

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

## 3.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 DICEMBRE 1972

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CATELLA

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Seguito della discussione e approvazione</i> ):		<b>Disegni di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):	
Finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato per l'importo di 400 miliardi di lire (543) . . . . .	34	Rivalutazione delle indennità per l'uso di veicoli a motore di proprietà dei dipendenti dalle Aziende del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ( <i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (1080);	
PRESIDENTE . . . . .	34, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45	Modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1970, n. 29, contenente disposizioni sulle competenze accessorie del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ( <i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (1081) . . . . .	46
BELCI . . . . .	41, 42	PRESIDENTE . . . . .	46, 47, 48
CARRI . . . . .	42	CANESTRARI, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i> . . . . .	48
CERAVOLO . . . . .	40, 45	GUERRINI . . . . .	47
FOSCARINI . . . . .	35, 36, 39, 41	MANCINI ANTONIO, <i>Relatore</i> . . . . .	46, 47
GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	36, 37, 38, 39 40, 42, 43, 44, 45	PICCINELLI . . . . .	47
GUGLIELMINO . . . . .	39, 40, 41	POLI . . . . .	47
GUERRINI . . . . .	35, 41, 45	SCIPIONI . . . . .	47
KORACH . . . . .	37, 39	<b>Votazione segreta:</b>	
LOMBARDI GIOVANNI, <i>Relatore</i> . . . . .	36, 39	PRESIDENTE . . . . .	49
MANCINI ANTONIO . . . . .	43, 45		
MARZOTTO CAOTORTA . . . . .	40		
PICCINELLI . . . . .	35, 36, 42, 43		
POLI . . . . .	40, 41		
RUSSO FERDINANDO . . . . .	41, 45		

**La seduta comincia alle 16.**

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

(*È approvato*).

**Seguito della discussione del disegno di legge: Finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato per l'importo di 400 miliardi di lire (543).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato per l'importo di 400 miliardi di lire ».

Desidero comunicare alla Commissione che il gruppo comunista, successivamente alla riunione dell'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti di gruppo, ha comunicato di non insistere sulla richiesta di rimessione in aula del provvedimento, preannunciata, come i colleghi ricordano, nella precedente seduta.

Proseguiamo quindi nell'esame degli articoli del disegno di legge. All'articolo 1 è stato respinto nella precedente seduta un emendamento Baldassari ed altri. L'articolo 1 rimane, pertanto, formulato nel testo del disegno di legge del quale, per comodità, do nuovamente lettura:

## ART. 1.

In attesa dell'approvazione del secondo programma economico nazionale nel quale sarà inquadrato il programma pluriennale delle ferrovie, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a dare esecuzione ad un piano di opere per l'ammodernamento e il potenziamento dei mezzi di esercizio, delle linee e degli impianti della rete per l'importo di lire 400 miliardi, di cui 367 miliardi per gli impianti fissi e 133 miliardi per il parco del materiale rotabile.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 2:

## ART. 2.

L'importo indicato all'articolo 1 sarà destinato:

alla costruzione di opere, impianti e mezzi di esercizio per il completamento della

seconda fase del piano decennale di cui alle leggi 27 aprile 1962, n. 211, 6 agosto 1967, n. 688, 28 marzo 1968, n. 374 e 25 ottobre 1968, n. 1089;

alla realizzazione di impianti e mezzi di esercizio interessanti i servizi per pendolari e i servizi merci;

all'attuazione di progetti relativi ad impianti specifici del Mezzogiorno;

al quadruplicamento della Roma-Firenze;

al potenziamento dei mezzi di trazione e del parco e all'ammodernamento e potenziamento degli impianti fissi della rete;

all'ammodernamento e al miglioramento ambientale dei posti di lavoro.

Gli onorevoli Korach, Carri, Fioriello, Ceravolo, Pani e Guglielmino hanno presentato il seguente emendamento:

*Dopo la parola: « l'importo », inserire le seguenti: « di 400 miliardi ».*

Tale emendamento è precluso dalla reiezione dell'emendamento Baldassari ed altri all'articolo 1.

I medesimi onorevoli Korach, Carri, Fioriello, Ceravolo, Pani e Guglielmino hanno presentato il seguente emendamento:

*Spostare il primo alinea dell'articolo 2 al secondo alinea.*

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Gli onorevoli Marzotto Caotorta, Belci e Marocco hanno presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere all'ultimo comma dell'articolo le parole: « al potenziamento delle linee di collegamento della rete ferroviaria italiana con le confinanti reti ferroviarie europee nonché delle linee al servizio dei maggiori porti ».*

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

L'articolo 2, a seguito degli emendamenti testé approvati, risulta così formulato:

## ART. 2.

L'importo indicato all'articolo 1 sarà destinato:

alla realizzazione di impianti e mezzi di esercizio interessanti i servizi per pendolari e i servizi merci;

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1972

alla costruzione di opere, impianti e mezzi di esercizio per il completamento della seconda fase del piano decennale di cui alle leggi 27 aprile 1962, n. 211, 6 agosto 1967, n. 688, 28 marzo 1968, n. 374 e 25 ottobre 1968, n. 1089;

all'attuazione di progetti relativi ad impianti specifici del Mezzogiorno;

al quadruplicamento della Roma-Firenze;

al potenziamento dei mezzi di trazione e del parco e all'ammodernamento e potenziamento degli impianti fissi della rete;

all'ammodernamento e al miglioramento ambientale dei posti di lavoro;

al potenziamento delle linee di collegamento della rete ferroviaria italiana con le confinanti reti ferroviarie europee, nonché delle linee al servizio dei maggiori porti.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

### ART. 3.

Il programma di costruzioni e di opere di cui all'articolo 1 sarà approvato con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con i ministri del bilancio e programmazione economica e del tesoro, previo parere del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Esso può essere articolato in piani parziali redatti distintamente per i due settori di interventi di cui all'articolo 1 e da approvarsi con separati decreti.

Le eventuali variazioni al programma saranno approvate nelle stesse forme.

Il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile darà comunicazione ogni anno, in allegato al bilancio di previsione dell'Azienda ferroviaria, dello stato di attuazione del piano al 31 dicembre dell'anno precedente quello di presentazione di detto bilancio.

Gli onorevoli Foscarini e Korach hanno presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma, dopo le parole:* « delle ferrovie dello Stato », *aggiungere le altre:* « e sentita una Commissione parlamentare composta da 10 deputati e 10 senatori nominati dai Presidenti delle due Camere.

Per la definizione del programma le regioni possono formulare proposte non oltre 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge ».

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

*Inserire dopo il secondo comma il seguente:* « Il programma e gli eventuali piani parziali sono comunicati al Parlamento e alle regioni interessate, prima dell'emanazione dei relativi decreti ».

GUERRINI. Intervenendo sull'emendamento dei colleghi Foscarini e Korach, devo dire che, pur comprendendo i motivi che hanno spinto i colleghi a presentarlo, sono contrario alla costituzione di questa Commissione, che è tra esecutiva e legislativa. Credo infatti che essa, così impostata, non giovi al Parlamento: nel momento in cui si passa all'esecuzione della legge, e la responsabilità si riversa quindi tutta sul potere esecutivo, questa compromissione del potere legislativo nuoce ad un corretto funzionamento dei due poteri, e quindi in definitiva si risolve in un danno per il Parlamento.

FOSCARINI. Io però insisto perché i colleghi prendano in favorevole considerazione l'emendamento, dato che in esso abbiamo previsto una importante segnalazione, da parte delle regioni, di proposte per la definizione del programma di costruzioni e di opere, e ciò entro il termine perentorio di 60 giorni dall'entrata in vigore della legge. Mi sembra questo un modo dialettico per avere come interlocutori le regioni, e del resto il medesimo emendamento non ha incontrato difficoltà presso la Commissione quando abbiamo approvato la legge che stanziava 35 miliardi a favore degli aeroporti.

GUERRINI. Per questa parte dell'emendamento io preannuncio la mia astensione; io sono contrario solo alla prima parte dell'emendamento per le ragioni di principio che ho illustrate. Chiedo, pertanto, che la votazione avvenga per parti separate.

PICCINELLI. Con l'emendamento presentato dai colleghi Foscarini e Korach ci troviamo di fronte a due norme distinte, e aventi finalità diverse. Da una parte si prevede una Commissione che deve dare un parere su ogni singolo atto del potere esecutivo; dall'altra, si determinano le competenze delle regioni in materia di definizione dei programmi, prevedendo che esse possano inviare delle proposte entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge. Ripeto qui che il gruppo democristiano non è favorevole alla costituzione

della Commissione prevista in quest'emendamento, per i motivi che noi abbiamo a suo tempo esposti nella discussione in sede referente, e che ora efficacemente ha spiegato il collega Guerrini. La nostra Costituzione stabilisce precise competenze per l'esecutivo e il legislativo, e perciò noi non possiamo, come potere legislativo, interferire nei compiti e nelle responsabilità dell'esecutivo. Altrimenti, il nostro non sarebbe più un regime democratico parlamentare, ma si trasformerebbe in un ibrido, per il quale non esistono riferimenti se osserviamo gli esempi degli altri paesi.

FOSCARINI. Ma c'è già un legge della Repubblica che costituisce un precedente a questo riguardo.

PICCINELLI. Se il Parlamento nel legiferare ha commesso degli errori, ciò non significa che bisogna continuare a commetterli.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Quando abbiamo esaminato questo articolo in sede referente si è sostanzialmente arrivati ad una formulazione concordata delle modifiche da apportare che erano press'a poco quelle dell'emendamento dell'onorevole Marzotto Caotorta. Cioè il decreto, i programmi, i piani parziali dovevano essere comunicati al Parlamento ed alle regioni interessate prima dell'emanazione dei relativi decreti. Il fatto era preciso e metteva in condizioni la regione di poter esprimere una opinione. E questo è il meglio che possiamo conseguire. Pregherei pertanto gli onorevoli colleghi del gruppo comunista di voler adottare la formulazione che abbiamo originariamente concordato in sede referente senza introdurre concetti nuovi — quale quello della Commissione parlamentare — per le ragioni che ha espresso già sinteticamente l'onorevole Guerrini. Vorrei anche sottolineare che domani pomeriggio abbiamo un incontro con i sindacati, al fine di trovare un punto di incontro sul momento in cui verrà questo confronto con le regioni, cioè se dovrà avvenire prima o contemporaneamente ai sindacati.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Io mi associo all'emendamento dell'onorevole Marzotto Caotorta ed alle considerazioni dell'onorevole sottosegretario. Introdurre concetti che ci portino nell'ambito esecutivo significa fra l'altro allungare i tempi. Per questo io resterei nell'ambito informativo dell'emendamento Marzotto Caotorta che consente cionondimeno

alle regioni di fare delle osservazioni. Pertanto accetto le osservazioni negative alla introduzione della Commissione parlamentare e mi associo all'emendamento dell'onorevole Marzotto Caotorta.

FOSCARINI. Insistiamo quindi per la votazione del nostro emendamento.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento comunista. Il deputato Guerrini ha chiesto che esso sia votato per divisione nel senso di votare prima la parte concernente la costituzione di una Commissione parlamentare e poi quella concernente l'intervento delle regioni.

Pongo in votazione la prima parte dell'emendamento Foscarini e Korach: *Al primo comma, dopo le parole*: « delle ferrovie dello Stato », *aggiungere le altre*: « e sentita una Commissione parlamentare composta da dieci deputati e dieci senatori nominati dai Presidenti delle due Camere ».

(*E respinta*).

Pongo in votazione la seconda parte dell'emendamento Foscarini e Korach: « Per la definizione del programma le regioni possono formulare proposte non oltre 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge ».

(*E respinta*).

Pongo ora in votazione l'emendamento Marzotto Caotorta.

(*E approvato*).

L'articolo 3 rimane, pertanto, così formulato:

### ART. 3.

Il programma di costruzioni e di opere di cui all'articolo 1 sarà approvato con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con i ministri del bilancio e programmazione economica e del tesoro, previo parere del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Esso può essere articolato in piani parziali redatti distintamente per i due settori di interventi di cui all'articolo 1 e da approvarsi con separati decreti.

Il programma e gli eventuali piani parziali sono comunicati al Parlamento e alle regioni interessate, prima dell'emanazione dei relativi decreti.

Le eventuali variazioni al programma saranno approvate nelle stesse forme.

Il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile darà comunicazione ogni anno, in allegato al bilancio di previsione dell'Azienda ferroviaria, dello stato di attuazione del piano al 31 dicembre dell'anno precedente quello di presentazione di detto bilancio.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4.

#### ART. 4.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per la realizzazione del piano di cui all'articolo 1, è autorizzata ad assumere impegni fino a concorrenza dell'importo indicato nell'articolo stesso, fermo restando, che i pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti nel Titolo II - Spese in conto capitale - del bilancio della stessa Azienda, in ragione di:

lire 100 miliardi nel 1973;  
lire 150 miliardi nel 1974;  
lire 110 miliardi nel 1975;  
lire 40 miliardi nel 1976.

Gli onorevoli Korach, Carri, Pani, Cera-  
volo e Guglielmino hanno presentato il se-  
guente emendamento.

*Sostituire la tabella con la seguente:*

« lire 183 miliardi nel 1973;  
lire 223 miliardi nel 1974;  
lire 46 miliardi nel 1975 ».

Tale emendamento è precluso dalla reiezio-  
ne dell'emendamento Baldassarre ed altri al-  
l'articolo 1.

L'onorevole Piccinelli ha presentato il se-  
guente emendamento:

*Sostituire la tabella con la seguente:*

« lire 110 miliardi nel 1973;  
lire 165 miliardi nel 1974;  
lire 125 miliardi nel 1975 ».

Comunico che su questo emendamento la  
Commissione bilancio ha espresso parere fa-  
vorevole.

**KORACH.** Approvare questo emendamento  
significa secondo noi ricalcare la vecchia edi-  
zione del disegno di legge. Così non andiamo  
avanti.

**GIGLIA, Sottosegretario di Stato per i tra-  
sporti.** Si tratta di un'ampia accentuazione del-

la spesa, sulla quale la Commissione bilancio  
ha espresso parere favorevole.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione l'emen-  
damento Piccinelli.

(È approvato).

Pongo in votazione nel suo complesso l'ar-  
ticolo 4, che a seguito dell'emendamento ap-  
provato risulta così formulato:

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello  
Stato, per la realizzazione del piano di cui  
all'articolo 1, è autorizzata ad assumere im-  
pigni fino a concorrenza dell'importo indicato  
nell'articolo stesso, fermo restando, che i pa-  
gamenti non potranno superare i limiti degli  
stanziamenti che verranno iscritti nel Ti-  
tolo II - Spese in conto capitale - del bilancio  
della stessa Azienda, in ragione di:

lire 110 miliardi nel 1973;  
lire 165 miliardi nel 1974;  
lire 125 miliardi nel 1975.

(È approvato).

Poiché agli articoli 5 e 6 non sono stati pre-  
sentati emendamenti, li porrò direttamente in  
votazione dopo averne dato lettura:

#### ART. 5.

Per la più rapida realizzazione delle opere  
di cui all'articolo 1, l'Azienda autonoma delle  
ferrovie dello Stato è autorizzata ad avvalersi  
delle facoltà previste dal decreto-legge 2 ago-  
sto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 di-  
cembre 1930, n. 1752 e successive modifica-  
zioni, ferme restando le facoltà stabilite dalle  
leggi, per l'Azienda, in materia di progetta-  
zione ed esecuzione delle opere.

Resta anche in facoltà dell'Azienda ferro-  
viaria di affidare a terzi particolari studi e  
progettazioni che richiedano speciali compe-  
tenze tecniche e scientifiche. Le relative spese  
faranno carico agli stanziamenti previsti dalla  
presente legge.

(È approvato).

#### ART. 6.

I fondi occorrenti al finanziamento della  
spesa di lire 400 miliardi saranno provveduti  
con operazioni di credito.

A tal fine l'Azienda autonoma delle fer-  
rovie dello Stato è autorizzata a contrarre  
mutui, anche obbligazionari, sia all'interno  
sia all'estero, e ad emettere direttamente ob-

bligazioni, a mano a mano che se ne presenterà il bisogno, fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di 400 miliardi. Anche il Consorzio di credito per le opere pubbliche è autorizzato a concedere i mutui suddetti.

I mutui di cui al precedente comma saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e gli enti mutuanti, con l'intervento del ministro del tesoro e da approvarsi con decreto del ministro stesso.

All'emissione diretta di obbligazioni si applicano le norme di cui agli articoli 2, 3 e 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280.

L'articolo 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280 si applica anche ai mutui di cui al secondo comma del presente articolo.

Le rate d'ammortamento, per capitale ed interessi, dei mutui e delle obbligazioni saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e specificatamente vincolate a favore degli enti mutuanti e degli obbligazionisti.

*(E approvato).*

Do lettura dell'articolo 7:

#### ART. 7.

Le rate d'ammortamento, in conto capitale, dei mutui da contrarre e delle obbligazioni da emettere in applicazione della presente legge saranno rimborsate dal Ministero del tesoro all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e saranno pertanto iscritte negli stati di previsione della spesa di detto Ministero e, correlativamente, negli stati di previsione dell'entrata dell'Azienda ferroviaria.

L'onorevole Korach ha presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere dopo le parole:* « in conto capitale », *le parole:* « e interessi ».

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Non sono favorevole a questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Korach, al quale il Governo si è dichiarato contrario.

*(E respinto).*

Pongo in votazione l'articolo 7 nel testo del disegno di legge.

*(E approvato).*

Do lettura dell'articolo 8.

#### ART. 8.

Tutte le operazioni di credito autorizzate dalla presente legge, compresa l'emissione diretta di obbligazioni, nonché tutti gli atti inerenti e conseguenti sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa l'imposta annua di abbonamento di cui all'articolo 1 della legge 27 luglio 1962, n. 1228.

Lo pongo in votazione.

*(E approvato).*

Do lettura dell'articolo 9.

#### ART. 9.

Agli effetti dell'articolo 7 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, è fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di destinare una somma non inferiore a lire 107 miliardi, dei 267 miliardi previsti dall'articolo 1, all'ammodernamento e potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le costruzioni e le opere di cui all'articolo 1, pari ad almeno il 40 per cento del relativo ammontare, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare, che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite.

Gli onorevoli Korach, Carri, Pani, Ceravolo e Guglielmino hanno presentato il seguente emendamento.

*Al primo comma sostituire le parole:* « 107 miliardi », *con le altre:* « 150 miliardi ».

Gli onorevoli Belci e Poli hanno presentato il seguente emendamento.

*Al secondo comma dopo le parole:* « dell'Italia meridionale e insulare », *aggiungere le parole:* « nonché del territorio indicato nella legge 29 marzo 1956, n. 277 ».

L'onorevole Russo Ferdinando ha presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma sostituire le parole: « lire 107 miliardi », con le parole: « lire 125 miliardi ».*

KORACH. Il relatore ha affermato in sede referente che la quota di spesa relativa al potenziamento della Roma-Firenze, ammontante a 52 miliardi, è attribuita al Mezzogiorno per una percentuale superiore al 40 per cento: possiamo, perciò, calcolarlo nel 50 per cento. Ora, se teniamo conto dello stanziamento complessivo di 267 miliardi, senza stralciare la spesa relativa alla realizzazione della « direttissima », la percentuale del 40 per cento riservata al Mezzogiorno corrisponde ad una cifra di 107 miliardi: se da questa sottraiamo i 26 miliardi relativi al potenziamento della Roma-Firenze, otteniamo, per il Mezzogiorno, una cifra effettiva di 81 miliardi. Se invece tenessimo conto dei 120 miliardi previsti dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, allora dalla medesima operazione otterremmo un risultato di 94 miliardi, che, tradotto in percentuali, non raggiungerebbe la quota del 40 per cento prevista dalla legge che, a nostro avviso, è molto specifica in merito. Infatti, essa fa riferimento a tutto il territorio nazionale, e quindi il 40 per cento dei suoi stanziamenti deve essere destinato ad investimenti nell'Italia meridionale e non « ad uso » di questa parte del nostro paese. Ora, la cifra di 125 miliardi prevista dall'emendamento Russo Ferdinando diminuirebbe in base ai calcoli sopra fatti fino a raggiungere il livello effettivo di 105 miliardi per il Mezzogiorno, e quindi la percentuale del 40 per cento non verrebbe neanche toccata.

GUGLIELMINO. In base all'emendamento proposto dalla maggioranza, la cifra di impegno relativa al Mezzogiorno prevista dall'articolo 9 dovrebbe essere elevata da 107 a 125 miliardi; c'è poi un ordine del giorno della maggioranza inteso ad impegnare il Governo a stabilire con esattezza i limiti massimi di spesa nei vari settori. Ora, in base a questo ordine del giorno presentato, i 267 miliardi per gli impianti fissi di cui all'articolo 1 del disegno di legge, dovrebbero essere così ripartiti: 40 miliardi per i pendolari; 42 miliardi per il trasporto merci; 95 miliardi per impianti nel Mezzogiorno; 40 miliardi per la direttissima Roma-Firenze; 50 miliardi per opere urgenti e di rilievo in tutta Italia. Io chiedo quindi a questo punto al Governo di specificare esattamente quali quote di questi stanziamenti

verranno effettivamente riservate al Mezzogiorno.

FOSCARINI. Nell'ordine del giorno della maggioranza è prevista una cifra di 95 miliardi per impianti nel Mezzogiorno. Questo è uno sforzo tangibile che testimonia l'urgenza di investimenti, data la gravità della situazione dei trasporti e degli impianti nel Mezzogiorno. 40 miliardi sono previsti per i pendolari: e di questa disposizione penso che tutti riconosceranno l'opportunità. Per quanto concerne poi gli impianti fissi, quanto meno il 40 per cento della somma stanziata deve andare al Mezzogiorno. E questa percentuale deve essere tale anche per riconnettersi alla legge n. 853 del 1971. E per quanto riguarda le opere urgenti di rilievo, relative agli impianti fissi, noi dovremmo, a rigore, stabilire la somma di 163 miliardi e 800 milioni di lire, su 267 miliardi.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. La logica di questa impostazione potrebbe fra l'altro portare, per paradosso, a stabilire che quando si fa un impianto ferroviario al nord, per necessità urgentissime, si deve destinare il 40 per cento dello stanziamento al sud.

FOSCARINI. Ma allora togliamo 12 miliardi dalla direttissima Roma-Firenze, 15 miliardi da un'altra voce, e riversiamo questi 27 miliardi sulla quota, per giungere così alla cifra di circa 135 miliardi al posto dei 107 previsti dal primo comma.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Desidero innanzitutto richiamare gli onorevoli colleghi a quanto affermato nell'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti di gruppo. Abbiamo detto: originariamente avevamo una somma non inferiore a 107 miliardi concordati con il consiglio di amministrazione ed i sindacati, dei quali 68 miliardi da destinare per impianti nel Mezzogiorno. Per arrivare ai 107 miliardi, nel quadro dell'Azienda, venivano presentate una serie di altre posizioni che costituivano appunto la quota. Vi è poi il problema delle merci: non vi è dubbio che questo problema è più accentuato al nord che al sud. Infine vi è la cosiddetta quota dei 26 miliardi sui 52 relativa alla Roma-Firenze.

È evidente che siccome l'Azienda ferroviaria non poteva ignorare che possono sorgere problemi particolari di urgenza, bisognava operare un prelievo sull'una o l'altra di queste voci per non intaccare l'ammontare della som-

ma di 107 miliardi. La novità di stamani è stata che per la direttissima Roma-Firenze non si potranno prelevare più di 40 miliardi. Per le linee ed impianti nel Mezzogiorno si predispongono piani precisi per un ammontare di 95 miliardi, cioè per 27 miliardi in più dei 68 miliardi previsti, più i 50 miliardi per gli impianti. Quindi ora si può parlare di una quota non inferiore ai 125 miliardi. Cioè in sostanza oltre i 95 miliardi previsti per gli impianti, devono ancora essere impiegati nel Mezzogiorno 30 miliardi. Questi 30 miliardi sono stati realizzati reperendo 20 miliardi dalla quota della Roma-Chiusi e gli altri da altre voci.

**GUGLIELMINO.** Forse bisognerebbe accordarci per stabilire con esattezza quello che si è detto stamani.

**PRESIDENTE.** Credo che stamani sia stata chiarita bene la posizione del Governo: aumentare a favore degli investimenti nel sud.

**CERAVOLO.** Il ragionamento è tutto qui: vedere se è possibile fare un altro sforzo ed aumentare ancora nei confronti del sud, qualificando la legge. Lo spostamento fondamentale è quello dei 68 miliardi per gli impianti fissi che porta a 95 miliardi con un aumento di 27 miliardi. Se questi 27 miliardi fossero aggiunti ai 107 si arriverebbe a 134 miliardi. Comunque tutte le voci sono troppo piccole in rapporto alle effettive esigenze. Per esempio per i porti non abbiamo previsto nemmeno una lira.

**MARZOTTO CAOTORTA.** Abbiamo due miliardi e mezzo a Bari.

**CERAVOLO.** Vorrei pregare il Governo di tenere conto la nostra richiesta, se sia, cioè, possibile salire a 150 miliardi: in questo caso noi non canteremo vittoria.

**GIGLIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** So che alcuni colleghi si erano fermati stamani a fare calcoli dopo la fine della riunione nell'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti di gruppo. Vorrei però che fosse possibile trovare una soluzione unitaria di tutta la Commissione sulla cifra dei 125 miliardi.

**MARZOTTO CAOTORTA.** Vorrei appellarmi al gruppo comunista per sapere se è possibile verificare se l'accordo preso stamani in sede di ufficio di presidenza abbia valore per

tutto il gruppo comunista. Quando gli accordi vengono presi in Comitato ristretto non possono essere disattesi in Commissione. In caso contrario ciò creerebbe delle difficoltà per tutto il nostro lavoro futuro.

**GUGLIELMINO.** Mi sembra che il problema posto dall'onorevole Marzotto Caotorta non sia di interesse marginale, soprattutto per i rapporti fra le forze politiche presenti in questa Commissione. Il problema è stato posto e bisogna chiarirlo una volta per sempre. Come tutti sanno ci siamo trovati di fronte alla richiesta della maggioranza, nella scorsa seduta, di lasciare sospesa la richiesta del gruppo comunista di remissione in Assemblea del provvedimento.

Il nostro gruppo ha sempre dichiarato la propria disponibilità alla discussione, difendendo questa sua posizione anche in sede referente e durante le riunioni dell'ufficio di presidenza. Non possiamo quindi essere d'accordo circa il modo con cui il collega Marzotto Caotorta ha presentato il problema, modo che praticamente rende inutile la convocazione della Commissione e che pertanto noi non potremo mai accettare.

**PRESIDENTE.** Effettivamente, stamattina si è tenuta una riunione per tentare di superare la questione del rinvio in Assemblea del provvedimento: pur essendosi raggiunto un accordo di massima, è evidente che ogni parlamentare può, in questa sede, apportare altre modifiche al testo in esame.

**POLI.** Desidero far presente, innanzitutto, che stamane, durante la nostra riunione, si è registrata una notevole incertezza sulle cifre perché, con i dati di cui disponiamo, non è facile eseguire i calcoli necessari. Non c'è dubbio comunque che nella seduta di stamattina ci siamo trovati d'accordo nel definire una soluzione che sbloccasse la situazione. A questo punto, mi sento in dovere di avvertire i colleghi che, esasperando l'attuale punto di attrito, si corre il rischio di pregiudicare il traffico dei pendolari: riterrei invece opportuno cercare di concretizzare l'accordo raggiunto per pervenire ad una conclusione positiva del contrasto. Suggestirei quindi di introdurre nel testo una modifica appoggiata dai rappresentanti di tutti i gruppi.

**GUGLIELMINO.** Ritiriamo l'emendamento Korach ed altri e proponiamo il seguente:

*Al primo comma sostituire le parole: « 107 miliardi », con le parole: « 130 miliardi ».*



VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1972

GUERRINI. Mi associo a questo emendamento.

POLI. Mi associo all'emendamento.

RUSSO FERDINANDO. Ririto il mio emendamento e mi associo all'emendamento Guglielmino.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Accolgo l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Guglielmino.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'emendamento Belci e Poli.

BELCI. Ritengo sia corretto, per quanto riguarda le forniture previste dal secondo comma dell'articolo 9, fare riferimento al testo unico delle leggi sul Mezzogiorno, il quale, all'articolo 80, include anche il territorio di cui alla legge 29 marzo 1956, n. 277, cioè il territorio di Trieste. È vero, però, che l'articolo 81, a differenza dell'articolo 80, non considera il predetto territorio di Trieste facendo meramente riferimento all'articolo 1 del testo unico: si tratta, tuttavia, di una disposizione limitata nel tempo, cioè al quinquennio 1962-67, vale a dire alla prima parte del piano decennale delle ferrovie. Ritengo quindi che sul piano formale sia corretto inserire il territorio in parola: tale innovazione, tuttavia, avrebbe carattere sostanziale, in quanto la situazione produttiva, in particolare nel settore dei motori *diesel*, nel nostro paese è stata modificata strutturalmente nel periodo successivo alla redazione del testo unico sulle leggi del Mezzogiorno, cioè nel 1967. Essendosi verificate queste modificazioni strutturali produttive nel nostro paese, mi sembra anche sostanzialmente corretto che al secondo comma dell'articolo 9 si introducano le parole da noi proposte.

Questo evidentemente consente una maggiore elasticità all'Azienda delle ferrovie dello Stato nell'operare la concreta suddivisione del 60 e del 40 per cento rispetto alle esigenze produttive che si verificheranno negli anni di applicazione del presente provvedimento.

GUGLIELMINO. Vedo che alcune cose, per quanto riguarda il Mezzogiorno, entrano dalla porta ed escono dalla finestra, ed approvando

questa norma faremmo un bell'inganno al Mezzogiorno. Io penso, poi, che l'Azienda delle ferrovie dello Stato nel momento in cui deve assegnare le commesse al nord, può darle alle aziende in difficoltà che sono situate nell'area di Trieste: e ciò senza bisogno di un provvedimento di legge, e senza drenare i mezzi nel Mezzogiorno. Approvando quell'emendamento, che garanzie avremmo? Che destinazione avranno le commesse? Quanto andrà a Trieste, e quanto, per esempio, a Palermo? Se il Governo vuole affrontare o sviluppare un processo produttivo delle aziende in difficoltà, come quelle di Trieste, ha gli strumenti per farlo, senza ricorrere a delle disposizioni di legge.

POLI. Noi abbiamo già un provvedimento legislativo che riguarda appunto la zona di Trieste, che, seppure non è meridionale, è però in una condizione di inferiorità rispetto alla Lombardia e ad altre zone industriali più avanzate, e questo è un fatto notorio. Stando così le cose, se non diamo al gruppo di Trieste la possibilità di mettersi sullo stesso piano delle altre industrie dell'Italia meridionale, lo costringiamo all'esaurimento.

GUGLIELMINO. Ma chi vieta alle aziende di dare le commesse alle industrie di Trieste, se lo vogliono? E poi possiamo fare un ordine del giorno, impegnando per Trieste quote destinate al nord.

POLI. Ci sono solo due aziende che producono motori *diesel* ferroviari, quella di Bari e quella di Trieste: mettiamole dunque sullo stesso piano, perché, altrimenti, rischiamo di danneggiare tutta l'economia di Trieste, che è basata su quest'industria; si tratta di un fatto economico-sociale che non possiamo ignorare.

GUGLIELMINO. Io sono preoccupato per le aziende del nord, e riconosco le difficoltà di Trieste, ma non possiamo favorire le sue aziende a danno del Mezzogiorno! Allora aumentiamo l'aliquota degli investimenti destinati al Mezzogiorno dal 40 al 50 per cento, ed aggrandiamo anche l'industria di Trieste.

FOSCARINI. Ma nella legge si stabilisce che il 40 per cento delle commesse è riservato alle industrie del Mezzogiorno: ebbene, del restante 60 per cento si può disporre per favorire l'industria di Trieste! Si potrebbe anche dare tutto il 60 per cento a Trieste, volendo, se si riscontrano analogie tra le sue condizioni e quelle del Meridione.

PICCINELLI. Vorrei esporre alcune considerazioni all'onorevole Belci. Noi ci troviamo di fronte ad una norma che riguarda tutto il materiale rotabile; esistono due aziende, nel settore specifico di cui ci stiamo occupando, che meritano la nostra considerazione: una è ubicata a Bari, l'altra a Trieste. Si tratta quindi di dividere le commesse fra queste due ditte. Ad esempio, potrebbe verificarsi, per un certo periodo di tempo, una eccedenza di commesse per il complesso di Trieste, ed una situazione di gravi difficoltà per la fabbrica di Bari, oppure viceversa. Per risolvere questo problema io non credo si debba procedere ad una modifica della norma a cui faceva riferimento l'onorevole Belci, tanto più che questa è ancora valida: pregherei quindi il collega di ritirare il suo emendamento, sostituendolo con un ordine del giorno.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Riterrei più opportuno che, nella situazione attuale, l'onorevole Belci ritirasse il suo emendamento e presentasse un ordine del giorno che impegnasse il Governo a tener conto della situazione particolare di Trieste.

BELCI. Accetto, a nome anche del collega Poli, di ritirare l'emendamento e di presentare un ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'articolo 9 rimane, pertanto, così formulato:

ART. 9.

Agli effetti dell'articolo 7 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, è fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di destinare una somma non inferiore a lire 130 miliardi, dei 267 miliardi previsti dall'articolo 1, all'ammodernamento e potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le costruzioni e le opere di cui all'articolo 1, pari ad almeno il 40 per cento del relativo ammontare, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare, che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti occorrenti per l'aspletamento delle commesse acquisite.

Gli onorevoli Marzotto Caotorta e Carri hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo 9-bis:

È fatto obbligo alla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di realizzare una adeguata programmazione poliennale delle commesse secondo criteri di omogeneità e di consistenza tali da consentire una efficace razionalizzazione della produzione ed un aumento della capacità produttiva degli stabilimenti industriali interessati.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 10:

ART. 10.

Il ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio occorrenti per la attuazione della presente legge.

Non essendo stati presentati emendamenti lo pongo in votazione.

(È approvato).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Carri e Guerrini hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

« L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a concedere all'Istituto nazionale trasporti SpA, di cui detiene la totalità del pacchetto azionario, fideiussioni fino a concorrenza di 10 miliardi di lire e garanzia di mutui per il finanziamento di investimenti.

Gli investimenti dell'Istituto nazionale trasporti SpA, oggetto delle garanzie fideiussorie, devono riguardare la costruzione di impianti e la dotazione di attrezzature e di mezzi per la esecuzione di servizi complementari, accessori, sostitutivi o integrativi di quelli resi dalle ferrovie dello Stato.

La fideiussione è concessa con decreto del ministro per i trasporti e l'aviazione civile di concerto col ministro per il tesoro, previo parere del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ».

CARRI. Ritiro, a nome anche del collega Guerrini, questo articolo aggiuntivo, che sarà trasformato in ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno:

Gli onorevoli Marzotto Caotorta, Guerrini, Poli, Alessandrini, Guglielmino e Baghino

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1972

hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,  
in sede di discussione del disegno di legge n. 543, concernente il piano ponte delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo

a impiegare i 267 miliardi per gli impianti fissi di cui all'articolo 1 del disegno di legge nel modo seguente:

40 miliardi per quanto attiene ai pendolari;

42 miliardi per trasporto merci;

95 miliardi per impianti nel Mezzogiorno;

40 miliardi per la direttissima Roma-Firenze;

50 miliardi per opere urgenti e di rilievo in tutta Italia.

Raggiungendo in termini globali la distinzione di una somma non inferiore a 130 miliardi per l'ammodernamento e il potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare ». 0/543/1/10

**GIGLIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Lo accetto.

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli Marzotto Caotorta, Guerrini, Poli, Guglielmino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,

in sede di discussione del disegno di legge n. 543 concernente il piano ponte delle ferrovie dello Stato,

udite le dichiarazioni del Governo in merito alla situazione dell'Istituto nazionale trasporti,

impegna il Governo

a riferire entro il mese di gennaio 1973 sulla situazione dell'INT e a prospettare i relativi opportuni provvedimenti per risolvere i problemi dell'Istituto nazionale dei trasporti ».

0/543/2/10

**GIGLIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Accetto l'ordine del giorno, e nell'occasione riconfermo quanto detto dal ministro nella riunione di stamane dell'ufficio di presidenza, che cioè la commissione presieduta dal collega Valiante ha quasi ultimato una relazione sulla situazione dell'INT, sia per quanto riguarda gli aspetti funzionali che la situazione gestionale. Il ministro stamattina si è dichiarato disponibile a

riferire entro il mese di gennaio 1973 sulla relazione Valiante, e a proporre provvedimenti sia per quanto riguarda la sistemazione finanziaria dell'INT, sia per quanto concerne i compiti e le funzioni dell'istituto stesso.

**MANCINI ANTONIO.** Noi chiediamo che questo problema venga discusso da un angolo visuale diverso. Ritengo che, qualora non apportassimo modifiche ai servizi e alla gestione dell'INT, incideremmo fortemente nella sfera delle competenze regionali in materia di trasporti locali. Comunque il problema sarà discusso fra qualche tempo.

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli Merli e Piccinelli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,

considerato come sia fondamentale per le comunicazioni tra l'Italia centrale e l'Italia settentrionale una moderna sistemazione della ferrovia Parma-Pontremoli-Sarzana-Massa anche in vista del completamento dell'autostrada Parma-Massa,

invita il Governo

a provvedere, con stanziamenti previsti dal disegno di legge n. 543, a proseguire i lavori di raddoppio già iniziati e a predisporre il progetto definitivo per quanto attiene al passaggio del valico appenninico ». 0/543/3/10

**GIGLIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

**PICCINELLI.** Non insistiamo per la votazione del nostro ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli Poli, Belci e Marocco hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,

rilevato che la legge 29 marzo 1956, n. 277, pone il territorio di Trieste sullo stesso piano del Mezzogiorno per ciò che riguarda le forniture e le lavorazioni delle amministrazioni pubbliche,

impegna il Governo

a destinare alle imprese site nel territorio di Trieste una quota non inferiore a quella assegnata alle analoghe imprese dell'Italia meridionale ».

0/543/4/10

**GIGLIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Lo accetto.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1972

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli Marzotto Caotorta, Piccinelli, Belci, Marocco, Russo Ferdinando, Merli, Guerrini, Poli, Catella, Fioriello, Alessandrini, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,  
in sede di approvazione del disegno di legge n. 543,

considerato come sia indilazionabile la costruzione di un raccordo ferroviario diretto dall'aeroporto di Fiumicino alla città di Roma,

invita il Governo

a provvedere, con gli stanziamenti previsti dal disegno di legge n. 543, all'immediata costruzione dell'anello ferroviario nel tratto necessario per svincolare il tratto della linea Roma-Maccarese e rendere quindi possibile la destinazione di questo tratto al collegamento ferroviario con Fiumicino, tanto più che la sede ferroviaria da Roma-San Pietro a Maccarese è già stata costruita da molti anni e resta tuttora inutilizzata ». 0/543/5/10

**GIGLIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Lo accetto.

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli Poli, Baghino, Bogi, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,  
rilevata la importanza che assume nel sistema ferroviario italiano una linea di rapida comunicazione fra Roma e Milano attraverso i più importanti centri della costa tirrenica,

invita il Governo

a voler dare incarico al gruppo di tecnici che ha già effettuato alcuni importanti studi per la ristrutturazione e il potenziamento della linea pontremolese mediante la realizzazione di una variante fra Avenza-Aulla e Pontremoli, affinché predisponga un progetto col quale oltre a prevedere il raddoppio della linea Vezzano-Aulla, si programmi la nuova linea a scorrimento veloce Avenza-Aulla-Pontremoli-Fornovo-Fidenza ». 0/543/6/10

**GIGLIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Lo accetto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Poli ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,  
in sede di discussione del disegno di legge n. 543 concernente il piano ponte delle ferrovie dello Stato,

invita il Governo

a stanziare le somme occorrenti per predisporre il progetto di massima per l'ammmodernamento e il potenziamento della linea Roma-Milano via Avenza-Aulla-Pontremoli e per il raddoppio della Vezzano-Santo Stefano-Aulla ». 0/543/7/10

**GIGLIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Lo accetto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Poli ha presentato il seguente ordine del giorno.

« La X Commissione trasporti,  
in sede di discussione del disegno di legge n. 543 concernente il piano ponte delle ferrovie dello Stato;

considerato che gli stanziamenti previsti sono da considerare insufficienti per le necessità della Sardegna,

invita il Governo

ad incrementare gli stanziamenti previsti per la Sardegna in modo tale da assicurare il completamento del raddoppio del tratto di linea Cagliari-Decimomannu, delle già programmate rettifiche di tracciato di alcuni tratti della linea Cagliari-Sassari e della sistemazione delle stazioni di Sassari e Cagliari ». 0/543/8/10

**GIGLIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Accetto l'ordine del giorno

**PRESIDENTE.** L'onorevole Antonio Mancini ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,  
impegna il Governo

a dare la precedenza, nella utilizzazione delle somme destinate all'adeguamento ed al potenziamento degli impianti fissi, al completamento delle opere in avanzata fase di esecuzione, al fine di dare rapida produttività alle ingenti somme già spese;

in particolare ritiene non più ulteriormente procrastinabile il completamento della nuova stazione ferroviaria di Pescara, nella considerazione che le opere sono state iniziate da oltre sei anni, che i manufatti già realizzati per l'importo di una decina di miliardi minacciano di deperire e che l'intero raddoppio della linea ferroviaria litoranea adriatica non può essere completato in uno dei suoi nodi più importanti senza l'attivazione del

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1972

nuovo scalo il che pregiudica la potenzialità dell'intera tratta di Ancona a Foggia ».

0/543/9/10

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

MANCINI ANTONIO. Non insisto per la votazione sul mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo Ferdinando e Pumilia hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti;

considerate le attuali strozzature esistenti lungo le vie principali della Sicilia, le quali limitano la potenzialità di circolazione e la capacità di traffico passeggeri e merci,

invita il Governo

a provvedere, nel piano dei provvedimenti specifici per il Mezzogiorno, ai raddoppi della Messina-Palermo, Messina-Catania e Catania-Siracusa attraverso il rapido funzionamento dei tratti Messina-Barcellona, Santo Stefano-Fiumetorto, Calatabiano - Guardiamangano - Giampileri-Calatabiano nonché a migliorare le condizioni della linea di Cocca-Fiumetorto ».

0/543/10/10

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

RUSSO FERDINANDO. Non insistiamo per la votazione dell'ordine del giorno.

GUERRINI. Al termine della votazioni degli articoli del disegno di legge preannuncio il voto favorevole del mio gruppo al provvedimento in discussione. Tale voto non vuole però esprimere adesione politica al presente Governo, di cui io credo sia criticabile la gestione nel settore dei trasporti, e nella cui azione io ed i miei colleghi di partito non abbiamo alcuna fiducia. Non ritengo, inoltre, che il Governo possa gestire convenientemente questa legge, che pure è una delle più importanti che il Parlamento abbia discusso.

Al testo governativo sono state però introdotte alcune significative correzioni, e gli ordini del giorno presentati intendono impegnare il Governo ad assumere una linea di condotta che risulta coerente con certe impostazioni che il mio gruppo intende dare al problema dei trasporti ferroviari. Tutto ciò ci

spinge a votare a favore della legge, unitamente ad un'altra ragione; consideriamo cioè la necessità di assicurare, nel più breve tempo possibile, una vasta mole di commesse alle aziende in notevoli difficoltà, in particolar modo agli impianti e alle aziende situati nel meridione.

Il voto che ci accingiamo a dare al disegno di legge vuole quindi sottolineare il carattere di urgenza del provvedimento medesimo.

CERAVOLO. Noi ci asteniamo dalla votazione del disegno di legge che abbiamo esaminato. E ciò perché sono state accolte alcune modifiche che riteniamo di una certa importanza, in seguito alla lotta di cui siamo stati i promotori, soprattutto per quanto riguarda lo spostamento di una parte rilevante delle somme stanziare nei confronti del Mezzogiorno.

Quest'ultimo, con tutti i suoi problemi, non è soltanto una questione di ordine sociale, ma è una questione politica ed economica fondamentale per lo sviluppo del nostro paese: non si risolveranno i problemi dell'Italia, se non si risolveranno quelli del Mezzogiorno, e se non verrà avviata una nuova politica dei trasporti, che porti a soluzione, in maniera radicale e definitiva, i problemi delle ferrovie, dei porti, dei trasporti passeggeri e merci per il Mezzogiorno.

Questo è stato il senso della battaglia che abbiamo condotto in Commissione. Non possiamo votare a favore del disegno di legge n. 543 perché rappresenta un provvedimento che porta avanti la medesima politica dei trasporti che ha ispirato i Governi di questi ultimi anni. Ed anche nell'esaminare quelle parti del piano decennale che abbiamo a tutt'oggi a disposizione, abbiamo notato che non c'è alcuna volontà, da parte dell'attuale Governo, di modificare la presente situazione.

Abbiamo già detto, e oggi lo ripetiamo, che l'incremento di sviluppo al 3 per cento che si prevede per le ferrovie dello Stato è assolutamente inferiore all'espansione del traffico, che sarà quantomeno del 5 per cento; ci sarà pertanto, fra dieci anni, una continua, accentuata divaricazione tra la percentuale dei trasporti su strada e quella dei trasporti su rotaia, che aggraverà maggiormente i problemi generali dei trasporti.

Si sarebbero dovuti affrontare, ad esempio, i problemi delle ferrovie secondarie e complementari. E poi assolutamente irrisoria la parte dedicata alle questioni inerenti ai porti ed ai trasporti merci, per cui, non vi è assolutamente corrispondenza (e ciò si nota anche nel

piano decennale) tra formulazioni generali di politica e concreti impegni di investimento. Non c'è minimamente la volontà di avviare a soluzione questi gravi problemi, che non sono solo dei trasporti, ma anche dell'economia generale di questa legge.

Non voteremo perciò a favore del presente disegno di legge, tanto più che esso ha il rilevante difetto del ritardo con cui il Governo l'ha presentato: per servire da raccordo, da ponte tra il vecchio ed il nuovo piano decennale, esso doveva essere infatti presentato prima della scadenza dell'antico piano, cioè prima della fine del 1972. La pianificazione, la programmazione economica, sia in generale che per lo specifico problema dei trasporti, ha un senso quando tra un piano e l'altro non vi è soluzione di continuità: in caso contrario, il ritmo di sviluppo previsto tra l'uno e l'altro piano viene ad essere alterato, diminuito e la programmazione non produce più gli effetti voluti. Il Governo agisce così, e poi ci si viene sempre a dire che siamo in ritardo e dobbiamo far presto: la premura c'è soltanto quando si arriva alla discussione in Parlamento, quando invece si predispongono i piani si procede sempre con lentezza.

Ma il nostro dissenso sul disegno di legge in esame è motivato anche dalla quantità degli stanziamenti in esso prevista: si parla di 400 miliardi, stanziati in un arco di tempo superiore a due anni, mentre era stato preso l'impegno di giungere ad un ritmo di spesa di 400 miliardi all'anno, pari a 4.000 miliardi in dieci anni. Si iniziano questi stanziamenti con una spesa assolutamente al disotto di quella prevista annualmente, dal momento che si verranno a spendere meno di duecento miliardi all'anno. Da tutto ciò risulta evidente che non c'è la volontà di operare un'inversione di tendenza nella politica dei trasporti e delle ferrovie dello Stato. Noi ci asterremo pertanto dalla votazione del disegno di legge, e se non fossero state accolte le nostre proposte di emendamento, che hanno segnato un cambiamento di orientamento nella legge, noi avremmo rinviato il provvedimento in Assemblea, per fare in quella sede una più ampia denuncia della situazione in cui attualmente versa il settore dei trasporti nel nostro paese. Con gli emendamenti che siamo riusciti ad introdurre nel testo, siamo già pervenuti ad un punto di partenza per richiamare la sensibilità dei cittadini e promuovere una mobilitazione delle categorie interessate, specialmente nel Mezzogiorno, e giungere così ad una modifica della politica dei trasporti, che è settore così importante della politica generale del paese.

**PRESIDENTE.** Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione dei disegni di legge: Rivalutazione delle indennità per l'uso di veicoli a motore di proprietà dei dipendenti dalle Aziende del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1080); Modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1970, n. 29, contenente disposizioni sulle competenze accessorie del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1081).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Rivalutazione delle indennità per l'uso di veicoli a motore di proprietà dei dipendenti dalle Aziende del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni »; « Modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1970, n. 29, contenente disposizioni sulle competenze accessorie del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ». Entrambi i disegni di legge sono stati già approvati dalla VIII Commissione permanente del Senato.

**MANCINI ANTONIO, Relatore.** Propongo che la discussione sulle linee generali dei due disegni di legge avvenga congiuntamente.

**PRESIDENTE.** Ritengo che la proposta del relatore sia opportuna. Se pertanto non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

L'onorevole Antonio Mancini ha facoltà di svolgere la relazione sui due disegni di legge.

**MANCINI ANTONIO, Relatore.** Entrambi i disegni di legge appartengono ad un gruppo di provvedimenti concordati con il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Con il disegno di legge n. 1080 si aggiorna l'indennità per l'uso di veicoli a motore di proprietà dei dipendenti dalle aziende del Ministero medesimo; si stabilisce pertanto una indennità forfettaria, per percorsi inferiori a 50 chilometri, di 1.430 lire al giorno per automezzi e di 800 lire giornaliere se si tratta di motomezzi. All'articolo 2, un'indennità forfettaria identica, prevista per i portalettere rurali, viene elevata da 400 a 430 lire. La validità di

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1972

queste disposizioni decorre, in base all'articolo 3 del disegno di legge, dal 1° gennaio 1972. L'articolo 4, infine, prevede le modalità di copertura del provvedimento.

Il disegno di legge n. 1081 prevede delle modifiche ad alcune indennità per il servizio mattutino, in relazione all'aumento del costo della vita.

L'articolo 1 stabilisce la nuova misura del compenso per gli agenti tecnici relativo alle ore diurne, cioè dalle sei alle ventidue, in lire 192 (da lire 120) e, per il rimanente personale in lire 170 (da lire 105). Per le ore notturne, invece, cioè dalle ventidue alle sei, lo stesso articolo prevede, per la prima categoria, un'indennità di lire 400 (con un aumento di lire 150), e, per il rimanente personale, un'indennità di lire 364 (con un aumento di lire 139).

L'articolo 2 invece contiene una disposizione tendente ad attribuire al personale che effettua il trasporto degli effetti postali servendosi di automezzi le stesse retribuzioni corrisposte al personale che effettua il medesimo servizio sui treni.

L'articolo 3 prevede che al personale distaccato negli aeroporti, in uffici ubicati in località lontane dal centro urbano e nelle quali non vi sia disponibilità di alloggi di tipo economico-popolare, venga corrisposta l'indennità di trasferta nella stessa misura stabilita dall'articolo 2 della legge 15 aprile 1961, n. 291.

L'articolo 4, infine, contiene disposizioni relative alla copertura dell'onere derivante dall'attuazione del disegno di legge in esame, di cui raccomando alla Commissione la sollecita approvazione.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**GUERRINI.** Nell'esprimere il giudizio favorevole del mio gruppo sui due disegni di legge in esame, desidero richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che le leggi che siamo chiamati spesso ad approvare, solo formalmente hanno veste legislativa, ma sostanzialmente sono atti amministrativi che gli organi burocratici rovesciano sul Parlamento. Ritengo quindi doveroso ribadire in questa sede la funzione primaria di quest'ultimo, che non è quella di emanare atti amministrativi sotto forma di atti legislativi ma atti che, formalmente e sostanzialmente, presentino incontrovertibile carattere legislativo.

**SCIPIONI.** Il nostro gruppo è favorevole all'approvazione dei disegni di legge in esame. Desideriamo però fare alcune osservazio-

ni. L'aumento del 43 per cento della indennità previsto dall'articolo 1 del disegno di legge n. 1080 a noi appare esiguo in relazione all'aumento dei costi che si è registrato in questi ultimi anni; tale indennità, inoltre, fu fissata provvisoriamente in lire 300 nel 1969 in attesa della riorganizzazione del servizio, come è esplicitamente affermato nella relazione che accompagna il testo.

Anche gli aumenti delle indennità previsti dal secondo disegno di legge non sono adeguati al diminuito potere d'acquisto della moneta. In particolare, per le indennità di cui all'articolo 2 (compensi speciali previsti dall'articolo 23 dell'allegato alla legge 11 febbraio 1970, n. 29), sono in atto alcune ritenute erariali, che, invece, a nostro avviso, non dovrebbero essere applicate a queste retribuzioni. Presso l'altro ramo del Parlamento, ad una nostra osservazione in questo senso, il Governo ha replicato dichiarando la non opportunità di innovare su questa materia, ed assumendo l'impegno di affrontare questo tema in sede di riordinamento organico del settore: a questo punto, pertanto, noi chiediamo che il rappresentante del Governo ribadisca questo impegno.

**PICCINELLI.** Condivido le osservazioni del collega Guerrini in merito alla necessità di salvaguardare le prerogative e le funzioni del Parlamento. Vorrei quindi cogliere l'occasione per domandare al rappresentante del Governo se non sia opportuno inserire nel disegno di legge n. 1080 un emendamento volto a stabilire che, periodicamente, a meno che non ostino difficoltà di carattere eccezionale, con decreto del Ministero delle poste, di concerto con il Ministero del tesoro, le indennità possano essere adeguate ad eventuali aumenti del costo della vita che raggiungano, ad esempio, il 20 per cento.

**POLI.** Mi dichiaro a favore dei due disegni di legge.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**MANCINI ANTONIO, Relatore.** Personalmente desidero rispondere a quanto detto dai colleghi Guerrini e Scipioni. Al primo devo dire che l'impostazione del suo discorso è quanto mai corretta, e risponde al dettato della legge n. 775 del 1970, che prevedeva una delegificazione delle norme relative al personale dello Stato, concedendo nel contempo la facoltà di prendere direttamente contatti con

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1972

le organizzazioni sindacali al fine di mutare i trattamenti economici tabellari non fondamentali del personale. Tale facoltà non è stata mai usata dal Governo, al quale, invece, dobbiamo rivolgere l'invito affinché inizi il non facile cammino per l'applicazione di questo nuovo principio.

Per quanto concerne l'esiguità dell'indennità prevista per i portalettere rurali, c'è una ragione per la quale non riterrei urgente sollevare una questione particolare per questo personale, a parte la necessità di non emendare il testo in questo momento. In effetti, mentre altro personale che utilizza la motocicletta o l'autovettura nell'interesse dell'Amministrazione ha un'indennità che corrisponde al costo effettivo *grasso modo* valutato, i portalettere rurali sono pagati come se il percorso lo effettuassero a piedi, e ricevono pertanto un compenso in ragione del tempo occorrente a percorrere a piedi il loro itinerario. Autorizzati ad utilizzare una motocicletta, contraggono evidentemente l'impegno di servizio, ma è stato comunque bene non ridurre il compenso tabellare calcolato su queste ore di servizio in base al modello conosciuto con la denominazione di « 44-B ».

Convengo con i colleghi che l'organizzazione generale del servizio rurale è in pessime condizioni e necessita di una revisione; per questo personale si dovrebbe ad esempio provvedere ad un'adeguata motorizzazione, perché non è pensabile che un portalettere debba fare una trentina di chilometri a piedi ogni giorno. Tuttavia finché tale revisione non avviene, e tenendo presente le considerazioni di merito che sono state fatte, ritengo sia opportuno non introdurre modificazioni nel testo.

CANESTRARI, *Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Condivido le preoccupazioni dei colleghi, ma vorrei far presente che, qualora non approvassimo i provvedimenti in esame entro il prossimo 31 dicembre, andremmo incontro a delle difficoltà notevoli. D'altra parte il ministro Gioia ha provveduto a nominare con decreto una commissione di funzionari e di rappresentanti sindacali la quale, nel termine di sei mesi, dovrà elaborare un dispositivo di legge che sarà poi sottoposto all'esame del Parlamento. Quindi prego i colleghi di non presentare emendamenti. Mi associo a quanto detto dall'onorevole relatore, ed invito la Commissione ad approvare i due disegni di legge.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 1080.

Poiché non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura.

## ART. 1.

Le disposizioni di cui alle lettere a) e b) del primo comma dell'articolo 22 dell'allegato alla legge 11 febbraio 1970, n. 29, sono sostituite dalle seguenti:

« a) di lire 1.430, se trattasi di automezzo e per percorsi medi giornalieri non superiori ai 50 chilometri, e di lire 23 per ogni chilometro percorso oltre i 50 medi giornalieri;

b) di lire 800, se trattasi di motomezzo, qualunque sia la lunghezza dell'itinerario giornaliero ».

(È approvato).

## ART. 2.

L'indennità forfettaria, di cui al primo comma dell'articolo 1 della legge 15 dicembre 1969, n. 971, è stabilita in lire 430 per ogni giornata di effettivo servizio.

(È approvato).

## ART. 3.

Le disposizioni di cui alla presente legge hanno effetto dal 1° gennaio 1972.

(È approvato).

## ART. 4.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, ammontante, in ciascuno degli anni finanziari 1972 e 1973, a lire 780 milioni per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ed a lire 200.000 per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, si provvede: per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni con riduzione, rispettivamente per lire 350 milioni e per lire 430 milioni, degli stanziamenti dei capitoli 101 e 108 dei relativi stati di previsione della spesa per gli anni finanziari 1972 e 1973 e per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici con le somme iscritte nel capitolo 120 degli stati di previsione della spesa dell'Azienda stessa per gli anni medesimi.

Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.



VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1972

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 1081. Poiché non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura.

## ART. 1.

Le misure dei compensi orari, fissate nell'articolo 3 dell'allegato alla legge 11 febbraio 1970, n. 29, sono modificate come segue:

	Fra ore 6 e 22 Lire	Fra ore 22 e 6 Lire
Agenti tecnici superiori, agenti tecnici di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> classe, capi operai ed operai di 1 <sup>a</sup> categoria .	192	400
Rimanente personale . .	170	364

(È approvato).

## ART. 2.

A decorrere dal 1° gennaio 1971, al personale delle poste e delle telecomunicazioni comandato a prestare servizio di trasporto degli effetti postali da comune a comune, con automezzi dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, competono le indennità per i servizi viaggianti, previste dall'articolo 23 dell'allegato alla legge 11 febbraio 1970, n. 29.

Ai fini della corresponsione dell'indennità oraria di servizio di cui al punto 2 del medesimo articolo 23, gli agenti addetti alla conduzione degli automezzi per l'espletamento del servizio indicato nel precedente comma sono equiparati agli agenti in servizio di ambulante.

Per il personale contemplato nel presente articolo l'indennità di percorrenza di cui al punto 4 dell'articolo 23 stesso è stabilita nella misura prevista per i servizi resi su treni accelerati.

(È approvato).

## ART. 3.

Al personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ed a quello dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, in servizio negli uffici principali e locali postelegrafonici e nei posti di accettazione telefonica al pubblico, presso gli aeroporti, nonché negli uffici principali radio postelegrafonici e nelle stazioni telefoniche, compete la indennità di trasferta nella misura stabilita

dal primo comma dell'articolo 2 della legge 15 aprile 1961, n. 291, a condizione che si tratti di uffici ubicati in località lontane dal centro urbano e nelle quali non vi sia disponibilità di alloggi di tipo economico-popolare.

Gli uffici che danno titolo alla corresponsione dell'indennità prevista dal precedente comma sono stabiliti con decreto del ministro delle poste e delle telecomunicazioni, sentito il consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

(È approvato).

## ART. 4.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 100 milioni per l'anno 1971 ed in lire 530 milioni per ciascuno degli anni 1972 e 1973, si provvede, per gli anni 1971-1972 e per l'anno 1973, a valere sugli stanziamenti iscritti, rispettivamente, negli anni 1972 e 1973, in attuazione del primo comma dell'articolo 5 della legge 11 febbraio 1970, n. 29.

Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà immediatamente votato a scrutinio segreto.

## Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato per l'importo di 400 miliardi di lire » (543).

Presenti e votanti . . . .	16
Maggioranza . . . . .	9
Voti favorevoli . . . . .	16
Voti contrari . . . . .	—

Hanno dichiarato di astenersi 10 deputati.

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Rivalutazione delle indennità per l'uso di veicoli a motore di proprietà dei dipendenti dalle Aziende del Mini-

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1972

stero delle poste e delle telecomunicazioni »  
(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1080).

Presenti e votanti . . . . .	26
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . . .	26
Voti contrari . . . . .	—

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1970, n. 29, contenente disposizioni sulle competenze accessorie del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1081).

Presenti e votanti . . . . .	26
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . . .	26
Voti contrari . . . . .	—

(La Commissione approva).

*Hanno preso parte alle votazioni:*

Alessandrini, Baldassari, Ballarin, Bargellini, Belci, Bodrito Antonio, Carri, Catella, Ceravolo, Dal Maso, Foscari, Guerrini, Guglielmino, Korach, Lombardi Giovanni, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Pani, Piccinelli, Pisanu, Poli, Pumilia, Scipioni e Skerk.

*Si sono astenuti sul disegno di legge n. 543:*

Baldassari, Ballarin, Carri, Ceravolo, Foscari, Guglielmino, Korach, Pani, Scipioni e Skerk.

**La seduta termina alle 19,15.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. GIORGIO SPADOLINI

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO