

## COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

LXXVIII.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 19 DICEMBRE 1961

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MATTARELLA**

## INDICE

	PAG.
<b>Inversione dell'ordine del giorno:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	1025
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):</b>	
Situazione finanziaria del bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato (3359) . . . . .	1025
PRESIDENTE . . . . .	1025, 1026
REALE GIUSEPPE, <i>Relatore</i> . . . . .	1026
SPATARO, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . .	1026
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):</b>	
Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana (3358) . . . . .	1027
PRESIDENTE . . . . .	1027, 1029, 1032, 1033
CAPRARA . . . . .	1027, 1030, 1032
SCHIANO . . . . .	1028, 1029, 1030, 1031, 1033
COLASANTO, <i>Relatore</i> . . . . .	1029, 1030, 1032, 1033
SPATARO, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . .	1029, 1032
POLANO . . . . .	1029, 1032, 1033
REALE GIUSEPPE . . . . .	1033
ADAMOLI . . . . .	1033
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	1033

## Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Propongo un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di discutere subito il disegno di legge n. 3359.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

*(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 »

Come è noto, la Commissione Bilancio ha espresso sul disegno di legge 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 attenta considerazione. 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 affron-

**La seduta comincia alle 10.**

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

*(È approvato).*

tare 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 ».

Onorevoli colleghi, nel dare la parola all'onorevole Reale Giuseppe, relatore sul disegno di legge in esame, devo sottolineare che noi qui ci troviamo oggi di fronte al problema che già ci eravamo posto nella nostra ultima seduta. Vedere cioè se adeguarci al testo governativo, a seguito del parere negativo espresso dalla Commissione Bilancio, oppure insistere, con la prospettiva, in questo caso, di andare in Aula !

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. Nel formulare il parere, la V Commissione rimandava alle Amministrazioni interessate, e cioè quelle del Tesoro, del Bilancio e, naturalmente, quella dei Trasporti, il compito di affrontare nuovamente il problema della sistemazione finanziaria dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, nei suoi termini complessivi. Pertanto, il relatore desidererebbe ascoltare egli stesso dal Rappresentante del Governo se gli incontri necessari al riguardo ci sono stati e a quali conclusioni eventualmente si è pervenuti.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Mi rimetto al testo del disegno di legge presentato e sul quale ha dato il parere la Commissione Bilancio !

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare pongo in votazione l'emendamento all'articolo 2 sul quale era stato richiesto il parere della V Commissione.

L'emendamento in questione sostituiva all'articolo 2, lettera *b*), le parole: « cinque volte e mezzo », con le parole: « quattro volte e mezzo ». La Commissione Bilancio non ha dato in proposito parere favorevole. Si tratta quindi di tornare ora a votare su questo testo. Coloro che intendono mantenere questa modifica voteranno naturalmente a favore, con la prospettiva, come dicevo poc'anzi, di rimessione del disegno di legge all'Aula; coloro, invece, che ritengono di adeguarsi al parere espresso dalla V Commissione e quindi di mantenere il testo governativo, voteranno contro.

Pongo allora in votazione l'emendamento sostitutivo della espressione « quattro volte e mezzo », in luogo di « cinque volte e mezzo ».

(*Non è approvato*).

Pongo ora in votazione l'espressione « cinque volte e mezzo », come indicato nel testo originario.

(*È approvata*).

Pongo in votazione definitivamente l'intero articolo 2. Esso è il seguente:

« Le entrate dei Fondi pensioni per il personale ferroviario sono costituite, per ogni esercizio finanziario;

*a*) dalle ritenute ordinarie e straordinarie operate, nelle misure stabilite dalle vigenti norme di legge, sugli stipendi e sugli altri assegni utili a pensione del personale ferroviario;

*b*) da un contributo dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, da stanziare nella parte ordinaria del bilancio della stessa Azienda, in ragione di cinque volte e mezzo l'ammontare delle ritenute di cui al precedente punto *a*);

*c*) dagli interessi del patrimonio e da tutti gli altri proventi di qualunque natura riguardanti i predetti Fondi pensioni per il personale ferroviario ».

(*È approvato*).

L'altro emendamento, sul quale era stata sentita la V Commissione, si riferisce all'articolo 6, primo comma; esso sostituisce alla cifra di miliardi 59, quella di miliardi 62. L'emendamento era stato approvato dalla nostra Commissione in linea di massima, ovverosia subordinatamente al parere favorevole della V Commissione. Quest'ultima ha invece dato parere contrario. Vale anche qui quanto ho detto poc'anzi. Pongo pertanto in votazione l'emendamento sostitutivo. Chi ritiene di mantenere la cifra di « miliardi 62 » voterà a favore, chi, invece, intende adeguarsi al parere della Commissione Bilancio e quindi lasciare la cifra originariamente indicata nel testo governativo, « miliardi 59 », voterà contro.

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione la cifra indicata nel testo governativo in « miliardi 59 ».

(*È approvata*).

Pongo in votazione definitivamente l'intero articolo 6. Esso è del seguente tenore:

« Per ciascuno degli esercizi dal 1962-63 al 1965-66, il complessivo ammontare delle somme da corrispondere all'Azienda delle ferrovie dello Stato, ai sensi degli articoli 1 e 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, è stabilito in miliardi 59.

Tale somma sarà iscritta negli stati di previsione della spesa delle singole Amministrazioni per i cennati esercizi a seconda della rispettiva competenza e, correlativamente, nello stato di previsione dell'entrata dell'Azienda delle ferrovie dello Stato ».

(È approvato).

Il disegno di legge, con le modifiche testé approvate, sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana (3358).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana ».

Come ho già comunicato nella seduta del 14 dicembre 1961, sul disegno di legge la V Commissione (Bilancio) ha espresso, in data 29 novembre 1961, parere favorevole, prospettando peraltro alla Commissione di merito l'opportunità di perfezionare la formulazione dell'articolo 5 del disegno di legge, richiamando espressamente gli estremi della legge cui si fa in riferimento per la copertura del relativo onere finanziario.

Il relatore, onorevole Colasanto ha già svolto nella seduta del 14 dicembre 1961 la sua relazione e il seguito della discussione generale era stata rinviata ad altra seduta, su richiesta dell'onorevole Polano.

Chiede di parlare l'onorevole Caprara. Ne ha facoltà.

CAPRARA. Chiedo innanzitutto scusa per non aver potuto partecipare alla precedente riunione e quindi ascoltare la relazione svolta dal relatore, onorevole Colasanto. Baserò il mio intervento, quindi, sulla relazione ministeriale che accompagna questo disegno di legge che si riferisce ad una questione importante della nostra città, di Napoli, trattandosi di una ferrovia che collega il capoluogo ad una serie di comuni vesuviani.

Desidero dire per prima cosa che quanto esposto nella relazione introduttiva mi sembra abbastanza generico e insufficiente. Ritengo, infatti, sia questa l'occasione per il Parlamento italiano di gettare uno sguardo su queste ferrovie in concessione, in cui si rilevano situazioni di difficoltà ed anche alcune questioni che hanno opposto, anche re-

centemente, i lavoratori alla direzione aziendale. Ritengo che tutto questo complesso di problemi debba essere preso in considerazione ed esaminato dal Parlamento nel momento in cui esso si accinge a deliberare l'opportunità di concedere un contributo per coprire, si afferma nella relazione, oneri passati e comunque affrontare quelli da realizzare. Oneri passati per un ammontare di circa 4 miliardi: 1 miliardo 437 milioni per la ferrovia Napoli-Baiano; Napoli-Ottaviano; Circumvesuviana; Torre Annunziata-Castellammare di Stabia e Castellammare di Stabia-Sorrento; 2 miliardi, invece, se ho ben capito, per quanto riguarda la famosa questione del raddoppio del binario sul tronco Barra-Torre del Greco-Torre Annunziata, raddoppio del binario con connesse opere, passaggi a livello di San Giorgio a Cremano, Bellavista e Resina. Questione vecchia, questa, per i nostri comuni e che finalmente dovrebbe essere portata a definitiva soluzione.

È chiaro, quindi, che noi accogliamo con interesse questo stanziamento. Però, come parlamentari, riteniamo si renda necessario esaminare più a fondo questo problema. Cioè, io non mi sentirei di esprimere un voto favorevole o contrario senza aver prima avuta la possibilità di esaminare quella che è, allo stato attuale delle cose, la gestione tecnico-economica di questa società e le questioni che si riferiscono ai rapporti in atto fra personale e direzione aziendale!

Credo sia abbastanza noto, almeno ai parlamentari napoletani, che non è sufficiente porre il problema della ferrovia circumvesuviana semplicemente in sede di questione d'ammodernamento! Sappiamo che c'è la questione del materiale rotabile attuale del tutto inadeguato e in ogni senso assolutamente inferiore alle necessità del traffico e anche alla esigenza di mezzi di collegamento abbastanza celeri! Sono quotidiane le notizie di difficoltà e, bisogna dire, anzi, che lo stesso personale e la stessa direzione aziendale affrontano con grande coraggio questo problema rappresentato dalla limitata disponibilità di un materiale in gran parte vetusto e inadeguato. Altre questioni però, credo, debbano essere affrontate in questa situazione; esse riguardano il modo in cui viene diretta questa società che, per essere a partecipazione statale, e comunque controllata dall'I.R.I., dovrebbe in modo particolare interessare il Parlamento e cioè i pubblici poteri!

Abbiamo una situazione a Napoli per cui non si riconoscono le commissioni interne. Abbiamo un settore I.R.I., quindi controllato,

in cui gli scioperi sono praticamente a ripetizione, in cui si è verificata questa situazione che nei suoi lineamenti è già stata riportata; lungi dall'accettare le proposte trattative indicate dai sindacati, per la soluzione di questi problemi, questa società ha risolto il problema in questo modo, abolendo l'appalto del servizio di guarda-barriera e stabilendo un contratto di appalto fra essa società e i singoli dipendenti, i quali ultimi si sono così visti, da un giorno all'altro, divenire appaltatori di se stessi!

Quindi, è necessario, ripeto, prendere in considerazione questa situazione che, a mio parere, deve essere assolutamente rivista!

Attualmente il personale dell'azienda Circumvesuviana è in agitazione perché si sono verificate ripetute violazioni contrattuali da parte della direzione aziendale; e la Commissione interna non viene ricevuta da almeno un anno dalla Direzione aziendale.

Mi rendo conto che si tratta di questioni aggiuntive, come quella della Cassa di soccorso il cui consiglio di Amministrazione non si riunisce da molto tempo, ma siamo mossi a queste considerazioni dalla opportunità — prima di dare un voto su questo argomento — di chiedere alla Direzione della Circumvesuviana una relazione attuale, in modo che il voto sia motivato da un giudizio, sia che il contributo venga votato sia che debbia dare determinati suggerimenti sulla base degli estremi della situazione. Le questioni indotte sono di carattere aggiuntivo. Però, per quanto ci riguarda, non ci sentiamo di consentire all'approvazione del disegno di legge senza un adeguato esame delle medesime.

SCHIANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi. Durante la discussione sul bilancio del Ministero dei trasporti io ebbi a rivolgere viva preghiera all'onorevole Ministro Spataro, qui presente, affinché approfondisse meglio il problema di queste sovvenzioni, citando anche altri lavori svolti da altre società in regime di concessione.

Noi in genere, e specialmente noi parlamentari napoletani, di fronte ad un provvedimento che concede qualche cosa ad una zona depressa, votiamo subito senza tanto sottigliezza. Viceversa ora, una volta tanto, è necessario approfondire, tanto più che noi ci siamo sentiti opporre in qualche riunione, da parte di tecnici dell'Ispettorato della motorizzazione, delle discordanze relative ad opere che dovevano essere realizzate e non lo sono state.

Ora ci viene presentato questo provvedimento — disegno di legge n. 3358 — a favore della ferrovia Circumvesuviana; azienda che

per noi napoletani, almeno a quanto ci si diceva, doveva costituire una lodevole eccezione fra le tante cose che non vanno bene a Napoli. Ebbene, debbo ricordare che noi abbiamo sostenuto sempre che non basta ottenere un contributo, una sovvenzione da parte dello Stato, ma è necessario che le Amministrazioni che ne beneficiano sappiano bene amministrare e realizzare. Dobbiamo inoltre ricordare che per la ferrovia Circumvesuviana erano state previste da apposita legge delle opere d'ammodernamento che dovevano essere portate a termine entro il 1953. Siamo alla fine del 1961 e di tali realizzazioni non si parla ancora. Abbiamo perciò chiesto di conoscere il motivo e quale sia stata la diversa utilizzazione dei fondi per esse stanziati.

Onorevoli colleghi, spesso si mettono in rilievo le carenze nei servizi pubblici affidati allo Stato; spesso si critica anche il sistema delle municipalizzazioni; ma vorrei dire che se, una volta creati questi organismi a carattere sociale, si mettono poi alla loro testa delle persone che non realizzano, sorge spontaneo il problema: o si tratta di persone incapaci oppure esse agiscono in tal modo apposta per discreditare l'istituto da noi auspicato.

Venendo al disegno di legge sottopostoci, ritengo che sia necessario riesaminare preventivamente la situazione. Con una legge del 1952 venne concesso alla ferrovia Circumvesuviana un concorso straordinario di 630 milioni per i lavori di variante e raddoppio della linea Barra-Torre del Greco. Questi lavori — si diceva nella relazione che accompagnava la legge — avrebbero dovuto essere realizzati senza alcun'altra sovvenzione: era il Governo stesso che assumeva questo impegno rispetto alle opere che avrebbero dovuto essere realizzate dalla Società concessionaria.

Ebbene, queste opere non vennero mai realizzate. Successivamente si è parlato di « eccezionale pesantezza » e delle nuove opere non si è fatto cenno. Ora noi desideriamo conoscere che cosa è successo in realtà in questa organizzazione che da noi napoletani era portata come esempio di buona amministrazione. Pare che vi siano delle iniziative — onorevole Ministro — da parte di questa società che non hanno nulla a che fare con la sua attività principale (si è parlato ad esempio di Monte Faito). E se « pesantezza » vi è realmente, desideriamo che il Ministro approfondisca le cause di essa. Se ci sono stati degli errori è bene che essi vengano individuati e che siano forniti al Parlamento i dati e gli elementi ripetutamente richiesti. Ci fu un Ministro — Ferrari Aggradi — che assunse for-

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1961

male impegno di dare questi chiarimenti, ma non ne abbiamo saputo più niente; e intanto si parla di « pesantezza ». E poi, che fine hanno fatto i fondi che lo Stato ebbe a dare per opere che non sono mai state realizzate ?

COLASANTO, *Relatore*. Sono stati incamerati dal Tesoro perché le opere previste non sono state realizzate.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Confermo che sono stati incamerati dal Tesoro. Le opere previste non sono state realizzate in quanto si sono trovate delle difficoltà enormi nella esecuzione del progetto che avrebbero comportato una spesa di molto superiore al previsto; e così non sono state neppure iniziate.

SCHIANO. Io sono contento di sentire questa assicurazione, ma continuo ad insistere: siccome mi è parso di sentire parlare diversamente negli ambienti competenti, vorrei pregare l'onorevole Ministro di approfondire !

Ho letto nella relazione ministeriale che accompagna questo disegno di legge che la differenza non utilizzata è passata in economia. Ma, quale differenza ? Dal 1952 andiamo alla legge del 1957 e si arriva a 808 milioni complessivi. E neppure quelle opere sono state realizzate.

Ora, ci si propone l'assunzione da parte dello Stato di tutti gli oneri inerenti alla spesa per le opere fin qui eseguite e, inoltre, il concorso totale da parte dello Stato per il completamento delle opere di raddoppio per taluni tratti, e cioè 2 miliardi per ulteriori lavori di sistemazione e potenziamento degli impianti nonché di raddoppio del binario sul tronco Barra-Torre del Greco-Torre Annunziata, e 1 miliardo e 437 milioni per copertura oneri rimasti a carico della società per i lavori compiuti sulla Castellammare di Stabia-Sorrento !

Lo so, è impopolare dire fermiamoci, perché è una società, questa, di grande interesse per Napoli città e per i comuni vesuviani. Però, noi riteniamo che effettivamente sia doveroso fermarci, non lasciarci spingere eccessivamente dall'entusiasmo dell'attaccamento verso la nostra città. È necessario cioè ponderare. Effettivamente, noi non possiamo continuare a fare quel che stiamo facendo da anni, vale a dire dare contributi su contributi a queste ferrovie in regime di concessione. È necessario ponderare ed è necessario dare maggiori chiarimenti al Parlamento all'atto della votazione. Effettivamente noi non possiamo approvare questo disegno di legge. Noi volevamo sentire la ragione per cui non

sono state realizzate queste opere. Il danno che deriva da queste dissonanze è enorme ! E devo dire che noi troppo facilmente ci prestiamo ad accondiscendere, purché si riesca ad ottenere qualche cosa dal Governo per Napoli, la Campania, e il Mezzogiorno !

POLANO. La volta scorsa sono rimasto alquanto sorpreso della relazione, alquanto sommaria, fatta dall'onorevole Colasanto su questo disegno di legge e chiesi numerose precisazioni, anche perché molti deputati della mia parte avevano dovuto forzatamente assentarsi dalla riunione. Oggi i fatti citati dagli onorevoli colleghi dimostrano che non possiamo affrontare la discussione di questo disegno di legge se prima non siamo in possesso di dati precisi sulla situazione.

Quindi appoggio la proposta avanzata dall'onorevole Caprara di rinvio del seguito della discussione ad altra seduta, invitando nel frattempo uno dei rappresentanti o il direttore della società a fare una relazione, in modo che possiamo in essa trovare la spiegazione delle questioni che abbiamo poste. Noi non possiamo dare dei fondi a questa società senza conoscerne esattamente la situazione reale.

PRESIDENTE. L'onorevole Polano ha presentato una formale proposta sospensiva della discussione del disegno di legge.

COLASANTO, *Relatore*. Vorrei pregare gli onorevoli colleghi di non insistere sulla proposta di sospensiva. Niente di male se, sospendendo ora l'esame dal disegno di legge, potessimo riprenderlo fra due o tre giorni o anche fra una settimana. Data l'imminenza delle vacanze, invece, lo riprenderemo nella migliore delle ipotesi fra un mese; e in un esame si potrebbero fare tanti passi utili che sconsigliano proprio una perdita di tempo.

D'altra parte i problemi che sono stati affrontati dagli onorevoli colleghi non sono strettamente attinenti alla legge che stiamo discutendo. Io sono d'accordo in molti punti con voi, tanto è vero che ho preparato un ordine del giorno in cui si accenna alle cattive condizioni del materiale mobile, alla necessità di rettifica di tracciato, al problema dei passaggi a livello, ed alle altre necessità di una rete ferroviaria di quel tipo alle porte di una metropoli.

E allora se siamo d'accordo io potrei completare l'ordine del giorno con qualche perplessità affiorata in questa occasione; ma sono convinto che non si possa perdere tempo. Prendiamo quello che ci viene dato oggi e poi continuiamo il discorso. Può darsi che possiamo trovarci qui con l'onorevole Ministro per discutere a fondo tutti i problemi della

Circumvesuviana. Ma questa discussione, oggi, ci porterebbe completamente lontani dal provvedimento col quale dobbiamo far fronte a scadenze di pagamento di oneri che gravano sulla società. Pagare i debiti per una azienda I.R.I. è, per noi, uno stretto dovere.

SCHIANO. Ma questa è un'altra speculazione che state facendo: quando una industria privata non riesce a mantenersi in attivo chiede l'intervento dello Stato. Basta con questo *slogan* che è soltanto una speculazione a discredito dell'istituto delle partecipazioni statali.

COLASANTO, *Relatore*. Non so di chi facciamo gli interessi mantenendo forti debiti (e quindi forti oneri passivi) a carico delle aziende con capitale statale. Forse delle Banche che hanno ottime ragioni per affidare capitali con tutta sicurezza a queste aziende per riscuotere gli interessi; non certo della collettività nazionale a meno che essa non possa avere motivi plausibili per mantenere in vita il suo debito.

SCHIANO. Ma l'intervento statale ci fu per pagare i debiti: è già arrivato un fondo dall'I.R.I..

COLASANTO, *Relatore*. Abbiamo visto che quell'intervento non fu utilizzato perché quando si arrivò agli espropri si trovò che si sarebbero dovute espropriare ville ed altre proprietà che richiedevano una spesa troppo elevata. Così non si è fatto nulla e gli ottocento milioni non sono stati nuovamente incamerati dallo Stato.

Ora, questi debiti non si riferiscono a questi 800 milioni, ma ad altri lavori fatti precedentemente. E devo dire che la vesuviana — allora non era ancora la circumvesuviana! — ha avuto durante la guerra un coraggio leonino a metter su la linea Castellammare di Stabia-Sorrento. E, l'onorevole collega Schiano sa che la ferrovia vesuviana era veramente, per noi, motivo di orgoglio! Faceva concorrenza ad un'altra esistente in Italia e citata come esempio, la ferrovia nord Milano. E non ha avuto alcuna sovvenzione.

Poi è venuto l'I.R.I. Io sono d'accordo con l'onorevole Caprara che bisogna vedere il modo in cui si comporta questa gente. Ma, la via dovrebbe essere, per questo, un'altra. Abbiamo gli strumenti parlamentari per poterci occupare di questo problema. Anche perché, disgraziatamente — ci sono qui due Ministri che mi sentono! — non sempre a Napoli si mandano a dirigere gli uomini più idonei.

Comunque, in questa sede, ripeto, se vogliamo fare qualcosa, discutiamo questa legge e andiamo avanti. Altrimenti, non faremo che

perdere del tempo, troppo tempo e, in sostanza, per voler fare molto bene, finiremo per fare del male.

Quindi, questo significa che, ove si dovesse arrivare ad una votazione, io voterò contro il rinvio del seguito della discussione.

CAPRARA. Brevissimamente, per rispondere ai colleghi intervenuti.

È chiaro che ci troviamo qui di fronte ad una delle tipiche situazioni di stanziamenti per Napoli o per questioni napoletane. Ogni volta che i problemi di Napoli si pongono, ci viene detto in Parlamento che si tratta di accettare quel che ci danno: prendiamo quello che ci danno, non rinviando, altrimenti ci portano poi via anche quello che hanno stabilito oggi di fare; e così via.

Comunque, non è affatto mia intenzione di polemizzare, né urtare la suscettibilità dell'onorevole Colasanto, tanto più che egli si è detto d'accordo con me. Però, vorrei esporre, anche se sommariamente, un suggerimento, e cioè quello di osservare, per quanto riguarda le questioni napoletane, una certa linea. Dobbiamo finirla di parlare sempre di queste questioni in modo insufficiente e nel senso di dire: tamponiamo le falle! E, questa ultima, la politica tradizionale che a Napoli ha fatto fallimento. Per anni, per decenni, per secoli possiamo dire, siamo sempre andati avanti tamponando buche. Ma, si tratta, invece, di suggerire e far maturare linee politiche. E, quindi, anche per quanto riguarda gli stanziamenti della spesa pubblica, per non dover poi ogni quattro, cinque anni, correre di nuovo a stender la mano in Parlamento. Dobbiamo, in altre parole, arrivare, a Napoli, ad una situazione che ci eviti di ritornare continuamente in Parlamento a dire: dateci questa somma o quest'altra per tamponare, e così via!

E però il Parlamento non deve approvare certi provvedimenti a scatola chiusa.

Quindi dichiaro, onorevole Colasanto, che la nostra proposta di rinvio non significa in nessun caso né ritardare né, evidentemente, voler evitare che stanziamenti si facciano. Se questo fosse un provvedimento, poniamo, già esaminato e approvato dal Senato e che, votandolo noi qui stamane, domani verrebbe pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*, questa sua preoccupazione sarebbe legittima. Ma, non è così. In questo caso, anche se noi non lo votiamo oggi, e lo voteremo dopo Natale o quando sarà, non succede niente. Tanto più che c'è in ogni caso la sosta natalizia. Si deve, infatti, attendere comunque l'esame e l'approvazione del Senato. Quindi non credo si

possa muovere questo addebito nei nostri riguardi.

Io credo, piuttosto, che si tratta di fare qualcosa, di chiedere all'onorevole Ministro cioè di utilizzare questo tempo per approfondire il problema. Se non può venir qui il direttore della Circumvesuviana, venga il Ministro a dirci qualcosa. E però ci si consenta di votare in modo responsabile. Può darsi benissimo che all'articolo 2, là dove si parla di potenziamento degli impianti, ecc., i 2 miliardi previsti siano del tutto insufficienti. Ci si dice allora: accontentiamoci! Ma, diciamo noi, allora togliamo questa espressione « sistemazione e potenziamento degli impianti », perché noi non vogliamo prendere in giro nessuno e non vogliamo che il Parlamento dica di dare 2 miliardi per potenziare; per potenziare che cosa?

Quello che chiediamo quindi, onorevole Presidente, onorevole Ministro, non è una perdita di tempo o un rinvio per non farne poi nulla! È un rinvio per partire da questa base, da questo stanziamento, e vedere se si tratta di un provvedimento da accogliersi oppure di un provvedimento che deve essere modificato!

Io non alludo soltanto alla questione dei rapporti tra persone e direzione aziendale, naturalmente, anche se questo è un terreno su cui bisogna intendersi. Perché, infatti, se poniamo questo problema in sede di esame dei bilanci ci si dice: non è questa la sede; se lo facciamo in sede di Partecipazioni statali, si risponde che è una questione generale; se proponiamo il problema in sede specifica: no, non è nemmeno questa la sede! Diteci allora voi dove dobbiamo impostare il problema concernente i rapporti giuridici tra una determinata azienda di Stato e il relativo personale.

Per concludere, noi proponiamo che ci venga fatta — e se il Ministro è in grado di farla in questa seduta saremo ben lieti di ascoltarlo pur convenendo che sia bene che prenda tutto il tempo per essere più esauriente e preciso — una relazione dettagliata sullo stato della società e sulla consistenza tecnico-patrimoniale attuale della società stessa. Se, infatti, ci chiedete di votare un provvedimento in cui parlate di sistemare e potenziare, volete dirci qual'è il livello attuale della situazione di questa società? Dobbiamo votare, ripeto, ad occhi aperti e non già accettando quanto viene proposto a scatola chiusa! Altrimenti, ci chiedete un voto che noi francamente non siamo in grado di dare!

Seconda questione. Vorremmo ci diceste qualcosa di più sulla questione dei rapporti con il personale. Tanto è fondato questo problema che lo stesso relatore onorevole Colasanto ci preannuncia un ordine del giorno in questa materia.

Torno a ripeterlo: rinvio non significa in nessun caso né insabbiamento né rifiuto; significa soltanto chiedere all'onorevole Ministro, al Governo o, come diceva il collega onorevole Polano, al direttore dell'azienda, di venir qui e parlarci delle condizioni attuali di questa società, della sua consistenza patrimoniale, della vetustà degli impianti e quindi, per noi, di poter poi votare con coscienza e conoscenza di causa un provvedimento e non già di votarlo ignorando i reali termini del problema o conoscendoli in maniera del tutto insufficienti, come voi ci chiedete di fare!

SCHIANO. Signor Presidente. La mia insolita vivacità — di cui chiedo venia — sta a dimostrare l'interesse che pongo in questa questione.

In contrasto con la relazione assai succinta dell'onorevole Colasanto, noi abbiamo delle preoccupazioni, ed io le ho principalmente sull'utilizzazione dei fondi.

Ho voluto dire all'onorevole Colasanto, con la mia interruzione, che l'irizzazione avvenne quando tutte le cose andavano malissimo, mentre per la Circumvesuviana la situazione era buona. Ad un certo punto questa società venne a trovarsi in difficoltà e si ottenne l'intervento dello Stato sotto forma di partecipazione statale.

È su questo punto voglio richiamare ancora una volta l'attenzione della Commissione. Quando un'azienda non va, si chiede l'intervento dello Stato; quindi ad un certo punto si comincia a parlare di azienda con partecipazione statale. Allora l'I.R.I. interviene in questa società come in genere (questa è la verità, se la vogliamo dire) quando una azienda privata non va; prende queste azioni e mette maggiormente l'azienda sul piano inclinato della pessima amministrazione.

Io protesto soprattutto per la pessima amministrazione, perché in questo modo si discredita l'istituto per il quale noi socialisti ci battiamo e voi e voi affermate che le socializzazioni, le municipalizzazioni non si possono fare perché non vanno. Abbiamo la legge 19 marzo 1952, n. 185 e quella del febbraio 1957 e non vedo come a distanza di quasi un decennio, *ex abrupto* e con toni da « o questa notte o mai più » dobbiamo immediatamente approvare il disegno di legge in esame. Noi abbiamo bisogno di disporre di mag-

giori elementi di giudizio; non possiamo accettare quest'altra dizione che rimette la determinazione dei lavori al Consiglio superiore. Ed allora insistiamo sulla richiesta di rinvio al fine di poter ottenere maggiori delucidazioni e, soprattutto, un provvedimento non generico ma più dettagliato.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Ho ascoltato i rilievi circa il trattamento del personale, in rapporto alle vertenze che sarebbero oggi in corso; e per questo, a prescindere dalle questioni di competenza delle varie Commissioni, che sono state giustamente ricordate, non ho nessuna difficoltà a dire che sia direttamente, tramite l'Ispettorato della motorizzazione, sia tramite contatti con il Ministro del lavoro e quello delle Partecipazioni statali potrò svolgere un'opera attiva per cercar di approfondire le cause delle vertenze e una soluzione delle medesime.

Debbo fare una seconda osservazione. Lo stanziamento previsto da questo disegno di legge serve per pagare i debiti della società; debiti per i quali la società paga degli interessi passivi alle Banche. Quanto più tardi approviamo questa legge tanto più aumenteranno i debiti verso le Banche.

CAPRARA. Non è che approvando ora salviamo questa situazione: in ogni caso la legge dovrà andare al Senato.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Se noi approviamo oggi questo disegno di legge, il 16-17 gennaio esso potrebbe essere sanzionato anche dal Senato; se invece vi sarà un rinvio in questa Commissione, allora col Senato si andrà a febbraio.

Altra osservazione: nell'articolo 2 sono elencati i lavori che si dovrebbero fare, come il raddoppio del binario Barra-Torre del Greco-Torre Annunziata, con eliminazione dei passaggi a livello ricordati dall'onorevole Caprara, oltre a lavori di sistemazione e potenziamento che potessero rientrare nella cifra da stanziare, senza per altro voler approfondire e senza voler provvedere per tutti i lavori necessari per la Circumvesuviana.

Il problema delle comunicazioni a Napoli, sul quale il Ministro Jervolino ha più volte richiamata la mia attenzione, è gravissimo; e questa Commissione, con la sua competenza in materia, volle votare un ordine del giorno in cui richiamava l'attenzione del Governo sulla metropolitana circum-flegrea e sull'Azienda tranviaria municipale che credo possa essere accettato come stimolo per noi tutti ad approfondire il problema.

Circa le maggiori notizie richieste in merito alla Circumvesuviana potrei impegnarmi

a fare la relazione richiesta dagli onorevoli Caprara ed altri e fornire i dati nel mio intervento al Senato quando questo disegno di legge sarà trasmesso dinanzi all'altro ramo del Parlamento, dove naturalmente tutti i partiti sono rappresentati, e dove potrebbe svolgersi, in Aula o in Commissione, una discussione più ampia.

Con queste mie dichiarazioni io penso di poter invitare la Commissione a votare oggi il disegno di legge per accelerare l'iter successivo del provvedimento.

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Polano nella sua richiesta sospensiva?

POLANO. Sì.

CAPRARA. Devo dire con molta lealtà che non possiamo accettare il provvedimento senza aver prima approfondito la conoscenza delle basi che abbiamo indicate, e credo che questa nostra opinione sia condivisa dagli altri settori.

SPATARO, *Ministro dei Trasporti*. Ma in fondo si tratta di una cifra modesta.

CAPRARA. È vero che si tratta di cosa modesta; ma è comunque uno stanziamento e dobbiamo approfondire i suoi scopi. Per accelerare i tempi facciamo in modo di esaurire questa discussione in tempo per mandare la legge al Senato per il periodo prefissato, magari riconvocandoci prima della ripresa dei lavori parlamentari a gennaio. Dobbiamo dire con altrettanta chiarezza che se non c'è questo dibattito saremo costretti a chiedere che il dibattito stesso sia pubblico e fatto in aula, richiamandoci in modo chiaro a tutte le questioni che riguardano la Circumvesuviana. L'argomento della fretta potrebbe anche convincere se questa fosse l'ultima sede dell'iter parlamentare; invece è solamente la prima. E si tratta fra l'altro di un provvedimento che è stato presentato il 24 ottobre 1961 e non capisco come tutta questa fretta si sia manifestata proprio ora quando il disegno di legge giace alla Camera da due mesi.

POLANO. Vorrei completare la mia richiesta nel senso che il rinvio non vada oltre la prima quindicina del prossimo gennaio, in modo che la legge una volta approvata possa essere trasmessa tempestivamente al Senato.

COLASANTO, *Relatore*. Ho già detto di non essere favorevole al rinvio. Comunque, ove questa richiesta dovesse essere accolta, mi domando cosa faremo alla ripresa. Perché sostanzialmente allora ci troveremmo nella stessa situazione di oggi, con un testo che stanziava una certa cifra per certi limitati lavori oltretutto per il pagamento di certi debiti.



D'altra parte, le necessità — se si volesse lavorare seriamente — sarebbero molte e occorrerebbero altri 11-12 miliardi. Quindi se quando ci ritroveremo qui saremo sulle stesse posizioni polemiche di oggi, credo che poco possa servire il rinvio.

SCHIANO. Ma il rinvio presuppone che il Relatore si fornisca di tutti i dati necessari per chiarire la situazione.

COLASANTO, *Relatore*. Io li ho fin da ora, questi dati. Ma il problema è di sapere pregiudizialmente se noi possiamo accettare quello che intanto si dà. Accettiamo questo, e invitiamo il Governo a fare il resto. Quanto a riferire, posso farlo fin da ora e dettagliatamente.

SCHIANO. Non è possibile questo accordo. Io faccio questione dell'utilità della spesa, e chiediamo di conoscere la ragione per cui nel 1952 certe opere non furono realizzate e cosa si è fatto di quei fondi.

PRESIDENTE. Vorrei osservare che fra poco tutti i membri della Commissione dovranno scendere in Aula dove sta per cominciare la votazione; e mi pare che in questa seduta questo disegno di legge, dovendosi dare tutti i chiarimenti richiesti, non potrà essere esaminato a fondo.

Quindi se non vi sono obiezioni potrebbe rimaner stabilito che la discussione è rinviata ad una prossima seduta.

*(Così rimane stabilito).*

POLANO. Sono d'accordo con la sua proposta, onorevole Presidente, ma con questa precisazione, che ci riconvochiamo entro la prima decade di gennaio e con questa condizione: l'onorevole Ministro o il direttore della società verranno qui e riferiranno alla Commissione!

PRESIDENTE. Onorevole Polano, in sede legislativa qui non viene nessuno che non sia deputato in carica! Quindi non può venire il direttore. Il Ministro darà tutte le notizie che la Commissione desidera avere.

REALE GIUSEPPE. Se mi permette, signor Presidente, sull'ordine dei lavori! Mi permetto di ricordare qui quella che dovrebbe essere una discussione democratica! Infatti, per ogni provvedimento che viene in discussione sia in questa Commissione sia in altre — la Commissione pubblica istruzione, ad esempio, della quale mi onoro far parte! — ad un certo punto viene richiesta la sua rimessione all'assemblea. Nessuna obiezione,

evidentemente, avuto riguardo al Regolamento! Però mi pare che l'abusare di questo strumento certamente non contribuisca a quell'efficacia dei lavori parlamentari...

ADAMOLI. Molte cose ci sarebbero da dire su questo punto!

REALE GIUSEPPE. Perché, se il Regolamento diventa uno strumento cui riferirsi per inflazionare un abuso, evidentemente...

PRESIDENTE. Onorevole Reale, non ponga altre questioni in questa sede!

REALE GIUSEPPE. Quando un provvedimento va in aula, io mi domando...

ADAMOLI. Ella vuole allora una discussione politica!

REALE GIUSEPPE. Io pongo un problema. Non sono un napoletano e non ho studiato i problemi locali...

ADAMOLI. Se non li ha studiati allora che cosa vuole?!

REALE GIUSEPPE. Intendo soltanto richiamare l'attenzione della Commissione, perché ciascuno voglia apportare un contributo efficace e non soltanto in superficie, in termini accademici! In questo caso i termini della questione potevano benissimo essere portati qui senza bisogno di porre dei rinvii!

Quindi si tratta di un'esagerazione, ripeto, di cui bisogna tener conto anche in sede politica!

ADAMOLI. Non accendiamo, onorevole Presidente, la discussione su questo punto! Comunque volete, siamo pronti anche a discutere!

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, poiché sono stati chiesti molti chiarimenti, il relatore, accogliendo la richiesta per molti di essi, si dichiara pronto sin da questo momento a dare una risposta. Tuttavia, a questo punto io devo far osservare che abbiamo ormai pochi minuti a nostra disposizione in quanto sta per avere inizio la seduta in aula. Conseguentemente, la prospettiva dell'approvazione di questo disegno di legge questa mattina è venuta meno e vi è già l'accordo della Commissione per un rinvio del seguito della discussione ad altra seduta.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

---

**III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1961**

---

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Sistemazione finanziaria del bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato » (3359):

Presenti e votanti . . . .	25
Maggioranza . . . . .	13
Voti favorevoli . . . .	25
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Adamoli, Amodio, Armani, Armato, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Bolla, Canestrari,

Cappugi, Colasanto, Concas, Fabbri, Frunzio, Lombardi Ruggero, Marchesi, Mattarella, Petrucci, Polano, Pucci Anselmo, Reale Giuseppe, Romano Bartolomeo, Schiano, Sinasio e Vidali.

**La seduta termina alle 11.**

---

*IL DIRETTORE*  
*DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI*  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI