

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXVII.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 DICEMBRE 1961

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rimessione all'Assemblea</i>):		POLANO	1021, 1022
Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato. (3272)	1018	VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1022
PRESIDENTE	1018, 1020	BOGONI	1022
MARCHESI	1018	FRUNZIO	1022
VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1019, 1020	CONCAS	1022
DEGLI ESPOSTI	1019, 1020	Disegno di legge (<i>Rinvio della discussione</i>):	
Inversione dell'ordine del giorno:		Modificazioni agli articoli 9 e 11 della legge 6 maggio 1940, n. 500, relativa alla costituzione dell'Ente autonomo del porto di Napoli. (3145)	1023
PRESIDENTE	1020	PRESIDENTE	1023
Proposta di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):		Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
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. (<i>Urgenza</i>) (2913).	1020	Sistemazione finanziaria del bilancio della Azienda delle ferrovie dello Stato. (3359)	1023
PRESIDENTE	1020, 1021	PRESIDENTE	1023, 1024
BOGONI	1020	CAPPUGI	1023
BIANCHI GERARDO	1021	DEGLI ESPOSTI	1023
Disegno di legge (<i>Discussione e rinvio</i>):		VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1023
Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana. (3358)	1021	FRUNZIO	1024
PRESIDENTE	1021, 1022	REALE GIUSEPPE, <i>Relatore</i>	1024
COLASANTO, <i>Relatore</i>	1021, 1022	Votazione segreta:	
		PRESIDENTE	1024
		La seduta comincia alle 9,45.	
		BOGONI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.	
		(<i>È approvato</i>).	

**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 » (3272).

La discussione era stata rinviata, nella seduta precedente, mentre ci accingevamo a procedere alla votazione dell'articolo 8-*quinquies*.

MARCHESI. Presento la richiesta di rimessione in Aula del disegno di legge sottoscritta, ai sensi dell'articolo 40 del regolamento, da un decimo dei componenti la Camera. Motivo la richiesta che ho or ora avanzato.

Dalla discussione è manifestamente emersa la necessità di affrontare il grave problema del riassetto dell'azienda ferroviaria e del suo potenziamento, con il quadro preciso della funzione che l'Azienda stessa si vuole riservare nel sistema dei trasporti terrestri.

La precisazione di tale funzione verrà necessariamente a condizionare, oltre che i provvedimenti direttamente riguardanti l'ordinamento e le strutture dell'Amministrazione, anche quelli inerenti alla disciplina dei mezzi occorrenti e cioè delle pubbliche autolinee e dei trasporti merci su strada. La mancanza di un principio informatore ha reso alquanto disagiata la discussione di questo disegno di legge. D'altro canto l'esame frazionato di proposte, che sostanzialmente investono un unico tema, rischia di dar luogo alle più varie autonomie.

È accaduto, nel corso della discussione di dover collegare alcune importanti questioni, interessanti questo provvedimento, con altre regolate da altri disegni di legge quali ad esempio quello dell'ordinamento dell'Azienda ferroviaria (n. 3251) o quello sulla disciplina delle pubbliche autolinee (n. 2864).

Un dibattito generale di carattere orientativo è assolutamente necessario e noi lo sollecitiamo, pregando a tal fine il Presidente di voler rimettere quanto prima all'ordine del giorno dei lavori della Commissione i disegni di legge nn. 3251 e 2864.

La richiesta di rimessione all'Assemblea è inoltre motivata dal giudizio che il gruppo comunista ha già espresso circa l'insufficienza dei fondi destinati al riclassamento ed al potenziamento delle ferrovie dello Stato. Gli emendamenti, proposti agli articoli 1, 2 e 3 del disegno di legge in esame, serviranno pre-

cisamente ad adeguare lo stanziamento alle effettive esigenze dell'Azienda ferroviaria e dei servizi e delle attività connessi con il servizio ferroviario. Il gruppo ebbe ed ha presenti le conclusioni a cui è pervenuta la Commissione ministeriale, che si riunì a suo tempo, incaricata di esaminare la situazione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato. A quelle conclusioni si è riferito, del resto, il Ministro del bilancio nella sua esposizione finanziaria al Senato, allorquando ha preannunciato, tra gli altri, questo provvedimento. Alle conclusioni medesime ha ripetutamente fatto richiamo il Ministro dei trasporti, durante la discussione dei bilanci.

Il rapporto della Commissione ministeriale ha messo in risalto un piano decennale, approntato dalle ferrovie dello Stato, come diretto sviluppo del primo piano quinquennale in cui sono previste opere di riclassamento e di potenziamento delle ferrovie dello Stato.

Il riclassamento deve riportare gli impianti fissi ed il materiale rotabile ad un grado di efficienza che si possa ritenere normale in una azienda di produzione, eliminando i deleteri effetti conseguenti agli scarsi rinnovi e manutenzioni.

Il potenziamento deve adeguare gli impianti e il materiale rotabile alle esigenze del maggior traffico che si prevede nel corso del decennio. Soltanto il riclassamento e il potenziamento della rete fondamentale esigono una spesa di 1.212 miliardi e 522 milioni, e precisamente 880 miliardi e 530 milioni per gli impianti fissi e 331 miliardi e 992 milioni per il materiale rotabile. 146 miliardi e 180 milioni, inoltre, occorrono per la rete complementare, 118 miliardi e 610 milioni per quella a scarso traffico, qualora si intenda mantenerla in esercizio. In totale, 1.477 miliardi e 312 milioni. Supposto il ridimensionamento della rete a scarso traffico ed esclusi i previsti oneri ad essa relativi, la spesa valutata in ordine al riclassamento e al potenziamento della rete principale e di quella complementare resta di lire 1.358 miliardi e 702 milioni. Va però subito aggiunto che il ridimensionamento della rete a scarso traffico implica la contestuale soluzione del problema dei servizi sostitutivi, il cui esercizio deve, secondo noi, assolutamente essere assunto dall'Azienda ferroviaria o ad enti ad essa collegati. Ciò evidentemente comporta una serie di investimenti atti a mettere in grado l'Azienda e gli Enti da essa controllati ad assolvere a questi compiti. Il che significa che lo stanziamento prudenzialmente previsto per le linee a scarso traffico va comunque, almeno

in via indicativa, tenuto presente e forse migliorato, in considerazione degli investimenti occorrenti ad assicurare l'esercizio dei servizi stradali sostituivi e integrativi.

Queste considerazioni erano alla base della proposta, da noi fatta sotto forma di emendamenti ai primi tre articoli del disegno di legge, e cioè di elevare da 800 a 1.500 miliardi di spesa da autorizzare. Abbiamo qui udito l'onorevole rappresentante del Governo fare accenno a deliberazioni sugli impieghi della somma autorizzata che dovrebbero essere adottate dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato. Abbiamo anche sentito l'onorevole Sottosegretario Volpe indicare in percentuali la divisione merceologica approssimativa degli 800 miliardi. Rimane incontestato, però, che quale che sia l'organo competente a fissare il piano e quale che sia l'articolazione merceologica delle spese, il finanziamento nella misura stabilita manca, per quanto ci consta, di ogni finanziamento tecnico.

Il fondamento tecnico di un provvedimento che voglia essere veramente risolutivo dei problemi che assillano l'Azienda ferroviaria è costituito, allo stato dei fatti, dal rapporto della Commissione e dalla documentazione da essa esaminata e messa in evidenza. Detto rapporto, per quanto non vincolante né per il Governo, né per il Parlamento, è imprescindibile fonte di cognizione per un giudizio responsabile circa l'adeguamento dei mezzi al fine che ci si propone di raggiungere.

L'obiezione della eventuale integrazione successiva dello stanziamento è da respingere, perché essa tende ad eludere la questione di fondo, che è quella di stabilire, in modo coraggioso e senza dar luogo a sospetti di doppiezza, la sorte che si intende riservare all'Azienda delle ferrovie dello Stato e quale impegno le si deve dedicare in rapporto alla sorte assegnata. A tale questione è connessa, ripetiamo, tutta una serie di problemi che devono essere organicamente affrontati e risolti, quali la disciplina delle autolinee, il potenziamento di alcuni enti produttori beni e servizi in collaborazione con l'Azienda ferroviaria, nonché la struttura e l'ordinamento dell'Azienda stessa. Le proposte formulate in ordine al potenziamento dell'Istituto nazionale dei trasporti e allo sviluppo della Società Larderello si inseriscono in una eventuale prospettiva dell'Azienda ferroviaria con carattere di assoluta necessità.

Per queste considerazioni il gruppo al quale appartengo ha ritenuto opportuno chiedere

che del disegno di legge n. 3272 venga investita l'Assemblea.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Quanto ho avuto modo di ascoltare, non soltanto mi meraviglia, ma oso dire che mi avvilisce. Ed è giusto che si parli in termini chiari. Mi meraviglia e mi avvilisce poiché la discussione ha posto in evidenza quanto era grave il problema del riclassamento e del potenziamento delle ferrovie dello Stato. La discussione che ne è scaturita è stata lunga, ci ha impegnati per lungo tempo, i vari argomenti sono stati dibattuti ed a lungo. Di ciò ringrazio il Presidente della Commissione Trasporti, onorevole Mattarella, che con la sua saggezza e la sua squisita sensibilità, ha posto tutti noi nella condizione di poter esporre la propria tesi. Attraverso la discussione eravamo appunto giunti a predisporre un disegno di legge, già approvato dalla Commissione sia pure con dei sostanziali emendamenti al disegno di legge originario. Non sarò certamente io a porre in evidenza l'importanza degli emendamenti suggeriti, poiché gli onorevoli commissari li conoscono fin troppo bene. Ed allora, permettetemi di dire che mi avvilisce la richiesta di rimessione in Assemblea del disegno di legge in esame per un motivo semplicissimo: perché mette in evidenza la non coerenza dei proponenti i quali mentre ieri sostenevano una determinata tesi, oggi vengono a proporre altra. Ad essi pertanto deve risalire la responsabilità di questa loro « doppiezza », sia di fronte all'opinione pubblica, sia di fronte alle categorie che essi rappresentano, cioè quelle dei lavoratori.

Ovviamente la decisione di rimessione all'Assemblea del provvedimento oggi in esame porterà come conseguenza che gli 800 miliardi previsti nel disegno di legge all'ordine del giorno non saranno per il momento stanziati con quella celerità che il Governo aveva dimostrato di voler dare al provvedimento, con quelle gravi conseguenze e per i lavoratori, e per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie e per la Nazione tutta, che è facile immaginare.

Ad essi, pertanto, risalga la responsabilità di quanto oggi accaduto, una responsabilità che dovranno addossarsi e qui in Commissione ed al momento opportuno di fronte all'Assemblea.

DEGLI ESPOSTI. Mi consenta di dire, signor Presidente, che nessuno può autorizzare l'onorevole Volpe, Sottosegretario di Stato per i trasporti, a parlare di « doppiezza » nei riguardi di un gruppo parlamentare. La prego

caldamente, signor Presidente, di voler prendere atto di quanto detto; ripeto, nessuno può autorizzare l'onorevole Volpe a parlare di « doppiezza ».

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lo confermo.

DEGLI ESPOSTI. Quanto attribuito non risponde al vero. Qui si vogliono travisare i fatti...

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Marchesi ha presentato richiesta di rimessione in Aula del disegno di legge: « Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato » (3272). Prendo atto che tale richiesta è sottoscritta, ai sensi dell'articolo 40 del regolamento, da un decimo dei componenti la Camera. La validità delle firme sarà accertata dalla Segreteria della Camera. Sospendo pertanto la discussione del disegno di legge; essa sarà ripresa in sede referente in una prossima seduta.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Propongo un'inversione dell'ordine del giorno nel senso di discutere subito la proposta di legge n. 2913, d'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 ».

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Seguito della 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 (2913).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge 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 » (2913).

La I Commissione (Affari costituzionali) ha inviato il parere favorevole su questo provvedimento con la seguente motivazione:

« La I Commissione esprime parere favorevole al testo originario della proposta di legge solo in considerazione della situazione particolare in cui vengono a trovarsi i destinatari della proposta rispetto ad altri impiegati dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile che hanno conseguito la sistemazione nei ruoli delle carriere corrispondenti al titolo di studio posseduto, in base alla legge 1° febbraio 1960, n. 26, pur ritenendo che detta deliberazione non possa costituire premessa per la soluzione del problema posto nelle proposte di legge concernenti la stessa materia.

La I Commissione è contraria al secondo comma dell'articolo 1 del testo trasmesso, perché con la estensione del beneficio ivi previsto si determinerebbe grave e ingiustificata deroga ai principi che regolano la materia del pubblico impiego, nonché al riferimento al quarto comma della legge 1° febbraio 1960, n. 26, contenuto nel primo comma dell'articolo 1 ».

BOGONI. Poiché la I Commissione ha dato parere contrario al mio emendamento, interveggo per dire che, allorquando noi votammo gli articoli di questa proposta di legge, lo facemmo con lo scopo di migliorarla. In quell'occasione dichiarammo che molti emendamenti avremmo dovuti presentare, perché in realtà la materia presentava diverse lacune. Sarebbe stato però impossibile votare tutti gli emendamenti, così ci limitammo a presentarne uno, che non danneggiava ma, anzi, migliorava la legge. Il Governo accettò allora la mia richiesta, ma la I Commissione, per ragioni particolari, si è dichiarata contro.

Se oggi noi insistessimo, la legge andrebbe in Aula. Così facendo, perderemmo però nuovamente tempo, per cui, di fronte alla necessità di approvare quella che è la parte principale della nostra proposta, propongo di uniformarsi al parere espresso dalla I Commissione riservandomi naturalmente di presentare un provvedimento di legge che possa colmare le lacune della legge n. 26 del 1960.

Colgo l'occasione per sollecitare il Governo, come ho già fatto in occasione del mio intervento in sede di discussione del disegno di legge sul bilancio del Ministero dei trasporti, a presentare il più presto possibile un nuovo disegno di legge allargante gli organici dell'Ispettorato generale della motorizzazione.

BIANCHI GERARDÒ. Concordo con quanto affermato dall'onorevole Bogoni. Resta così integro il testo originario della proposta di legge, e il resto sarà oggetto di nuovi provvedimenti.

PRESIDENTE. Ricordo che gli emendamenti, inviati per il parere alla I Commissione erano stati nella seduta del 29 novembre 1961 soltanto sottoposti ad una votazione di massima. Pongo ora definitivamente in votazione l'emendamento aggiuntivo all'articolo 1 dopo le parole « all'articolo 8, secondo » della parola « quarto ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo al primo comma dell'articolo 1 del seguente nuovo comma:

« 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 ».

La proposta di legge n. 2913, i cui articoli erano stati già votati ed approvati nella seduta del 29 novembre 1961, sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana (3358).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana » (3358).

L'onorevole Colasanto ha facoltà di svolgere la sua relazione.

COLASANTO, *Relatore*. La ferrovia Circumvesuviana comprende un gruppo di linee che servono 1.350 abitanti, oltre quelli di Napoli: in totale, oltre 2.500 abitanti. Inoltre, servono una zona a carattere residenziale, quindi con notevole afflusso di viaggiatori che di mattina vanno a Napoli per ragioni di lavoro, di scuola o di affari, e che di sera ne ritornano. Di qui un traffico particolarmente intenso, che necessita di un maggior numero di materiale mobile.

La ferrovia Circumvesuviana è l'unica che non abbia chiesto finora alcun sussidio. Durante la guerra, fu uno dei pochi impianti che si riuscì a salvare dalla distruzione tedesca. Finita la guerra, la Circumvesuviana

ha cominciato a trovarsi in difficoltà. Due successive leggi praticamente non raggiunsero alcun risultato. Attualmente è stato fatto il raddoppio della linea da Torre Annunziata a Torre del Greco, senza alcuna spesa reversibile che normalmente si dà in questi casi. Ciò ha creato un indebitamento pauroso, e oggi il solo cumulo di interessi passivi è di 260 milioni annui. Per questo il primo articolo del disegno di legge al nostro esame prevede un contributo straordinario di lire 1 miliardo 437 milioni.

L'articolo 2 prevede il raddoppio del binario fra Torre del Greco e Barra: esso stabilisce un limite di due miliardi, ma la spesa necessaria (considerato il notevole costo delle espropriazioni da fare, la considerevole quantità di opere d'arte, i passaggi a livello da sopprimere, ecc) si aggira sui 3.360.000.000. Naturalmente, debbo proporre l'approvazione di questo articolo così come è formulato, riservandomi però in un ordine del giorno di dichiarare la necessità di un altro disegno di legge per pagare la rimanente spesa.

Resta il problema dell'ammodernamento della Circumvesuviana che, sia detto per inciso, non dimentichiamo è una società completamente controllata dall'I.R.I. Le rotaie hanno in media quaranta-cinquant'anni di vita, e sono leggerissime; i treni non possono raggiungere che la velocità massima di 50 chilometri orari, ma la velocità commerciale è di neanche trenta chilometri. Il materiale rotabile è vecchio, abbisogna di ammodernamento. Per tutte quelle cose che non sono previste nel presente disegno di legge si potrà provvedere con altro provvedimento. Per il momento mi permetto di proporre un ordine del giorno nel quale, appunto, faccio voti che il Governo vi provveda, sia pure in un secondo momento.

PRESIDENTE. Comunico che la V Commissione (Bilancio e Partecipazioni statali) ha dato parere favorevole al disegno di legge in esame, prospettando peraltro alla Commissione di merito l'opportunità di perfezionare la formulazione dell'articolo 5 facendo richiamo alla legge cui si fa riferimento per la copertura del relativo onere finanziario.

Dichiaro aperta la discussione generale.

POLANO. Dopo aver ascoltato la relazione svolta dall'onorevole Colasanto era nostro intendimento chiedere il rinvio dell'esame del provvedimento; consci, peraltro, dell'importanza dello stesso, preghiamo, ove sia consentito dal regolamento, di iniziare la discussione ma di non passare all'approvazione degli articoli.

Per quanto, in linea di massima, ci dichiariamo favorevoli al potenziamento della ferrovia Circumvesuviana, preannunciamo la presentazione di alcuni emendamenti, risultato di alcune indagini che stiamo attualmente compiendo. Rinnovo, pertanto, la preghiera della concessione di un breve rinvio per il completamento della discussione.

VOLPE, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Un altro insabbiamento?

POLANO. No, un semplice rinvio, il proseguimento della discussione potrebbe essere fissato per la prossima settimana.

COLASANTO, Relatore. Non bisogna dimenticare che ci troviamo di fronte ad una Azienda controllata dall'I.R.I., ad una Azienda, che, unica fra tutte le Aziende ferroviarie, non ha avuto mai alcuna sovvenzione, neanche quella consuetudinaria di inizio di esercizio. Si tratta di un'azienda che ha avuto il coraggio di costruire, in tempo di guerra, il tratto Castellammare-Sorrento; che ha avuto il coraggio di procedere al raddoppio della linea fra Torre Annunziata e Torre del Greco; un'azienda che trasporta annualmente 50 milioni di viaggiatori. Inoltre occorre tener presente che la Circumvesuviana e la Milano Nord sono le uniche ferrovie deficitarie a causa della eccezionale pesantezza degli oneri derivanti dalla esposizione finanziaria occorsa per la costruzione e per il potenziamento delle linee ad esse concesse.

Faremmo cosa veramente meritoria se noi potessimo soltanto dire « il disegno di legge è stato approvato ». Né deve essere trascurato il fatto che è in atto un « ballottaggio » di denaro tra Enti pubblici e privati. Vorrei che gli onorevoli Commissari potessero compiere un viaggio su dette ferrovie, per rendersi conto delle condizioni in cui si trovano: pensate, due milioni e mezzo di abitanti ed un traffico annuo di ben cinquanta milioni di viaggiatori!

PRESIDENTE. La proposta di aggiornamento suggerita dall'onorevole Polano dovrà ovviamente essere inquadrata con il calendario dei lavori della Commissione e, data la imminenza delle feste natalizie, non resta altra soluzione che quella — se gli onorevoli commissari sono d'accordo — di tornare ad occuparcene domani.

BOGONI. Ritengo che la Commissione debba accettare la proposta fatta dall'onorevole Polano, che, lungi dal rappresentare un insabbiamento del provvedimento oggi al nostro esame, ci consente un migliore esame dello stesso. In conseguenza della rimessione all'Assemblea del disegno di legge n. 3272 dob-

biamo ancora riunirci per esaminare il medesimo in sede referente e, pertanto, potremmo anche tenere una seduta in sede legislativa per riprendere la discussione del disegno di legge sulla ferrovia Circumvesuviana. Un problema di difficile soluzione, come quello delle ferrovie secondarie, non può essere risolto certo in breve tempo e lo dimostra il fatto che, pur trattandone mille e mille volte, siamo ricorsi sempre alla politica delle « pezze » (perdonatemi l'espressione) senza mai giungere alla soluzione radicale dello stesso. Si faccia poi mente locale alla situazione di estremo disagio delle popolazioni toccate dalla ferrovia Circumvesuviana in caso di mancato miglioramento del servizio e vedrete che la proposta formulata dall'onorevole Polano è meritevole di ogni considerazione. Ci siamo inoltre battuti in mille occasioni perché anche Napoli abbia la sua metropolitana: bisogna arrivare anche a questo perché non è concepibile che una città come Napoli non disponga di questo servizio, per la cui realizzazione, peraltro, necessiteranno anni di lavoro. Di qui, pertanto, la necessità di un più approfondito esame di tutto il complesso problema delle ferrovie in concessione. Sono favorevole di conseguenza, al rinvio del seguito della discussione del disegno di legge in esame.

FRUNZIO. Non sono d'accordo sulla proposta di rinvio della discussione, perché il problema delle ferrovie meridionali non è di oggi, ma si dibatte da almeno tre anni. Il problema delle ferrovie secondarie in concessione è stato esaminato con profondo scrupolo. Io volevo semplicemente precisare che non si tratta di una cosa nuova: noi studiamo da anni questa materia, non è un disegno di legge pervenutoci stamani.

CONCAS. Poiché riunirci domani non servirebbe a nulla, e d'altra parte rinviare alla settimana ventura o addirittura alla riapertura presenta qualche dubbio, proporrei di riunirci sabato mattina.

POLANO. Sono d'accordo.

VOLPE, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Richiamo l'attenzione dell'onorevole rappresentante del Governo e dell'onorevole Relatore sul suggerimento fatto dalla V Commissione relativo al perfezionamento dell'articolo 5, con il richiamo della legge alla quale si riferisce la copertura.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata a sabato mattina.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Modificazioni degli articoli 9 e 11 della legge 6 maggio 1940, n. 500, relativa alla costituzione dell'Ente autonomo del porto di Napoli (3145).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 9 e 11 della legge 6 maggio 1940, n. 500, relativa alla costituzione dell'Ente autonomo del porto di Napoli » (3145).

L'onorevole Ministro della marina mercantile e il suo Sottosegretario mi hanno comunicato di non poter intervenire alla discussione di questo disegno di legge ed hanno pertanto chiesto alla Commissione un rinvio.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata ad una prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge: Sistemazione finanziaria del bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato (3359).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Sistemazione finanziaria del bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato ».

La V Commissione (Bilancio e Partecipazioni statali) alla quale erano stati inviati gli emendamenti approvati ci ha trasmesso questa mattina il seguente parere:

« La Commissione Bilancio ha preso atto che codesta Commissione di merito ha riconosciuto valide le indicazioni già in precedenza formulate con il parere espresso in data 24 novembre scorso e perciò ha ritenuto gli emendamenti trasmessi meritevoli di ampia ponderazione. Poiché, peraltro, a fronte della maggiore spesa di circa 11 miliardi implicata da tali emendamenti, non risulta formulata nessuna nuova indicazione di copertura, né stabiliti preventivi e adeguati accordi con le Amministrazioni del Bilancio e del Tesoro, la Commissione non ha potuto esprimere — allo stato — parere favorevole. Ha deliberato tuttavia di invitare le Amministrazioni interessate (Trasporti, Tesoro, Bilancio) ad affrontare nuovamente il problema della sistemazione finanziaria dell'Azienda ferroviaria nei termini complessivi, quali risultano delineati non solo dal testo del disegno di legge ma altresì dagli emendamenti formulati dalla X Commissione della Camera ».

Gli emendamenti erano i seguenti: all'articolo 2 lettera b) sostituire le parole: « in

ragione di cinque volte e mezzo », con le altre: « in ragione di quattro volte e mezzo » e all'articolo 6, primo comma, sostituire le parole: « in miliardi 59 », con le altre: « in miliardi 62 ».

Anche per questo disegno di legge ci troviamo di fronte al dilemma o mantenere la nostra posizione e rimettere il provvedimento all'esame dell'Assemblea, oppure adeguarci, data la mancanza di copertura, al parere contrario della V Commissione e ritornare al testo originario.

CAPPUGI. Pur seguendo la strada della rimessione del provvedimento all'Assemblea, il Governo dovrà pur manifestare il proprio intendimento. Si potrebbe, eventualmente, prendere i dovuti accordi, mantenendo il provvedimento presso di noi e poi studiare il da farsi.

PRESIDENTE. Poiché il bilancio dovrà essere presentato entro il 31 gennaio è evidente che i termini saranno per quell'epoca già scaduti. Di conseguenza l'unica soluzione possibile è quella di adeguarsi al testo del disegno di legge presentato dal Governo.

DEGLI ESPOSTI. Il nostro, diciamo, non è un esame di prima istanza? Poi c'è sempre il Senato!

PRESIDENTE. L'interessante è che il Senato approvi il provvedimento oggi al nostro esame entro il 31 gennaio. Dato, poi, che abbiamo approvato un articolo nel quale si dice che « la legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* » l'approvazione da parte del Senato dovrebbe pertanto avvenire entro il 30 gennaio.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è d'avviso che il disegno di legge all'ordine del giorno debba essere portato avanti poiché si dovrà provvedere alle necessarie modifiche di bilancio. Il Governo ribadisce, cioè, la necessità di trovare una legge sulla quale e con la quale poter impostare il suo bilancio. Per tutto il resto si rimette al parere della Commissione.

DEGLI ESPOSTI. I colleghi sono a conoscenza che noi avevamo una serie di proposte di emendamenti che, sulla falsariga dei criteri organizzatori e modificatori del provvedimento, rappresentavano una punta avanzata verso la soluzione del problema.

Ora, se si deve approvare il testo originario, tanto vale affrontare e fare propria la proposta formulata dall'onorevole Cappugi, poiché altrimenti correremmo il rischio di non rientrare entro il termine del 30 gennaio. E inoltre, però, altrettanto vero che nello stesso

momento in cui il bilancio viene presentato e discusso c'è tutto il tempo per poter presentare richieste di modifica. Ora non dobbiamo avere la preoccupazione di quel termine, a meno che non si voglia, fra il 31 gennaio e l'approvazione del bilancio, modificare i termini della questione ed allora tanto vale che si cerchi di modificare la legge, con l'impegno a gennaio di avere il concerto con gli altri Ministeri interessati. Altrimenti approveremo una proposta di legge che non terrà alcun conto delle considerazioni del collega Reale e delle altre fatte sullo stesso argomento.

FRUNZIO. Chiedo di rinviare alla seduta di sabato prossimo il seguito della discussione di questo disegno di legge per dar tempo all'onorevole Sottosegretario di interpellare il Ministro del tesoro e di poterci riferire.

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. Considerando la necessità di confermare quegli emendamenti per i quali la Commissione Bilancio, pur concordando nella sostanza, non ha trovato possibilità di copertura, pongo pertanto all'attenzione della Commissione due aspetti: 1°) l'opportunità dell'approvazione del disegno di legge nel testo presentato, ai fini della giustificazione delle scadenze prospettata dal Governo; 2°) una valutazione più attenta di quanto potrà in materia accadere in base alle considerazioni esposte. Personalmente, sono di opinione di accogliere l'invito della V Commissione, ossia di valutare la possibilità di accettare gli emendamenti proposti; se comunque ciò non potesse verificarsi, e se una intesa sarà possibile raggiungere, una decisione in proposito potrà essere presa sabato.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata a sabato mattina.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta della proposta di legge:

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):

Presenti e votanti	33
Maggioranza	17
Voti favorevoli	33
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Armato, Armosino, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Bolla, Calvaresi, Canestrari, Cappugi, Colasanto, Concas, Degli Esposti, Fabbri, Francavilla, Frunzio, Geffer Wondrich, Giglia, Landi, Lombardi Ruggero, Macrelli, Marchesi, Mattarella, Montanari Silvano, Petrucci, Polano, Pucci Anselmo, Ravagnan, Reale Giuseppe, Sammartino, Schiano, Viale e Vidali.

È in congedo:

Basile.

La seduta termina alle 11,30.

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI