedentemente. Ne do lettura:

« L'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato dovrà assicurarsi tutta la produzione dell'energia elettrica della società Larderello alla scadenza delle attuali convenzioni con società private e dovrà comprendere nel pro-

gramma di potenziamento un aumento della produzione di energia elettrica nonché l'ampliamento delle ricerche in tutta l'area della concessione ».

Questo emendamento sostanzialmente ha lo stesso contenuto di quello presentato dall'onorevole Lombardi Ruggero. Mi permetto osservare che, trattandosi di norme non dispositive, dal punto di vista della tecnica legislativa sarebbe più opportuno farne oggetto di un ordine del giorno.

ARMATO, *Relatore*. Ringrazio l'onorevole Ferrari Aggradi delle osservazioni fatte. Effettivamente siamo davanti ad un provvedimento tendente anzitutto ad attuare dei criteri di finanziamento.

Durante la discussione siamo entrati nel merito di tanti problemi particolari i quali, più che incidere in ordine a certi temi della politica ferroviaria, invadono altri settori come quello del riordinamento delle fonti energetiche. Per questa ragione all'inizio della mia relazione avevo risposto augurandomi che certe linee di indirizzo potessero essere affidate ad un ordine del giorno che impegnasse tassativamente il Governo ad intervenire.

Anche io sottoscrivo la considerazione che in questo provvedimento non abbiamo una legge globale per quanto riguarda il riordinamento delle fonti energetiche, ma non vedo la possibilità di inserire in questo provvedimento norme particolari le quali, più che riguardare la politica dei trasporti del Ministero dei trasporti, riguardano altre sfere dell'attività pubblica. Ed è chiaro che nel momento in cui il Governo vuole inserire in maniera estremamente settoriale una norma del genere, dichiaro che senz'altro propendo di più per l'emendamento presentato dall'onorevole Lombardi rispetto alla stessa posizione del Governo che viola una certa impostazione.

Se questa è materia che appartiene alla sfera di carattere generale del Governo per quanto riguarda il riordinamento delle fonti energetiche, allora la cosa va affidata ad un ordine del giorno.

Se, invece, si decide di affrontare la questione, io debbo qui dichiarare che sono contrario a che questo avvenga in maniera settoriale. Il problema va visto e risolto nel suo complesso.

PRESIDENTE. Noi ci troviamo, comunque, di fronte a tre emendamenti i quali, identici nella sostanza, affermano — quelli presentati dagli onorevoli Concas e Raffaelli e dall'onorevole Lombardi, esplicitamente; quello proposto dal Governo implicitamente

— che, alla data di scadenza delle convenzioni per la cessione di energia elettrica ai privati, dette convenzioni non debbono più essere rinnovate, sicché l'energia prodotta possa essere tutta assicurata alle ferrovie dello Stato.

Il Governo aggiunge, nel testo proposto: « ...meno la parte vincolata ». L'onorevole Sottosegretario ha già spiegato che l'aggiunta si riferisce a vincolo di legge.

Ora è stata avanzata, da parte dell'onorevole Ferrari Aggradi, nonché dall'onorevole Colasanto e dal Relatore, la considerazione: data la natura della materia di cui stiamo trattando, non normativa ma — direi — di principio e di indirizzo, essa potrebbe costituire oggetto di ordine del giorno, il cui contenuto il Governo ha già esplicitamente accettato, avendo dichiarato che nel 1963-64 non saranno più rinnovate le convenzioni.

Ora, se la Commissione è d'accordo, se sono soprattutto d'accordo i presentatori degli emendamenti, potremmo seguire questa strada. Qualora invece questi ultimi insistessero, io non posso che mettere in votazione i loro emendamenti. Ovviamente, chi ritiene che non sia opportuno, che la materia di essi venga inserita nel contesto della legge, vota contro.

FERRARI AGGRADI. Io ho preso la parola e mi pento di averlo fatto; comunque, dal momento che ciò è avvenuto, debbo sostenere fino in fondo la mia tesi, anche perché, evidentemente, non posso accettare interpretazioni del mio pensiero che non siano quelle esatte.

In questa sede io ho sentito due ordini di considerazioni. Innanzi tutto, si è invocata una pianificazione globale, nel quadro della quale noi saremmo stati veramente rassicurati che gli 800 miliardi sarebbero stati destinati secondo un ordine di priorità che tenesse conto delle nostre esigenze nel quadro delle esigenze generali.

Una seconda necessità che si è manifestata è stata quella di una programmazione di carattere settoriale, intesa soprattutto nel senso di un coordinamento dei trasporti. E giustamente si è posto su questo l'accento, perché nel nostro Paese abbiamo già avuto tre o quattro occasioni di addivenire ad un coordinamento del genere di cui sopra, e le abbiamo perse..

Se vogliamo seriamente giungere a tale obiettivo, non è con piccole misure legislative che possiamo regolare la materia, la quale va invece regolata coordinando gli investimenti nell'intero settore dei trasporti ferroviari, delle ferrovie concesse, delle strade, delle autostrade e via dicendo.

Dopo che si sono invocati questi concetti, veramente in linea con un'impostazione moderna di politica economica, ad un certo momento, con questo articolo, si rinnega tale logica e razionale impostazione. E mi pare di sentire riecheggiare alcune posizioni degne di una politica autarchica...

Leggo questo concetto: « ...Per assicurare l'approvvigionamento dell'energia elettrica... l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato comprenderà nel programma di potenziamento anche un aumento della produzione di energia elettrica per la trazione dei treni... ». Mi pare di ritornare ai tempi in cui avevamo carenza di energia elettrica.

Noi, ora, abbiamo il problema della qualità, non della quantità.

Si finisce con l'offendere quel che è un progresso che noi non possiamo disconoscere. Nel campo della produzione di energia siamo di fronte ad un progresso tecnico così rapido da richiedere una specializzazione anche di opere. Non passeranno dieci anni, e la grandissima parte dell'energia italiana sarà energia elettronucleare. E noi, andiamo a mettere in una legge come questa, che non ha fondi adeguati alle proprie esigenze, un impegno tanto gravoso per le ferrovie dello Stato?

In questo campo ci vuole veramente, finalmente, un ordine razionale, che comprenda anche tutta la strumentazione.

Ritengo che si vada a fare qualcosa che è in disaccordo con quanto invocato in via generale, e che costituisce un elemento di squilibrio in una legge che deve perseguire certe sue finalità. Tanto più che da parte dell'opposizione si è sostenuto, in altra sede, e mi pare con più ragione di quanto si sta affermando oggi, che se vogliamo valorizzare in pieno determinate fonti di energia, dobbiamo farlo attraverso gli strumenti opportuni e con le collaborazioni le più utili.

Io nego — pensate a quello che si è fatto per la disciplina dei prezzi, pensate a quello che si è fatto per una regolamentazione su piano nazionale dell'impiego di energia elettrica — che le ferrovie dello Stato debbano viepiù usare l'energia da loro prodotta, quando noi possiamo sollevare le stesse, almeno in parte, da una così dura responsabilità, dall'impegno di pesanti investimenti...

In fondo, di fronte alla questione della società Larderello ci troviamo davanti a grossi punti interrogativi. Quale è la formula più adatta? Sono quelli gli uomini più acconci? Non ci sono altre esigenze nel nostro paese? Non esistono altri organi che hanno responsabilità? Non si possono battere altre vie? Ma

proprio, dobbiamo mettere le ferrovie dello Stato in posizioni di inferiorità rispetto alla Valdarno, per esempio? In condizioni di netta inferiorità! Quando sappiamo che sul piano dei problemi finanziari, meno si è legati e meglio si procede, e meglio si conclude?

Io, veramente, mentre comprendo che per altri punti della legge possa esservi discussione, qui non mi riesce di capirlo.

Sono convinto che, per perseguire quella che è una suggestione — avvio progressivo a forme di nazionalizzazione in un settore di base — noi poniamo nella legge degli elementi di disordine.

Questo il motivo, per cui sono contrario a tutti gli emendamenti.

PRESIDENTE. Insistendo i presentatori degli emendamenti per la votazione degli stessi, io procedo in questo senso...

COLASANTO. Ma io ritengo che la materia degli stessi sia estranea alla legge!

PRESIDENTE. Ella quindi mi chiede di non votare gli emendamenti in quanto concernenti argomento non direttamente connesso con il provvedimento che stiamo esaminando?

COLASANTO. Precisamente.

DEGLI ESPOSTI. Non mi riesce di capire perché, qualcosa che non ha costituito pregiudiziale prima, quando si è votato e non approvato l'emendamento Bogoni e Degli Esposti, debba essere ritenuto valido ora.

ARMATO, *Relatore*. Mi dispiace dover rilevare — parlo contro la proposta di non proponibilità — che, per il fatto stesso che il Governo ha proposto un suo emendamento, ha accettato la discussione sugli emendamenti.

PUCCI ANSELMO. Le osservazioni fatte dall'onorevole Ferrari Aggradi sono di natura politica, mentre la pregiudiziale che si potrebbe porre si ha quando si affronta in termini formali la discussione; essa preclude la possibilità di votare gli emendamenti proposti. Noi invece adesso siamo entrati nel merito della discussione e pertanto abbiamo accettato la proponibilità.

PRESIDENTE. Non posso porre in votazione la pregiudiziale Colasanto perché tardivamente posta.

L'emendamento Lombardi che assorbe l'emendamento Concas rimane così formulato:

« L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nel programma di potenziamento previsto dalla presente legge, svilupperà le ricerche e la produzione di energia elettrica della Società Larderello, costituita ai sensi del regio decreto 20 febbraio 1939, n. 318, assicurandosi, alla scadenza delle convenzioni di cessione di energia elettrica a terzi, che non

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1961

dovranno essere rinnovate, la disponibilità di tutta la produzione di energia elettrica non vincolata da disposizioni di legge ».

Pongo in votazione l'emendamento testé letto.

(E approvato).

Passiamo all'articolo 8-*quinquies*. Ne do lettura:

« Il programma di potenziamento delle strutture tecniche dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato comprende anche i servizi sostitutivi, integrativi ed accessori dell'esercizio ferroviario.

Le autolinee sostitutive ed integrative di servizi ferroviari saranno concesse all'I.N.T. o alle aziende pubbliche di trasporto, sempre che la concessione delle predette autolinee venga accettata dagli enti medesimi.

L'azienda per il potenziamento dell'I.N.T. è autorizzata a utilizzare il fondo di 9 miliardi messo a disposizione dall'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 18 dicembre 1959, n. 1142, non ancora impiegati per i fini indicati nel comma medesimo ».

Il secondo comma affronta un problema che è materia del disegno di legge sulle autolinee presentato il 3 marzo 1961 e che è dinanzi alla nostra Commissione e risolve il problema in maniera diversa da come il Governo propone in questa sede. Ciò indipendentemente dal fatto se sia opportuno o no inserire in questa legge un problema che è di tutt'altra natura.

Debbo far presente che, poiché per quel disegno di legge è stato previsto il parere di ben cinque Commissioni, non ritengo si possa procedere all'approvazione definitiva di questa norma se non viene sentita almeno la prima.

Sostanzialmente si procede per questa via allo stralcio di una parte di quel disegno di legge, per il quale la I Commissione (Affari costituzionali) ha per esempio dato parere contrario all'articolo 9 che riguarda l'assunzione diretta da parte delle ferrovie dello Stato dei servizi automobilistici sostitutivi. Quello che mi pongo è un problema di squisita natura regolamentare.

In merito al terzo comma dell'onorevole Degli Esposti circa il potenziamento dell'I.N.T. mediante il fondo di 9 miliardi messo a disposizione dalla legge del 18 dicembre 1959, n. 1142, mi sembra che esso sia superfluo, in quanto è prevista nell'articolo 1 di detta legge la possibilità che vale come impegno del Governo.

Infatti l'articolo 1 della citata legge così recita: « Per il raggiungimento delle finalità del piano previste dal primo comma e particolarmente per la produzione di energia elettrica o per lo sfruttamento di altre fonti di energia, nonché per ogni altra esigenza connessa con l'esercizio finanziario, potrà essere autorizzata con decreto del Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per il tesoro, la destinazione di parte della somma ivi indicata e fino alla concorrenza dell'importo massimo di lire 9 miliardi per la costituzione e per l'aumento del capitale di enti già costituiti o da costituire rimanendo la titolarità e la gestione dei capitali medesimi di pertinenza dell'Amministrazione ferroviaria ».

Questa autorizzazione l'Azienda delle ferrovie dello Stato già l'ha.

DEGLI ESPOSTI. Mi aiuti, onorevole Presidente, a risolvere questo quesito: il Governo dice: non è necessario che si defalchino, dagli 800 miliardi, 10 miliardi di lire, dal momento che 9 ne ho già.

Ma a me, commissario, che conosco l'esistenza di un provvedimento che autorizzava la spesa di 9 miliardi, spesa che non è mai avvenuta, chi assicura che questa volta i 9 miliardi stessi verranno utilizzati?

PRESIDENTE. C'è una legge che vincola e mi rifiuto di credere che essa possa essere ritenuta inefficace.

Comunque io, a parte il ritardo che subirebbe l'approvazione del provvedimento, in quanto si dovrebbe tornare alla V Commissione, mi preoccupo di questo: possiamo noi votare una norma che autorizzi l'Azienda delle ferrovie ad utilizzare quei 9 miliardi, quando tale autorizzazione già esiste?

A me pare che anche dal punto di vista della tecnica legislativa, il proposto emendamento non sia ortodosso. È un problema da ordine del giorno, da impegno del Governo!

DEGLI ESPOSTI. Noi obblighiamo il Governo ad utilizzare i denari per l'I.N.T. Siccome esso nega la possibilità di stanziare a questo scopo i 9 miliardi, già previsti dalla legge del 1959, io chiederei che nel disegno di legge in esame sia detto che i 9 miliardi, che potevano essere spesi, che non sono stati spesi, che potrebbero venir utilizzati oggi, siano usati per l'I.N.T.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ma è già stato sancito in una legge questo!

Lo si vuole rammentare con un ordine del giorno? Facciamolo pure!

REALE GIUSEPPE. Una legge che richiama una legge che valore ha?

DEGLI ESPOSTI. Se non altro pone in evidenza come non si sia rispettata una legge.

PRESIDENTE. Il Governo insiste per la votazione del suo emendamento?

ARMATO, *Relatore*. Io mi domando se, avendo all'ordine del giorno un disegno di legge che tratta la stessa materia, lo si possa discutere... D'altronde si deve tener conto del parere delle altre Commissioni interessate.

PRESIDENTE. Per l'articolo del disegno di legge a cui ha accennato l'onorevole Armato, inerente a questa materia, esiste il parere contrario della I Commissione.

Esiste, poi, un'altra legge, del 1931, secondo la quale il Ministero competente ha facoltà di affidare l'esercizio dei servizi sostitutivi a industrie private, o di gestire questi ultimi direttamente.

Si potrebbe perciò dar vita ad un ordine del giorno, in cui si invitano le ferrovie a gestire direttamente o tramite l'I.N.T.

DEGLI ESPOSTI. Noi ci troviamo di fronte alla esigenza di fare una discussione generale di tutta la materia interessante le ferrovie, ma anche alla necessità di dare la priorità ad alcuni provvedimenti in quanto pregiudiziali nei confronti degli altri.

Ora si dice: esiste un disegno di legge governativo che prevede questo problema. D'accordo, ma chi mi dice che esso arriverà in porto?

Io, onorevole Presidente, avanzo formalmente la seguente proposta: perché non si sospende per un momento la discussione di merito di questo provvedimento e non si esaminano le proposte di legge sulla riforma aziendale, sulle autolinee, ecc.?

Sappiamo, per esempio, che l'azienda ferroviaria deve affrontare, ed in termini concreti, il problema dei rami secchi, quello dell'I.N.T.... Da come si risolverà tutto questo, si vedrà come sistemare il resto.

PRESIDENTE. Esiste un problema di correttezza nei confronti delle altre Commissioni.

In rapporto al punto che stiamo esaminando, ad esempio, esiste un parere in parte negativo dato per un articolo di altro disegno di legge, concernente identica materia.

ARMATO, *Relatore*. Noi potremmo, in attesa di discutere gli altri provvedimenti, rendere inutile tutto il lavoro che abbiamo fatto a proposito di questo disegno di legge, che è un tipico provvedimento di finanziamento... È questo che si afferma? Ho capito bene?

DEGLI ESPOSTI. Sì.

ARMATO, *Relatore*. Allora bisognava dirlo prima... « Siccome questa legge è collegata con altri provvedimenti, non discutiamo niente...

DEGLI ESPOSTI. Noi desideriamo discutere globalmente, no non discutere.

ARMATO, *Relatore*. Ma non abbiamo competenza noi per le fonti di energia! Diciamo più chiaramente che desideriamo mandare il provvedimento in Aula e discuterlo nel concerto di tutti gli altri provvedimenti!

DEGLI ESPOSTI. Opinione rispettabilissima.

PRESIDENTE. Siccome la Commissione è libera — oggi essa può decidere in un modo, fra sei mesi deciderà forse conformemente, ma potrebbe anche non farlo... — un ordine del giorno accettato in questo momento dal Governo, non pregiudica quello che in prosieguo si potrà fare. Quando il Governo assume l'impegno, avvalendosi della legge 21 dicembre 1931, di gestire direttamente, tramite l'I.N.T....

CONCAS. Noi siamo in sede di autolinee sostitutive ed integrative...

PRESIDENTE. ... le linee sostitutive ed integrative di servizi ferroviari il problema per il momento sarebbe risolto nel senso desiderato.

Comunque è un problema che fa parte già di un altro disegno di legge, precisamente il disegno di legge n. 2864 sulla disciplina delle pubbliche autolinee, che riguarda tutte le concessioni, il cui articolo 9, sostituzione o integrazione dei servizi ferroviari, così suona:

« Il Ministro per i trasporti, sentito il Consiglio d'amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, può disporre la sostituzione totale o parziale o l'integrazione, con servizi automobilistici, dei servizi ferroviari statali per trasporto viaggiatori su determinate linee o tronchi di linee ».

CONCAS. Quella è una proposta, non una legge, quindi si può stralciare.

PRESIDENTE. Poiché siamo chiamati in Aula per la votazione, rimane stabilito che l'esame del disegno di legge: « Rinnovo, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato » in questo momento al nostro esame è rinviato ad una prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 19.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO