

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

61.

## SEDUTA DI VENERDÌ 9 AGOSTO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

## INDICE

|   | PAG.   |
|---|--|
| <b>Missioni e sostituzioni:</b>   |  |
| PRESIDENTE . . . . .  | 959  |
| <b>Disegno di legge (Seguito della discussione):</b>  |  |
| Programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato e mutamento della denominazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ( <i>Approvato dal Senato</i> ) (3121) . | 959  |
| PRESIDENTE . . . . .  | 959, 963, 967, 968, 970, 971, 972, 973, 976, 977, 978, 979, 980, 981 |
| BAGHINO . . . . .   | 967, 970, 971, 972, 974, 976, 977, 978, 979, 980                     |
| CARRI . . . . .   | 973, 976, 977  |
| CERAVOLO . . . . .  | 967, 968, 980  |
| CIACCI . . . . .  | 981  |
| DAMICO . . . . .  | 963, 968, 970, 978, 980  |
| GUGLIELMINO . . . . .   | 964, 967   |
| KORACH . . . . .  | 960, 964, 969, 970, 973, 976   |
| LOMBARDI GIOVANNI . . . . .   | 970, 972   |
| MARZOTTO CAOTORTA . . . . .   | 967, 977   |
| MASCIADRI, <i>Relatore</i> . . . . .  | 962, 966, 970, 972, 973, 975, 977, 978, 979                          |
| POLI . . . . .  | 967, 977, 978, 981   |
| PRETI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . .  | 962, 966, 968, 970, 972, 973, 975, 976, 977, 978, 979                |
| RUSSO FERDINANDO . . . . .  | 965, 967, 981  |
| VOLPE . . . . .   | 965, 967, 968  |
| <b>Votazione segreta:</b>   |  |
| PRESIDENTE . . . . .  | 963, 969   |

La seduta comincia alle 8,45.

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

(È approvato).

## Missioni e sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, il deputato Miotti Carli Amalia è in missione per incarico del suo ufficio.

Comunico altresì che, ai sensi dell'articolo 19 del regolamento, quarto comma, i deputati Negrari, Pumilia, Magliano e Vitale sostituiscono per la seduta odierna, rispettivamente, i deputati Petrucci, Antonio Mancini, Ippolito e Piccinelli.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato, e mutamento della denominazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (*Approvato dal Senato*) (3121).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato e mutamento della denominazione del Ministero dei tra-

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 AGOSTO 1974

sporti e dell'aviazione civile», già approvato dal Senato nella seduta del 18 luglio 1974.

Come i colleghi ricordano, nella seduta precedente è stata conclusa la discussione sulle linee generali. Prima di passare all'esame degli articoli, la X Commissione trasporti ha chiesto il riesame del parere a suo tempo, espresso dalla I Commissione affari costituzionali. Do ora lettura del nuovo parere ieri espresso dalla I Commissione: « La Commissione delibera di trasformare la condizione in osservazione, in modo da non renderla vincolante e consentire la sollecita approvazione del disegno di legge ».

Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura del primo articolo:

## ART. 1.

Il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, sentiti il Comitato interministeriale per la programmazione economica e la Commissione consultiva interregionale, presenterà al Parlamento un piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato, coordinato con il piano generale dei trasporti, da definire in sede di programma economico nazionale, nel contesto delle misure intese a superare gli squilibri settoriali e territoriali del Paese. Il piano sarà comunque presentato entro il 31 dicembre 1976.

In attesa della presentazione del piano poliennale, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a dare attuazione ad un programma di interventi straordinari concernente opere e forniture per l'importo complessivo di lire 2.000 miliardi.

Il piano poliennale ed il programma di interventi straordinari hanno lo scopo di migliorare l'assetto del sistema ferroviario nazionale mediante:

l'adeguamento delle strutture portanti del sistema ferroviario nazionale alle previsioni di sviluppo del traffico attraverso il potenziamento delle direttrici fondamentali, longitudinali e trasversali;

l'organico ammodernamento e potenziamento delle linee meridionali ed insulari, nonché dei collegamenti con le isole, per adeguarli alle esigenze e prospettive di sviluppo delle aree interessate;

la necessaria ristrutturazione delle tratte e dei nodi interessati dai traffici pendolari;

il rafforzamento delle strutture attinenti al traffico merci, comprese quelle necessarie per i collegamenti con i principali porti;

l'adeguamento delle infrastrutture interessate dal traffico internazionale;

il riclassamento delle linee complementari;

l'ammodernamento del parco del materiale rotabile;

l'ammodernamento degli impianti per la manutenzione e riparazione del materiale mobile;

il miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale, riservando, a tal fine, una quota predeterminata degli investimenti destinati agli impianti fissi;

l'adozione delle tecniche più avanzate nei vari settori di attività aziendale ai fini del conseguimento di una maggiore efficienza e produttività.

Nell'ambito del programma di interventi straordinari, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata, previa approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica, a provvedere anche alla realizzazione di nuove linee ferroviarie di cui essa debba assumere la gestione e la cui costruzione non fosse già iniziata alla data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668.

Gli onorevoli Carri e Guglielmino hanno presentato il seguente emendamento:

*All'ultima riga del primo comma, sostituire le parole: « 31 dicembre 1976 » con le altre: « 31 dicembre 1975 ».*

Gli onorevoli Korach e Skerk hanno presentato il seguente emendamento:

*All'ultima riga del secondo comma, sostituire le parole: « 2.000 miliardi » con le parole: « 3.000 miliardi ».*

Gli onorevoli Carri e Ballarin hanno presentato il seguente emendamento:

*Prima dell'ultimo comma, aggiungere le parole: « La trasformazione dell'IREF in Istituto nazionale dei trasporti e la costruzione della nuova sede ».*

KORACH. Onorevole presidente, mi permetterò di illustrare tutti e tre gli emendamenti presentati dal gruppo comunista.

La ragione del primo emendamento è evidente. Con esso proponiamo di anticipare di un anno la data di presentazione del piano, perché per il 31 dicembre 1976 è prevista la fine naturale di questa legislatura. Mantenere questa data significherebbe non discutere il piano e realizzare tutto il programma straordinario senza che abbia avuto luogo una discussione sul piano stesso.

Vorrei far notare che ci ha spinto alla presentazione di questo emendamento anche il comportamento del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. È risultato chiaro, infatti, nel corso della discussione e anche nell'intervento del relatore — noi ne faremo argomento di uno specifico intervento al di fuori della discussione sul disegno di legge numero 3121 — che il piano-ponte viene realizzato, per una imprecisa formulazione della legge e per una curiosa interpretazione che ne è stata data dal Ministero, in violazione appunto della legge. Dalla risposta del relatore — se non andiamo errati — è risultato che alcune delle ordinazioni relative al materiale rotabile, e probabilmente anche del materiale — questo non siamo in grado di affermarlo documentatamente — necessario per la costruzione della sede, sono state già decise dal Ministero. In altri termini, si tratta ormai di un fatto compiuto, se è vero che si sta aspettando l'esecuzione delle ordinazioni e si accusano le ditte fornitrici di ritardi. La legge relativa al piano-ponte reca una formulazione analoga a quella che è riportata all'articolo 3 del disegno di legge in discussione, laddove afferma: « Il programma e gli eventuali piani parziali sono comunicati al Parlamento prima dell'emanazione dei relativi decreti ».

Si è quindi provveduto ad emettere degli ordinativi senza l'emanazione dei relativi decreti: tutto questo è chiaramente illegale. Sono stati emessi dei decreti senza darne comunicazione al Parlamento, come la normativa chiaramente recita. Non abbiamo comunque ben compreso la risposta del ministro relativa alla documentazione che potrà essere fornita a chi ne farà espressa richiesta. Anche il linguaggio parlamentare ha il suo significato nell'ambito del Parlamento. I precedenti relativi al programma attualmente al nostro esame, non ci inducono ad avere fiducia nelle promesse del ministro dei trasporti.

Credo che la Commissione sia d'accordo sulla richiesta di rinviare il discorso, non solo sul finanziamento ma anche sulla sua utilizzazione, al 31 dicembre 1975.

L'altro emendamento da me presentato si propone di aumentare il suddetto finanziamento da due a tre mila miliardi di lire. Anche in questo caso, il significato del nostro emendamento è evidente. Vorrei far notare che l'adozione di tale provvedimento non implica un intervento del Ministero del tesoro, ma quello del mercato finanziario, an-

che se la differenza tra queste due entità è puramente formale.

Il ministro ci ha annunciato che non esiste al momento un programma economico nazionale; ciò nonostante, la quantità di risorse disponibili era stata prevista almeno per il 1975. Dobbiamo ora stabilire se il Ministero dei trasporti rientra nell'ambito di questa disponibilità globale e quale somma è stata ad esso destinata. Ci è pervenuta la relazione del bilancio dell'IRI e, attraverso questa relazione abbiamo constatato che dopo la crisi energetica del 1974 l'IRI prevede una spesa per la costruzione delle autostrade che ammonta a 220 miliardi di lire. Dopo aver citato i 220 miliardi stanziati dall'IRI per sostenere una simile spesa, non possiamo dimenticare che esistono autostrade costruite con il ricavo dell'emissione di prestiti obbligazionari garantiti dal tesoro, e, quindi, con il ricorso al mercato finanziario.

Vorrei sapere dall'onorevole ministro quante superstrade, quante autostrade senza il pagamento del pedaggio sono attualmente in costruzione. Non ci pare difficile, all'interno di una spesa che ogni anno ammonta alla metà dell'intero piano ferroviario, trovare in quattro o cinque anni i miliardi necessari per soddisfare le esigenze del settore.

L'impostazione che al problema dà il Governo è invece per noi comunisti assolutamente inaccettabile, perché, quando chiediamo mille miliardi in più per le ferrovie, questo è in effetti l'ammontare globale dell'investimento; mentre, stanziare 300 miliardi in sei anni, e cioè 1.800 miliardi, per le autostrade (meno della metà degli investimenti indotti), significa puntare quasi al raddoppio del traffico su strada e del relativo materiale, il quale non viene comperato con il libretto del piccolo risparmiatore, dal singolo autotrasportatore, ma attraverso un nuovo ricorso al mercato finanziario.

Il ministro parla a nome del Governo, ed allora deve spiegare perché il Governo ha fatto questa scelta. Egli ha ancora scelto le autostrade e non può venire qui a sostenere queste tesi quasi fosse non un ministro, ma il direttore generale delle ferrovie dello Stato. Anche su questo problema noi invitiamo la maggioranza a riflettere seriamente perché, se noi rimaniamo nei limiti dei duemila miliardi, invece che dei tremila da noi comunisti proposti, rischiamo di affrontare in modo frammentario e incompleto la costruzione di alcune opere essenziali.

L'ultimo emendamento all'articolo 1 riguarda un problema specifico e cioè la tra-

sformazione dell'IREF in Istituto nazionale dei trasporti e la costruzione della nuova sede. Anche in questo settore sono stati stanziati alcuni fondi, è stato comperato il terreno occorrente per la costruzione della sede. Non rendiamo dunque inutili le spese già fatte ma cerchiamo di reinserirle fra quelle da programmare in esecuzione di questo piano.

MASCIADRI, *Relatore*. Un filo comune lega la mia presa di posizione circa gli emendamenti presentati all'articolo 1 e cioè il desiderio — che mi pare sia stato espresso da tutti i gruppi — di giungere senza modificazioni all'approvazione di questo disegno di legge, per evitarne il ritorno al Senato e il conseguente ritardo nella sua approvazione.

L'emendamento Carri e Guglielmino all'articolo 1, con cui si chiede di sostituire la data del 31 dicembre 1976 con quella del 31 dicembre 1975, non può essere accettato in quanto, a mio avviso, occorrono tempi più lunghi e, quindi, il termine indicato dal provvedimento è più idoneo.

Per quanto riguarda l'emendamento Korach e Skerk al secondo comma, dovrei ripetere le considerazioni che il ministro ed io abbiamo già fatto in sede di discussione sulle linee generali. Sarebbe più opportuno, infatti, non solo attestarci sulla cifra di tremila miliardi proposta dagli onorevoli Korach e Skerk con il loro emendamento, ma proporrei addirittura di portarla a diecimila miliardi in quanto abbiamo già dimostrato che occorrerebbe almeno quella somma per risolvere, se non integralmente, buona parte dei problemi ferroviari sul tappeto. Con tremila miliardi, naturalmente, si realizzerebbero più opere che con duemila, tanto più che la lira sta scivolando verso un'inflazione non solo strisciante, ma addirittura clamorosa. Quindi, vi è il pericolo effettivo che con i duemila miliardi del settembre 1973 non si potrà certo oggi o domani provvedere allo stesso numero di opere per le quali si reputava allora sufficiente tale investimento. Ma, qualora aumentassimo i duemila miliardi a tremila, è evidente che allora il provvedimento non potrebbe essere approvato, occorrendo che il Consiglio dei ministri approvasse il maggiore stanziamento. Si tratterebbe quindi di rimandare il provvedimento al Consiglio dei ministri e poi di ricominciare questo dibattito *ex novo*.

Ha certamente ragione l'onorevole Korach quando afferma che tremila miliardi sono meglio di duemila, ma, purtroppo, questo

è, al momento, tutto ciò che può permettere la nostra dissestata economia.

Per quanto riguarda l'ultimo emendamento Carri e Ballarin, concernente la trasformazione dell'IREF, mi risulta che vi è un istituto sperimentale che va migliorato. Per quanto riguarda la nuova sede, se ne sta occupando il consiglio di amministrazione. Potremmo quindi chiedere al ministro di farci conoscere le sue intenzioni in merito, invitandolo magari ad accogliere come raccomandazione un ordine del giorno *ad hoc* sullo specifico problema, che è indubbiamente complesso, anche perché tale problema è in corso di esame nella sua sede naturale ed in particolare in seno al consiglio di amministrazione.

In conclusione, sono contrario a tutti gli emendamenti.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ho già sottolineato durante la discussione sulle linee generali che sostanzialmente questo testo legislativo è stato approvato al Senato da tutti i gruppi, anche se alla fine vi sono stati taluni voti non favorevoli. Ritengo comunque che noi ci troviamo in una condizione tale per cui se questo provvedimento, che sollecitano moltissimo anche i sindacati — che sono venuti perfino ieri sera da me — dovesse essere spostato di nuovo all'altro ramo del Parlamento, non saremmo certo in grado di cominciare al momento stabilito le opere programmate.

Onorevole Damico, questa non è una « leggina » alla quale si tratta di cambiare un articolo. Qui, se vengono modificate certe norme, è chiaro che si rimette in discussione tutto. Penso che l'onorevole Damico, uomo politico intelligente e accorto, si renda conto di tutto questo.

Per quanto riguarda il primo emendamento, concordo con quanto ha esposto il relatore. Anch'io sono contrario, perché certe cose non possono essere fatte troppo presto. Prima di essere presentato, il piano generale dei trasporti deve essere maturo anche in relazione a quanto avviene in sede di programmazione economica. Prego quindi i presentatori di ritirare l'emendamento, altrimenti il Governo dovrebbe esprimere parere contrario. Tengo a precisare che, qualora fosse necessario esporre le idee del ministro in materia, sarò sempre disponibile dalla ripresa dei lavori parlamentari dopo le ferie estive.

Per quanto riguarda l'emendamento degli onorevoli Korach e Skerk, concordo con il parere contrario del relatore. L'approvazione

di tale emendamento significherebbe fermare il disegno di legge in discussione. Infatti, se il Governo non fosse in grado di reperire i mille miliardi in più, il provvedimento slitterebbe al 1980.

Per quanto riguarda l'emendamento degli onorevoli Carri e Ballarin, sono sensibile al problema della ricerca, ma la proposta di modificazione scende nel particolare della costruzione della nuova sede. Non mi sembra che sia un argomento che possa essere inserito in un provvedimento di legge.

Forse l'onorevole Carri non sa che a questo proposito sono in atto delle spinte corporative. Si tratta di problemi delicati, che saranno dibattuti in consiglio di amministrazione.

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti. Pongo in votazione l'emendamento Carri-Guglielmino all'ultima riga del primo comma, contrari relatore e Governo.

*(È respinto).*

**DAMICO.** Sul secondo emendamento, che per noi comunisti è qualificante, chiedo, a nome del mio gruppo, la votazione a scrutinio segreto.

**PRESIDENTE.** Comunico che sull'emendamento Korach-Skerk al secondo comma dell'articolo 1 è stata chiesta la votazione a scrutinio segreto dall'onorevole Damico, a nome del gruppo comunista.

#### Votazione segreta

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto dell'emendamento Korach-Skerk.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

|                           |    |
|---------------------------|----|
| Presenti . . . . .        | 34 |
| Votanti . . . . .         | 32 |
| Astenuti . . . . .        | 2  |
| Maggioranza . . . . .     | 17 |
| Voti favorevoli . . . . . | 12 |
| Voti contrari . . . . .   | 20 |

*(La Commissione respinge).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Baghino, Baldassari, Ballarin, Becciu, Belci, Bodrito, Bogi, Canestrari, Carri, Ceravolo, Ciacci, Dal Maso, Damico, Fioriello, Fortuna, Foscarini, Guerrini, Guglielmino,

Korach, Lombardi Giovanni, Magliano, Marrocco, Marzotto Caotorta, Masciadri, Merli, Pezzati, Pisanu, Poli, Russo Ferdinando, Scipioni, Skerk e Volpe.

*Si sono astenuti:*

Alessandrini e Catella.

Pongo in votazione l'emendamento Carri-Ballarini all'articolo 1, contrari il relatore e il Governo.

*(È respinto).*

Pongo in votazione l'articolo 1.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo successivo:

#### ART. 2.

Per la realizzazione del programma di interventi straordinari, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere, anche in via immediata, impegni fino alla concorrenza di 2.000 miliardi di lire, dei quali 1.250 miliardi saranno destinati agli impianti fissi e 750 miliardi al parco del materiale rotabile, fermo restando che i pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti in appositi capitoli del titolo II - spese in conto capitale - del bilancio della stessa Azienda, in ragione di:

|                                |
|--------------------------------|
| lire 260 miliardi per il 1975; |
| lire 340 miliardi per il 1976; |
| lire 400 miliardi per il 1977; |
| lire 350 miliardi per il 1978; |
| lire 350 miliardi per il 1979; |
| lire 300 miliardi per il 1980. |

Dei 1.250 miliardi destinati agli impianti fissi, l'undici per cento è riservato al miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale.

I deputati Korach, Fioriello, Carri, Foscarini, Ciacci, Ballarin, Skerk, Scipioni, Baldassari, Guglielmino, Damico e Ceravolo hanno presentato il seguente emendamento:

*Sostituire l'articolo 2 con il seguente:*

« Per la realizzazione del programma di interventi straordinari, l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere, anche in via immediata, impegni fino alla concorrenza di 3.000 miliardi di lire, dei quali 1.500 miliardi saranno destinati agli

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 AGOSTO 1974

impianti fissi e 1.500 miliardi al parco del materiale rotabile, fermo restando che i pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti in appositi capitoli del titolo II - spese in conto capitale - del bilancio della stessa azienda in ragione di lire 600 miliardi per il 1975, lire 800 miliardi per il 1976, lire 1.000 miliardi per il 1977, lire 600 miliardi per il 1978.

Dei 1.500 miliardi destinati agli impianti fissi, il 10 per cento è riservato al miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale. Dei 1.500 miliardi destinati al materiale rotabile, il 4 per cento è riservato alla costruzione di nuove navi traghetto per le isole e all'adeguamento dei relativi scali ».

Gli onorevoli Korach e Ceravolo hanno presentato il seguente emendamento:

*Sostituire, dopo le parole: « in ragione di », la tabella di spesa con la seguente:*

« lire 400 miliardi per il 1975;  
lire 600 miliardi per il 1976;  
lire 600 miliardi per il 1977;  
lire 400 miliardi per il 1978 ».

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

*Aggiungere, alla fine dell'articolo, il seguente comma:*

« Dei 750 miliardi destinati al materiale rotabile, l'otto per cento è riservato alla costruzione di navi traghetto per le isole e all'adeguamento dei relativi scali ».

Gli onorevoli Pisanu, Ferdinando Russo, Marzotto Caotorta e Becciu hanno presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere, dopo l'ultimo comma dell'articolo 2, il seguente:*

« Dei 750 miliardi destinati al parco del materiale rotabile, una congrua quota verrà riservata alla realizzazione di quattro navi-traghetto da destinare ai collegamenti con la Sardegna e la Sicilia ».

**KORACH.** L'unica novità del nostro emendamento, rispetto all'articolo 1, a parte l'entità dello stanziamento, è la specificazione degli investimenti in esso contenuta, che noi riteniamo necessaria, perché comincerebbe a dare un minimo di qualificazione in quanto non è facile, per investimenti del tutto diversi, ottenere dal Governo, come dire, una linea precisa da seguire come l'abbiamo ottenuta

per i porti e gli aeroporti. Per le ferrovie tutto ciò è estremamente difficile perché dovremmo sostituirci alla direzione generale del Ministero, cosa che, chiaramente, non è possibile in sede di Commissione. Ed allora noi proponiamo almeno una specificazione. Ve ne era stata un'altra concordata con i sindacati, relativa ai posti di lavoro; noi ne chiediamo un'altra dal punto di vista degli indirizzi.

Noi, in sostanza, proponiamo di modificare l'articolo 2, in modo tale da adattarlo all'emendamento proposto all'articolo 1 consistente nella destinazione di 3.000, anziché 2.000, miliardi per questo piano. Per questo noi proponiamo di sostituire l'ultimo capoverso con il seguente: « Dei 1.500 miliardi destinati agli impianti fissi, il dieci per cento è riservato al miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale. Dei 1.500 miliardi destinati al materiale rotabile, il 4 per cento è riservato alla costruzione di navi-traghetto per le isole e all'adeguamento dei relativi scali ».

Nel precedente piano la spesa prevista per i traghetti era di 9 miliardi. Sono passati anni e il costo dei materiali ferrosi è aumentato del 50 per cento, per cui riteniamo che siano necessari 13 o 14 miliardi. Sarebbe dunque necessaria e qualificante la costruzione di quattro nuovi traghetti, ma occorrerebbe una spesa di 60 miliardi. Comunque, l'entrata in funzione di nuovi traghetti comporta delle spese negli scali. Non si tratta né di ristrutturare gli scali di Villa San Giovanni, di Olbia o di Civitavecchia, perché anche in questo caso raggiungeremmo cifre ben più alte, ma semplicemente di adattare il materiale e i sistemi di aggancio e di accosto.

Poiché siamo in argomento, vorrei sapere perché, una volta che le ferrovie operano in mare aperto con il traghetto Olbia-Civitavecchia, non sfruttano anche la possibilità offerta dai collegamenti diretti fra la Sardegna e l'Italia settentrionale, nei quali c'è un notevole traffico di punta. È una linea, fra l'altro, per la quale stiamo spreco centinaia e centinaia di miliardi, mentre l'iniziativa privata che la gestisce riversa sugli utenti costi notevolmente superiori a quelli delle ferrovie dello Stato. In altri termini, sarebbe opportuno collegare con un traghetto delle ferrovie Olbia o Porto Torres e Genova, perché si tratta di una linea molto importante, lasciata totalmente all'iniziativa privata.

**GUGLIELMINO.** Con le destinazioni che noi indichiamo con i nostri emendamenti all'ultimo capoverso vogliamo sottolineare e ri-

confermare la nostra richiesta di una spesa specifica sia per il miglioramento delle condizioni di lavoro e degli alloggi del personale, sia per i traghetti di collegamento nelle grandi linee fra le isole e il continente.

**RUSSO FERDINANDO.** L'emendamento che ho presentato insieme con i colleghi onorevoli Pisanu e Marzotto Caotorta si collega alla parte del dibattito che vi è stata in merito alle gravi difficoltà in cui si trovano oggi i trasporti delle isole, in particolare con la Sardegna e la Sicilia, per la strettoia che si incontra al momento di traghettare sia le merci sia i viaggiatori. Non avendo riscontrato, nelle indicazioni di massima relative alle commesse che ha fornito il ministro Preti, una disponibilità del Governo in direzione di un intervento straordinario in questo settore, c'è la necessità di stabilire che una quota congrua dei 750 miliardi destinati al parco del materiale rotabile venga riservata alla realizzazione di almeno quattro traghetti, da destinare ai collegamenti con la Sardegna e la Sicilia.

Questo emendamento si ricollega anche ad un impegno del Parlamento a pubblicizzare totalmente il traghettamento delle merci e dei viaggiatori da e per le isole. Allo stato attuale il servizio pubblico è insufficiente, tanto che sono sorte delle iniziative private, criticate più volte da questa Commissione e dal Parlamento. Ebbene, anche in presenza di queste iniziative private, il traghettamento incontra notevoli difficoltà, specie per il trasporto delle derrate agricole e nei momenti di grande affluenza turistica. In definitiva, l'assenza di un traghettamento adeguato provoca danni economici notevolissimi alle due isole, come è stato evidenziato anche nel corso del dibattito.

Con l'emendamento presentato si chiede un minimo di interventi, anche nel senso che il problema del ponte sullo stretto di Messina non può essere rinviato a dopo il duemila. La richiesta rappresenta un vero e proprio fatto di necessità, poiché con essa si tenta di far fronte a quello che è l'incremento naturale del traffico da e per le isole. Per questo io ritengo che l'emendamento possa essere accolto, nell'ambito di quelle che sono le disponibilità stabilite per quanto riguarda gli interventi nell'area meridionale.

**VOLPE.** Onorevole presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, non sono intervenuto nella discussione sulle linee generali di questo disegno di legge, che è molto impe-

gnativo in quanto riguarda tutto il settore dei trasporti. Si tratta infatti di un settore molto delicato nella vita economica nazionale, perché attraverso una politica dei trasporti — e in particolare delle ferrovie — una economia può svilupparsi o subire remore.

Per quanto riguarda i trasporti e, in particolare, le ferrovie, non starò a rivangare tutto ciò che è avvenuto nel passato decennio circa questo problema focale della vita politica ed economica della nazione. Il primo tentativo, comunque, per affrontare organicamente questo problema, dopo una discontinuità di interventi che vi era stata prima nel settore, è rappresentato dal piano decennale varato nel 1962. Dal dopoguerra in poi c'era stata una politica a « spizzico », che aveva affrontato in maniera artigianale e discontinua i problemi del settore trasporti per ferrovia. Con quel piano, onorevole ministro, intendevamo portare il problema alla ribalta nazionale, affrontarlo e risolverlo.

Nacque così il primo piano decennale, il cui iter non starò qui a rammentarvi, e che arrivò in porto dopo molti dibattiti. Tale piano ha dato i suoi frutti nel senso che quella impostazione, anche se difettosa sotto alcuni punti di vista, ha evidenziato il problema e, per la prima volta, ha offerto la possibilità di affrontarlo alla radice e quindi, di programmarlo. Mi ha però meravigliato, signor ministro, ritrovare in questo disegno di legge molti aspetti di quel programma. È vero che non era possibile, unicamente attraverso quel piano, risolvere organicamente il problema; è altrettanto vero, però, che determinati aspetti del piano decennale vengono nuovamente riportati in questo disegno di legge.

Le mie polemiche, onorevoli colleghi, sono rivolte ai provvedimenti relativi al mezzogiorno d'Italia. Non starò qui a farvi una polemica regionalistica, poiché sarebbe poca cosa di fronte all'argomento che va inquadrato non soltanto in senso geografico, ma nella sua più ampia globalità, nella sua visione panoramica.

Il motivo per cui si sono verificati gli inconvenienti che ho appena citato, va ricercato nella mancanza di una visione globale del problema. Ora quindi, entrando nel merito del discorso, tengo a ribadire che l'emendamento presentato a favore della costruzione dei traghetti, mi trova del tutto allineato ai presentatori. La stessa battaglia fu affrontata nel 1961-62 attraverso il programma decennale delle ferrovie, ed alla quale mi onoro di avere offerto il mio modesto contributo, prestando allora servizio presso il Ministero dei

trasporti. Allora, nel mio lavoro, fui affiancato da seri esperti, tecnici che furono in grado di porre il problema all'attenzione di noi tutti. Valga ad esempio il problema dello stretto di Messina, che, come accennato poco fa, va introdotto nell'ambito di una visione panoramica, globale del problema. Lo stretto di Messina, con le sue strozzature, ci costringeva di volta in volta ad inviare dei tecnici specializzati per sovrintendere alle opere di sbarco ed imbarco. Rischiamo di gettare in mare miliardi e miliardi di produzione; si trattava non di un problema isolano, siciliano ma, come ho già detto, nazionale.

Avremmo dovuto subito affrontare la questione con una prospettiva ben definita: quella della costruzione del ponte. Non starò qui a farvi questo discorso poiché, non essendo pertinente alla nostra discussione, non ci interessa in questa sede. Quando però fu dimostrata la possibilità tecnica della costruzione del ponte, mancò la forza politica di risolvere il problema. La reale possibilità di costruire il ponte non fu, purtroppo, corroborata da una adeguata volontà politica. È per questi motivi che rivolgo al ministro dei trasporti una domanda precisa ed inequivocabile: esiste, oggi, una volontà reale di costruire questo ponte? Naturalmente, facciamo tenendo conto del costo di gestione che comportano tali opere.

È certo comunque che il ponte deve essere realizzato. Abbiamo fatto il conto di quello che è il costo della manutenzione per il funzionamento di questi traghetti? Dalla somma di questi costi, onorevole ministro, scaturisce nella maniera più evidente — e lei, economista saggio qual è, rivedendoli certamente mi darà ragione — la convenienza economica alla costruzione del ponte, e l'antieconomicità della costruzione, della continuazione della costruzione di traghetti. Ci siamo avviati verso questa strada, e questo dimostra che abbiamo abbandonato l'idea del ponte. Onorevole ministro, dal lato economico abbiamo imboccato la strada sbagliata.

Allora, e credo ancora oggi, onorevole ministro, ci sono coloro i quali potrebbero e vorrebbero costruire il ponte, senza che la collettività debba sborsare un soldo. E lei lo sa. Ogni anno il traffico aumenta del 10-15 per cento e quindi, se non sarà realizzato il ponte, bisognerà continuare a fare investimenti per la costruzione di altri traghetti. Non si può quindi continuare con questa politica sbagliata, che io chiamerei « micragnoza » nella spesa. Bisogna avere una visione chiara delle cose per poter risolvere il proble-

ma. Non lo si vuol risolvere col ponte? Allora si dica il perché, quali forze politiche ed economiche stanno contro la costruzione di questo ponte.

Il mio voto sarà quindi favorevole ed invito il Governo e il ministro Preti a prendere in considerazione questo nostro emendamento.

MASCIADRI, *Relatore*. Prima di entrare nel merito del discorso, vorrei subito puntualizzare che la prima parte dell'emendamento Korach ed altri, interamente sostitutivo dell'articolo 2, può essere considerata preclusa, essendo stato respinto un analogo emendamento presentato all'articolo 1.

Per quanto riguarda la seconda parte dell'emendamento, esprimo parere contrario.

Per quanto riguarda il secondo emendamento Korach e Ceravolo, esso, ripartendo la spesa in quattro esercizi anziché in sei, determinerebbe un impegno finanziario troppo gravoso. Sono pertanto contrario.

Quanto all'emendamento Carri ed altri, attraverso il quale si chiede di riservare l'8 per cento della somma stanziata per l'ammodernamento della rete ferroviaria alla costruzione di traghetti, pregherei i presentatori di ritirarlo, trasformandolo eventualmente in ordine del giorno.

Queste considerazioni valgono anche per l'analogo emendamento Pisanu ed altri. Si era infatti detto, val la pena di ricordarlo, che dei duemila miliardi a disposizione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato una parte sarebbe stata destinata al parco del materiale rotabile, costituito da un certo numero di locomotive, di carri e di materiale di altro tipo. Ora, se esiste da parte del Ministero dei trasporti una certa intenzione di destinare determinati fondi alla costruzione di navi traghetto al fine di potenziare i collegamenti con la Sicilia, tali fondi non possono certo essere detratti dai 750 miliardi da impiegarsi per l'acquisto di materiale rotabile — che di per sé è già insufficiente — poiché in questo modo il settore ne verrebbe ad essere gravemente mutilato.

Prego pertanto i presentatori di questo emendamento di ritirarlo e di trasformarlo eventualmente in ordine del giorno, rispondendo anch'esso a necessità effettive, che vanno certamente sostenute con ragionevolezza.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo si dichiarerà contrario agli emendamenti poiché se noi dovessimo accettare i principi in essi esposti provoche-



remmo al tesoro gravi difficoltà. D'altra parte, parallelamente alla svalutazione della lira, potremmo perseguire la formazione di un rifinanziamento per questo programma.

Per quanto concerne il problema delle navi-traghetto, sarei grato ai colleghi, soprattutto quelli della maggioranza, se volessero trasformare in ordini del giorno di raccomandazione al Governo i loro emendamenti, considerato inoltre che il piano per la costituzione di nuovi veicoli non è contemplato nel disegno di legge al nostro esame.

Vorrei però ribadire che non posso garantire che questi eventuali ordini del giorno saranno accolti dal Governo; non rientra infatti nei canoni della normalità il fatto di togliere dei fondi ad un settore per destinarli ad un altro e, nella fattispecie, alla costruzione di navi-traghetto.

Spero che gli onorevoli presentatori degli emendamenti comprendano ed accettino la mia richiesta di tradurre in ordini del giorno le esigenze di cui si fanno interpreti: il tentativo di modificare il provvedimento attraverso interventi di questo tipo, d'altra parte, non può avere effetti positivi né sul disegno di legge in questione, né sulla costruzione di nuove ferrovie. Purtroppo dobbiamo renderci conto dell'esiguità delle attuali disponibilità finanziarie e come membri del Parlamento, in particolare della maggioranza, dobbiamo farcene carico. Confido pertanto nella vostra comprensione.

**PRESIDENTE.** Onorevole Korach, insiste per la votazione del suo emendamento?

**CERAVOLO.** Lo ritiriamo perché, se fosse respinto, a termini di regolamento per sei mesi si impedirebbe la presentazione di progetti di legge sulla stessa materia.

**GUGLIELMINO.** Insistiamo invece sull'altro nostro emendamento e chiediamo la votazione a scrutinio segreto per quello degli onorevoli Pisanu ed altri.

**MARZOTTO CAOTORTA.** Per quanto riguarda quest'ultimo emendamento, dichiaro di ritirare da esso la mia firma dopo le dichiarazioni del relatore e del rappresentante del Governo. A nome del gruppo democristiano dichiaro anzi che voterò contro questo emendamento, allo scopo di non ritardare l'iter del provvedimento. Noi desideriamo infatti che esso sia approvato sollecitamente e nutriamo fiducia nel ministro dei trasporti

perché venga attuato secondo le direttive del Parlamento.

**RUSSO FERDINANDO.** Insistiamo per la votazione del nostro emendamento.

**BAGHINO.** Vorrei essere certo che i due emendamenti non si elidano, cioè che la sorte del primo sia indipendente dalla sorte del secondo. Vorrei essere certo che saranno posti in votazione tutti e due perché differiscono nel fatto che il primo indica un'esatta percentuale, mentre il secondo parla di una quota congrua.

**PRESIDENTE.** Dovrebbe essere votato prima il secondo, in quanto è più generico.

**POLI.** Dichiaro che voterò contro questi emendamenti, ma vorrei fare osservare ai colleghi della Commissione che noi abbiamo assunto impegni precisi di non fare una politica settoriale, indirizzata in un senso o nell'altro. Se noi vogliamo questo, dovremmo renderci conto che approvando tali emendamenti introdurremmo un principio molto pericoloso. Vorrei invitare tutti a valutare questo aspetto della questione, che è molto delicato. Se questi emendamenti, ripeto, dovessero essere approvati, chiunque di noi si sentirebbe autorizzato ad agire per far valere questo o quell'interesse elettorale.

**PRESIDENTE.** Debbo far presente che, almeno teoricamente, quando vi è una richiesta di scrutinio segreto, non sarebbero ammissibili dichiarazioni di voto.

**VOLPE.** Desideravo soltanto fare una precisazione all'onorevole Poli. Il nostro emendamento, secondo me, non è un emendamento settoriale, perché riguarda tutto il parco rotabile delle ferrovie. O si accetta lo spirito di questo emendamento, e poi vedremo se passerà l'otto per cento o un'altra percentuale, o si accetta il principio che le navi traghetto debbono essere costruite.

Il ministro, a quanto ho capito, vorrebbe che questo emendamento fosse ritirato e trasformato in un ordine del giorno di raccomandazione al Governo; allora la nostra preoccupazione è quella di avere la certezza che, anche così trasformato, presentato e accettato, l'emendamento possa poi non incontrare ostacoli nella sua pratica attuazione. Ostacoli di quale natura? Evidentemente di natura burocratica. Lasciando infatti l'espres-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 AGOSTO 1974

sione « materiale rotabile », senz'altra specificazione, il consiglio di amministrazione la interpreterà certamente in un certo modo e, poiché la nave traghetto non è considerata, appunto, come materiale rotabile, sosterrà che non ne è contemplata dalla legge la costruzione. Quando il ministro Preti proporrà al consiglio di amministrazione dell'azienda ferroviaria di costruire navi-traghetto, tale organo dirà che l'argomento non è contemplato dalla legge, perché quest'ultima parla soltanto di « materiale rotabile ». Per questo, proporrei di aggiungere all'emendamento Pisanu e altri le parole: « e navigante » dopo le altre: « materiale rotabile ». Per il resto, lo emendamento potrebbe essere trasformato in ordine del giorno e accolto dal Governo come raccomandazione. Queste provvidenze devono comprendere, insomma, anche le navi-traghetto.

CERAVOLO. Noi ci siamo riferiti alla costruzione di traghetti, ma se l'onorevole Volpe lo desidera, possiamo adottare la sua formulazione, se è disposto a votare l'emendamento.

VOLPE. L'emendamento proposto dal gruppo comunista reca lo stesso concetto, sia pure con un'altra formulazione.

PRESIDENTE. Comunque, sarà posto in votazione prima l'emendamento Pisanu ed altri, poiché più lontano dal testo rispetto a quello presentato dal gruppo comunista.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vorrei scongiurare il collega onorevole Volpe di non insistere nel suo atteggiamento. Occorre operare in modo da non insabbiare il disegno di legge, altrimenti non avremo né traghetti, né carrozze, né elettromotrici. La discussione, infatti, verte su particolari che non debbono essere contemplati da un provvedimento legislativo. Pertanto, invito di nuovo gli onorevoli Pisanu, Russo Ferdinando e Volpe a non insistere sul loro emendamento, in modo da non modificare il disegno di legge.

In particolare, vorrei dire all'onorevole Volpe che nessuno potrà mai sostenere che nell'ambito dei 2.000 miliardi non è prevista la possibilità giuridica di costruire navi-traghetto. Vi è la distinzione generica fra materiale fisso e materiale rotabile, ma con questo non si è inteso escludere la costruzione di navi-traghetto, in base al presuppo-

sto che « rotabili » sono soltanto i veicoli con le ruote.

VOLPE. Escludo nella maniera più assoluta questa interpretazione del ministro: egli troverà un muro invalicabile, quando presenterà certe proposte al consiglio di amministrazione delle ferrovie.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Prego l'onorevole Volpe di credere che il ministro può benissimo, nell'ambito del piano, proporre la costruzione di navi-traghetto. D'altra parte, so che queste affermazioni sono stenografate e non ho paura di essere smentito. Approvando questi emendamenti, certamente non opereremo nel senso di favorire la costruzione delle navi-traghetto, ma nel senso di non fare niente.

Questo è la pura verità e dal momento che anche lei appartiene alla maggioranza, le rivolgo un appello caloroso, affettuoso, affinché non voglia insistere su questa posizione. Se noi disfacciamo un articolo di questo disegno di legge, disfaremo tutto il disegno di legge. A parte, poi, il fatto che non si sa quando esso potrà ritornare al Senato. Arriveremo al 1975 e certamente il piano delle ferrovie non sarà stato ancora approvato. Poi, si dirà che la colpa è del Governo.

In proposito debbo ricordare che il Governo non sono solo io: il Governo è formato da tutti coloro che lo sostengono, perché facenti parte di gruppi parlamentari governativi. Mi sembra che si tratti di una questione molto importante.

CERAVOLO. Il relatore e il Governo hanno già espresso esaurientemente il loro parere, nel senso di non modificare il disegno di legge. L'intervento continuo su ogni emendamento, nel senso che il disegno di legge non deve essere modificato in quanto questo comporterebbe il riesame da parte del Senato, diventa intanto non corretto nei confronti del Parlamento e rappresenta una specie di linciaggio morale nei confronti dei deputati della maggioranza che intendono votare liberamente. Chiedo che ciò non si verifichi più.

DAMICO. A nome del gruppo comunista chiedo la votazione a scrutinio segreto sull'emendamento Pisanu e altri.

PRESIDENTE. Avverto che sull'emendamento Pisanu e altri è stata chiesta la votazione a scrutinio segreto dall'onorevole Damico, a nome del gruppo comunista.

## Votazione segreta

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dell'emendamento Pisanu, Russo Ferdinandò e Becciu.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

|                           |    |
|---------------------------|----|
| Presenti . . . . .        | 36 |
| Votanti . . . . .         | 34 |
| Astenuti . . . . .        | 2  |
| Maggioranza . . . . .     | 18 |
| Voti favorevoli . . . . . | 17 |
| Voti contrari . . . . .   | 17 |

(La Commissione respinge).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Baldassari, Ballarin, Becciu, Belci, Bodrito Antonio, Bogi, Canestrari, Carri, Ceravolo, Ciacci, Dal Maso, Damico, Fioriello, Fortuna, Foscarini, Guerrini, Guglielmino, Korach, Lombardi Giovanni, Magliano, Marzotto Caotorta, Masciadri, Merli, Negrari, Pezzati, Pumilia, Pisanu, Poli, Russo Ferdinandò, Scipioni, Skerk, Vitale e Volpe.

Si sono astenuti:

Alessandrini e Catella.

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo Carri, Guglielmino, Pani, Foscarini e Ceravolo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 2.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

## ART. 3.

Il programma di interventi straordinari sarà sottoposto, sentiti la Commissione consultiva interregionale e il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, al Comitato interministeriale per la programmazione economica e verrà quindi approvato con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica e per il tesoro.

Il programma può essere articolato in piani parziali redatti distintamente per i due settori di intervento di cui all'articolo 2, da approvarsi con separati decreti del Ministro

per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica e per il tesoro.

Le eventuali variazioni ai piani parziali saranno approvate con le modalità indicate nel precedente comma.

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

Il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile darà comunicazione ogni anno, in allegato al bilancio di previsione dell'Azienda ferroviaria, dello stato di attuazione del programma al 31 dicembre dell'anno precedente quello di presentazione di detto bilancio.

I deputati Korach, Damico, Ceravolo e Fioriello hanno presentato il seguente emendamento:

Dopo il primo comma inserire il seguente:

« Nel programma di interventi straordinari non potranno essere comprese spese relative al rinnovo e alla sistemazione dell'armamento e di manufatti diversi, né spese relative al rinnovo di materiale rotabile scartato per vetustà; dette spese dovranno essere finanziate nel bilancio ordinario dell'azienda ».

I deputati Baghino e Galasso hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire il quarto comma con il seguente:

« Il programma e gli eventuali piani parziali sono comunicati, prima dell'emanazione dei relativi decreti, al Parlamento, la cui Commissione competente può suggerire eventuali modifiche ».

I deputati Korach e Fioriello hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire il quarto comma con il seguente:

« Il programma e gli eventuali piani parziali di cui al primo comma del presente articolo, congiuntamente al programma e ai piani parziali previsti dalla legge n. 1640, verranno presentati al Parlamento in allegato al bilancio di previsione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno 1975 ».

KORACH. Con il primo emendamento chiediamo che nella spesa prevista dal piano non siano comprese opere che riguardano in realtà l'ordinaria manutenzione. Questo perché nel consuntivo di spesa relativo al vecchio impegno di 1.500 miliardi erano comprese numerose spese che riguardavano sia

piccole forniture, sia l'ordinaria manutenzione.

Siccome per le opere di ordinaria manutenzione e per la sostituzione di materiale rotabile scartato per vetustà dovrebbe essere garantita una copertura, allora vorremmo precisare che nella legge non vi siano investimenti relativi a questo settore. Ritiriamo invece l'altro emendamento al quarto comma.

DAMICO. Rimane solo il problema della comunicazione al Parlamento.

BAGHINO. L'articolo 3 parla anche di « piani parziali redatti distintamente » e afferma che « le eventuali variazioni ai piani parziali saranno approvate con le modalità indicate nel precedente comma », vale a dire con decreti. Viene stabilito altresì che « il programma e gli eventuali piani parziali sono comunicati al Parlamento prima dell'emanazione dei relativi decreti ». In altri termini, il Parlamento riceverebbe soltanto una « comunicazione » di questi mutamenti. A mio avviso, il Parlamento dovrebbe essere chiamato invece ad esprimere un parere e ad intervenire, altrimenti non si spiegherebbe la comunicazione preventiva, ai fini dell'emanazione del decreto. A questo punto, se non ne può discutere, il Parlamento metterà la comunicazione in un'apposita cartella? Se la comunicazione avviene prima dell'emanazione del decreto, deve avere una conseguenza, che è quella di un intervento in una forma qualsiasi, che può anche non essere quella suggerita nel nostro emendamento. Non ci formalizziamo per quanto riguarda la terminologia: è importante però che il Parlamento, ricevendo in anticipo la comunicazione, possa utilizzarla in qualche modo attivamente.

LOMBARDI GIOVANNI. Sono d'accordo con lo spirito dell'emendamento Korach, nel senso che nel piano poliennale si dovrebbero prevedere soltanto gli interventi straordinari e non certo le spese relative al rinnovo e alla sistemazione dell'armamento e dei manufatti diversi. Ora, siccome il testo del titolo e uno dei criteri elencati nell'articolo 1 (laddove si dice: « l'ammodernamento degli impianti per la manutenzione e riparazione del materiale mobile ») includono anche i rinnovi, e poiché normalmente l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è nella terribile condizione di non poter prevedere i rinnovi stessi attraverso il bilancio ordinario, l'emendamento in discussione è da considerare precluso.

DAMICO. Per noi l'emendamento non è precluso. Voi comprendete perfettamente il valore del principio che vorremmo instaurare. È una questione fondamentale, per cui invitiamo il ministro a considerare la necessità di operare con un piano che non riguardi spese ordinarie.

KORACH. L'emendamento non è precluso, perché noi parliamo di sostituzioni « per vetustà », il che è diverso dall'ammodernamento.

PRESIDENTE. La presidenza comunque ritiene che l'emendamento Korach, Damico, Ceravolo e Fioriello debba ritenersi precluso.

MASCIADRI, *Relatore*. Per quanto riguarda l'emendamento Baghino e Galasso, esprimo parere negativo. È stato compiuto un primo passo in avanti, nel senso che per la prima volta è scritto in un articolo di una legge che il ministro dei trasporti deve dare preventiva comunicazione al Parlamento circa l'emissione di un decreto. Registriamo questo passo sostanziale in avanti. L'onorevole Baghino chiede che venga svolto un dibattito in Commissione, affinché in ultima analisi possano venire dei suggerimenti da parte della Commissione stessa.

Io mi ritengo soddisfatto del primo passo in avanti compiuto e pertanto esprimo parere contrario.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per quanto riguarda l'emendamento che era stato proposto dall'onorevole Korach e che il presidente ha dichiarato precluso, voglio dire che dal punto di vista della tendenza generale siamo d'accordo sullo spirito che lo informava. Per questo abbiamo ottenuto che gli stanziamenti relativi al bilancio ordinario siano aumentati di molto. Ho avuto conferma che questo aumento è stato anche iscritto nel bilancio dell'anno in corso. Un emendamento di questo genere, ammesso che appunto non fosse stato giudicato precluso, avrebbe creato difficoltà perché a volte il rinnovo e la costruzione di qualcosa di nuovo sono talmente connessi, che le ferrovie si sarebbero trovate in notevoli difficoltà tecniche per dare attuazione a una disposizione giuridica molto dubbia. L'intento dell'emendamento, comunque, coincideva con quello del Governo.

Per quanto riguarda l'emendamento proposto dall'onorevole Baghino, debbo ripetere ciò che ha già esposto l'onorevole Masciadri, cioè che per la prima volta stabiliamo in un

provvedimento di legge che daremo comunicazione al Parlamento, prima di emettere un decreto. Certo è che, se dovessimo discutere in Commissione tutte le opere da realizzare, quest'organo si trasformerebbe nel Ministero. Ad ogni modo l'onorevole Baghino ha già sentito le mie dichiarazioni, cioè che io amo discutere con la Commissione su tutto ciò che può essere nei desideri della Commissione stessa. Di conseguenza, non si deve preoccupare. In conclusione, pur non respingendo lo spirito dell'emendamento Baghino e Galasso sono ad esso contrario.

BAGHINO. Gradiremmo che sul resoconto sommario risultasse che noi ritiriamo questo emendamento soltanto perché non si possa dedurre da una sua eventuale reiezione che il Parlamento si rifiuta di discutere e di esaminare le comunicazioni del Governo. Siamo convinti, in altri termini, che il Governo, e per esso il ministro, quando darà in anticipo la comunicazione che sta per emanare il decreto, porterà anche in Commissione tutte le considerazioni necessarie per giustificare il decreto stesso.

PRESIDENTE. In conclusione, l'emendamento Korach, Damico, Ceravolo e Fioriello è precluso; l'emendamento Korach e Fioriello è stato ritirato e così pure l'emendamento Baghino e Galasso.

Pongo, pertanto, in votazione l'articolo 3.  
(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

#### ART. 4.

Ai fondi occorrenti per il finanziamento della spesa di lire 2.000 miliardi sarà provveduto con operazioni di credito.

A tal fine l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, sia all'interno sia all'estero, e ad emettere direttamente obbligazioni, in relazione alle effettive necessità, fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla somma di 2.000 miliardi di lire. 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 stipulare tra l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e gli

enti mutuanti con l'intervento del Ministro per il 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 di ammortamento, per capitale ed interessi, dei mutui e delle obbligazioni saranno iscritte, con distinta imputazione, nel bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e specificatamente vincolate a favore degli enti mutuanti e degli obbligazionisti.

Gli onorevoli Carri e Foscarini hanno presentato il seguente emendamento:

*Al secondo capoverso, sostituire la cifra: « 2.000 », con: « 3.000 ».*

Questo emendamento è precluso in seguito all'avvenuta approvazione dell'articolo 2.

Pongo, pertanto, in votazione l'articolo 4.

(È approvato).

Poiché all'articolo 5 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

#### ART. 5.

Le rate di 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.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

#### ART. 6.

Ai sensi e per gli 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 525 miliardi, dei 1.250 miliardi previsti dall'articolo 2 per gli impianti fissi, all'ammmodernamento ed al 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 destinate alla realizzazione del programma di interventi straordinari, pari ad almeno il 42 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 per l'espletamento delle commesse acquisite.

Gli onorevoli Korach e Foscarini hanno presentato il seguente emendamento:

*Sostituire la quinta riga del primo comma con le seguenti parole:* « lire 630 miliardi, dei 1.500 miliardi previsti ».

Gli onorevoli Baghino, Galasso e Marino hanno presentato il seguente emendamento:

*Sostituire le ultime cinque righe con le seguenti:* « l'Italia meridionale e insulare, che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti, di produzione locale, per l'espletamento delle commesse acquisite ».

Dichiaro precluso l'emendamento Korach e Foscarini, a seguito dell'approvazione di articoli precedenti.

BAGHINO. Per quanto riguarda l'emendamento presentato da me, insieme con i colleghi Galasso e Marino, esso tende a rendere attive e operose le aziende interessate a queste costruzioni, nella zona dove tutto ciò deve essere utilizzato. Vi è, in sostanza, il tentativo di utilizzare la produzione locale, anche perché noi siamo chiamati a tutelare gli interessi del Mezzogiorno. Dovremmo pertanto dare alle aziende locali una garanzia di attività perché, così facendo, noi eviteremo il trasferimento della produzione dal nord a queste aziende locali.

LOMBARDI GIOVANNI. La preoccupazione dell'onorevole Baghino, per quanto riguarda il problema della localizzazione, è discutibile se accettiamo il principio della specializzazione.

MASCIADRI, *Relatore*. Il testo dell'articolo 6 del disegno di legge è già abbastanza chiaro. Qualsiasi ulteriore precisazione gua-

sterebbe. Obbligare poi ad acquistare dalle industrie della stessa regione macchinari non è un concetto accettabile perché allora cosa faremo quando non esiste una ditta specializzata in una determinata produzione?

BAGHINO. Quando si dice « della stessa regione », è chiaro che si parla di produzione locale, cioè di quella regione. Ciò vuol dire che quel determinato materiale è costruito in quelle regioni e non proviene bello e fatto da Torino e portato ad Eboli, per poi dire che, ad esempio, i motori per le ferrovie sono costruiti ad Eboli. I motori devono essere effettivamente costruiti lì. Lo spirito dell'emendamento è questo.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il testo del provvedimento è abbastanza chiaro ed esprime con molta fermezza la volontà di garantire la riserva per il Mezzogiorno. Quindi, pur condividendo lo spirito dell'emendamento, invito l'onorevole Baghino a ritirarlo, altrimenti non potrei non condividere al riguardo il parere contrario espresso dal relatore.

BAGHINO. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 6.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

#### ART. 7.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad avvalersi delle facoltà previste dal decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752, e successive modificazioni, ferme restando le facoltà stabilite dalle leggi, per l'Azienda stessa, in materia di progettazione ed esecuzione delle opere.

Per la costruzione delle opere programmate l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha facoltà di affidare a terzi, in base alle norme della contabilità di Stato, particolari studi e progettazioni che richiedano speciali competenze tecniche e scientifiche, ponendo i relativi oneri a carico degli stanziamenti autorizzati dalla presente legge.

I deputati Carri e Baldassari hanno presentato il seguente emendamento:

*Al secondo comma, dopo le parole:* « tecniche e scientifiche », *aggiungere le parole:*

« quando vi siano comprovati motivi di urgenza e convenienza economica ».

MASCIADRI, *Relatore*. Nella sostanza sono perfettamente d'accordo con questo emendamento — che però non posso accettare per le note ragioni sulle quali è inutile ritornare — in quanto l'articolo 7, così come formulato, potrebbe lasciare aperta la porta ad un certo mutismo da parte dei funzionari, i quali, anche per ragioni note, per altre meno note, potrebbero affidare troppi lavori a terze persone più o meno interessate. Quindi lo respingiamo come emendamento, invitando i presentatori a trasformarlo eventualmente in un ordine del giorno che inviti il Governo ad affidare lavori a terzi quando vi siano comprovati motivi di urgenza e, soprattutto, di convenienza economica, una volta rispettate le competenze altamente scientifiche sulle quali non voglio insistere. Però tale raccomandazione deve essere raccolta dal Governo perché, altrimenti, potrebbero correre cattivi tempi e le commesse essere date in appalto a ditte private, le quali potrebbero tra di loro collegarsi con conseguenti « intralazzi ».

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono d'accordo con lo spirito dell'emendamento Carri e Baldassari. L'onorevole Carri lo trasformi eventualmente in un ordine del giorno che accetterei molto volentieri come raccomandazione.

CARRI. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 7.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

#### ART. 8.

Per gli appalti di opere, nonché per le concessioni di costruzioni, aggiudicati o affidati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ivi compresi i contratti in corso di esecuzione e quelli per i quali non sia stata ancora definita la revisione dei prezzi, è ammessa la facoltà di procedere al riconoscimento di compensi per rincari derivanti da variazioni dei prezzi di mercato.

La misura percentuale di tale riconoscimento e le variazioni relative saranno stabilite dal Ministro per i trasporti e l'aviazione civile con proprio decreto, sentito il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma

delle ferrovie dello Stato, in analogia con le norme della legislazione per gli appalti di opere delle altre Amministrazioni dello Stato.

Il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile determinerà, altresì, con proprio decreto, i limiti, la procedura e le modalità per l'anzidetto riconoscimento.

I deputati Korach e Scipioni hanno presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma, sopprimere le parole da: « ivi compresi i contratti » a: « la revisione dei prezzi ».*

I deputati Galasso, Baghino e Marino hanno presentato i seguenti emendamenti:

*Al primo comma, dopo la parola: « prezzi », inserire le parole: « all'atto dell'entrata in vigore della presente legge, »;*

*al primo comma, sopprimere le parole: « e quelli per i quali non sia stata ancora definita la revisione dei prezzi »;*

*dopo il primo comma, aggiungere il seguente:*

« L'aumento di spesa derivante dall'approvazione del presente articolo dovrà essere inserita nel bilancio dello Stato, dal 1975 al 1978, come variazione dello stesso e non gravare quindi sulle somme stanziare secondo le norme inserite nell'articolo 2 ».

I deputati Carri e Foscarini hanno presentato il seguente emendamento:

*Al secondo comma, sostituire le parole: « in analogia con le norme » con le parole: « secondo le norme ».*

I deputati Korach e Ceravolo hanno presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere, alla fine, il seguente periodo: « Con le leggi di approvazione del bilancio dello Stato dal 1975 al 1978 potranno essere autorizzate le variazioni in aumento della spesa prevista all'articolo 1 e derivante dall'applicazione delle norme del presente articolo ».*

KORACH. Anche qui siamo di fronte ad emendamenti che forse potrebbero essere trasformati in ordini del giorno di raccomandazione al Governo.

Il primo dei nostri emendamenti chiede la soppressione delle parole: « ivi compresi i contratti in corso di esecuzione e quelli per

i quali non sia stata ancora definita la revisione dei prezzi». Esclusa questa parte tra virgolette, le ferrovie dello Stato sono autorizzate, come del resto fanno da tempo le amministrazioni locali, ad applicare ai contratti la clausola della revisione dei prezzi. All'articolo successivo viene anche specificato, secondo noi non in modo sufficientemente preciso, come ha luogo la revisione dei prezzi. Allora, che cosa succede? Se i contratti sono stati fatti senza la clausola della revisione dei prezzi, è poco comprensibile che con legge successiva si possa variare tali prezzi.

In sostanza, se si tratta di questo caso, ci sembra un fatto veramente curioso, poiché con una legge veniamo a premiare delle imprese, non sappiamo per quali meriti. Se nei contratti era compresa la clausola della revisione dei prezzi, come si dedurrebbe dalla frase: «...per i quali non sia stata ancora definita la revisione dei prezzi», ebbene, la si poteva definire; se tale clausola non era compresa, non vedo quale senso abbia ammettere la revisione dei prezzi per dei contratti per i quali non è ammessa. Non comprendiamo il senso giuridico di questa frase. Ci riserviamo comunque di ritirare l'emendamento, qualora ci venisse chiarito il significato di queste parole.

Con il secondo emendamento proponiamo di sostituire al secondo comma le parole: «in analogia con le norme» con le altre: «secondo le norme» della legislazione per gli appalti di opere delle altre Amministrazioni dello Stato. Non mi pare che questa sia una materia soggetta ad interpretazione analogica; è una materia, invece, che non può non essere soggetta alle leggi dello Stato.

Il terzo emendamento è connesso con l'emendamento riguardante i traghetti, che è stato respinto. In proposito il ministro ci ha comunicato che negli elenchi del materiale rotabile è stata mantenuta una riserva, per la verità modesta, al fine di tentare di tenere conto della levitazione dei prezzi. Se la memoria non mi inganna, si tratterebbe di una cifra dell'ordine di 50-60 miliardi, destinati a fronteggiare la svalutazione della lira e adeguare quindi le spese alle opere. Ora, poiché la riserva esistente all'interno dello stanziamento previsto per il materiale rotabile verrà assorbita dalla cifra occorrente per i traghetti, noi proponiamo di inserire un criterio logico, nel senso che con le leggi di approvazione dei bilanci si possano approvare variazioni in aumento — è già successo per la legge riguardante i porti — per quanto ri-

guarda le spese previste dall'articolo 1 e derivanti dall'applicazione dell'articolo 8. Le variazioni del piano come tale richiedono, infatti, un provvedimento legislativo; noi proponiamo invece che all'aumento dei costi derivante dalla svalutazione della lira e dall'incremento generale del costo della produzione, si possa sopperire con una semplice legge di approvazione del bilancio, al fine ultimo di mantenere inalterata la quantità delle opere da realizzare.

Ci sembra un emendamento ragionevole, che rimane nell'ambito dei 2.000 miliardi già approvati, ma che tende a dare maggiore ordine ad un articolo che, se approvato nella forma attuale, potrebbe presentare dei «buchi» dal punto di vista interpretativo e, oltretutto, finirebbe per ridurre ulteriormente la reale capacità di investimento.

BAGHINO. Io posso dire serenamente che se fossi ministro dei trasporti, proporrei io un emendamento di questo genere, che invece è stato presentato dall'opposizione; anzi, proporrei addirittura la soppressione dell'articolo 8. Come ministro, infatti, mi preoccuperei di utilizzare i 2.000 miliardi proprio per le opere straordinarie e per le eventuali variazioni delle opere, vale a dire per aggiunte o incrementi. Non bisogna agire come nel caso della Cassa per il mezzogiorno, in cui gli stanziamenti si integrano, anziché assommarci. In altri termini, noi dovremmo adoperare i 2.000 miliardi al di fuori del bilancio o di altri provvedimenti. Con l'articolo 8 diamo la possibilità di sottrarre ai 2.000 miliardi quanto occorre per opere previste da altri bilanci, che riguardano altri provvedimenti; diamo inoltre la possibilità di fronteggiare con questa cifra gli aumenti dei costi o il completamento di opere, invece di far ricorso a questo scopo al bilancio. Si tratta di oltre 230 miliardi, anche se non si conosce l'ammontare della revisione dei prezzi e l'entità numerica delle opere che attendono di essere completate. Quindi, se non è possibile arrivare alla soppressione dell'articolo, si dovrebbe approvare un emendamento del genere, in modo da mantenere intatti i 2.000 miliardi per le opere di cui al titolo, che parla di ammodernamento e potenziamento.

Per questa ragione ho presentato tre emendamenti, insieme con i colleghi Galasso e Marino (gli ultimi due sono in alternativa). Noi proponiamo che i costi relativi alle opere che non appartengono al gruppo dei 2.000 miliardi, gravino sul bilancio ordinario. Si potrebbe anche fissare un termine preciso, che po-



trebbe essere quello di entrata in vigore della legge, ma non dovremmo andare oltre, perché rischieremmo di trovarci di fronte ad un costante aumento del costo delle opere e ad un continuo decurtamento dei 2.000 miliardi. Si potrebbe prevedere la copertura delle opere che hanno già concluso l'iter finanziario, in modo da sapere con esattezza la cifra necessaria; si dovrebbero escludere le opere per le quali l'ammontare della spesa ancora non è certo, in modo che non vi sia nulla di aleatorio e di pericoloso, come al contrario avverrebbe continuando in una diminuzione di stanziamenti veramente inaccettabile.

MASCIADRI, *Relatore*. In merito agli analoghi emendamenti presentati dai deputati comunisti e da quelli del gruppo del MSI-destra nazionale, debbo dire che la variazione al testo originario del disegno di legge è stata introdotta dal Senato, che si è preoccupato di tenere conto della situazione attualmente esistente. In qualche modo bisogna pure far fronte alle maggiori spese che si hanno per i contratti in corso di esecuzione e per quelli per i quali non è stata ancora definita la revisione dei prezzi.

Il fatto è che, in sostanza, i 1.250 miliardi disponibili per questo disegno di legge vengono ad essere diminuiti, per cui diventeranno poco più di mille. Ma in qualche modo bisognava rimediare alla situazione, vista la levitazione dei prezzi che si è determinata, altrimenti bisognerebbe provvedere con un'altra legge speciale per sanare la situazione. Ecco perché sono contrario agli emendamenti, anche se, naturalmente, sarei lieto di poterli accogliere.

Per quanto riguarda l'emendamento Carri e Foscarini tendente a sostituire il termine: « in analogia con le norme », forse dal punto di vista formale esso è fondato, ma non possiamo modificare il testo.

Per quanto riguarda l'emendamento Korach e Ceravolo aggiuntivo delle parole: « essere autorizzati a variazioni in aumento della spesa prevista all'articolo 1 », anche qui il ministro mi pare avesse già preso una posizione in proposito; la cosa migliore sarebbe quella, lo avevo detto anche nella relazione iniziale, di non stanziare duemila miliardi, quante sono le possibilità obiettive del Governo, ma stabilire un piano di opere. Purtroppo non è stato potuto e non si può giungere a quella conclusione. Mi auguro che si prenda atto, tra un anno o due, o anche tre, che la somma disponibile di duemila miliardi è troppo bassa e si faccia una integrazione con

una legge speciale che tenga conto della situazione, si da garantire che quelle opere, alle quali abbiamo fatto riferimento, possano essere eseguite.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per quanto riguarda il primo emendamento dell'onorevole Korach ha già risposto ampiamente il relatore Masciadri. Non ho da aggiungere se non che noi non intendiamo certo premiare coloro che non ne hanno diritto.

Per quanto riguarda il secondo emendamento, quello dell'onorevole Carri, debbo dire che può darsi, dal punto di vista giuridico, dal punto di vista della tecnica legislativa, che egli abbia ragione. Ma vorrei far presente all'onorevole Carri che, a mio parere, è stato scritto in « analogia con le norme » anziché « secondo le norme » non per voler creare qualcosa di ambiguo, ma perché, essendo l'azienda delle ferrovie un'azienda autonoma e non facente parte dell'amministrazione dello Stato, dato che ci sono talune differenze tra l'una e l'altra, è meglio usare questo termine che, diciamo, è un po' meno stretto dell'altro.

Non c'è stata quindi nessuna intenzione di eludere la legislazione generale dello Stato.

Per quanto riguarda l'emendamento dell'onorevole Korach, quello relativo alla variazione in aumento della spesa prevista all'articolo 1 che egli vorrebbe introdotta nel bilancio di ciascun anno, debbo dire che, in definitiva, lo spirito dell'emendamento in generale è accolto, ma il proposito del Governo è un altro; cioè, tenendo conto che, come ha detto il relatore, ci troviamo in una situazione di notevole diminuzione del valore della moneta, il Governo si riserva, al momento opportuno, di presentare un disegno di legge che preveda uno stanziamento di duemila, tremila, quattromila miliardi, o quanto altro occorrerà per poter condurre a termine queste opere. Siamo quindi perfettamente d'accordo con l'onorevole Korach che queste opere si facciano ma i fondi devono essere trovati in una forma più regolare, secondo quelle che sono le norme della contabilità generale dello Stato. Con ciò credo di aver risposto, indirettamente, anche alle osservazioni dell'onorevole Baghino fatte attraverso il suo emendamento.

Il Governo quindi è contrario agli emendamenti, ma devo dire che non ravvisa una diversità di spirito tra i suoi propositi e quelli dei presentatori degli emendamenti stessi.

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 AGOSTO 1974

KORACH. Prendiamo atto delle dichiarazioni del Governo e poiché egli ha espresso la volontà di accoglierli nella sostanza e di interpretare il provvedimento nel modo che secondo noi sembrava più corretto, ritiriamo tutti e tre gli emendamenti.

BAGHINO. Insistiamo per la votazione dei nostri emendamenti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione le parole: « e quelli per i quali non sia stata ancora definita la revisione dei prezzi », di cui gli onorevoli Galasso, Baghino e Marino hanno chiesto la soppressione, contrari relatore e Governo.

*(Sono approvate).*

L'emendamento degli onorevoli Galasso, Baghino e Marino s'intende pertanto respinto.

Pongo in votazione il primo emendamento aggiuntivo degli onorevoli Galasso, Baghino, Marino, contrari relatore e Governo.

*(È respinto).*

Pongo in votazione il secondo emendamento aggiuntivo degli onorevoli Galasso, Baghino, Marino, contrari relatore e Governo.

*(È respinto).*

Pongo in votazione l'articolo 8.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo successivo:

## ART. 9.

I progetti esecutivi di costruzioni edilizie da realizzare nell'ambito dei comprensori ferroviari, predisposti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sono trasmessi, prima della loro formale adozione, al Sindaco del comune territorialmente interessato, il quale esprimerà il proprio parere nel perentorio termine di 60 giorni dalla data di ricezione.

Decorso detto termine, il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile decide con provvedimento definitivo.

Gli onorevoli Marino, Baghino e Galasso hanno presentato il seguente emendamento:

*Sostituire, alla penultima riga del penultimo comma, il termine: « 60 giorni » con l'altro: « 45 giorni ».*

BAGHINO. L'emendamento si illustra da sé.

PRETI, *Ministro dei trasporti è dell'aviazione civile.* Se dipendesse dall'azienda ferroviaria, ridurrei il termine a dieci giorni. Debbo però anche avere rispetto dei comuni. enti locali che meritano il massimo riguardo, e non posso scendere al di sotto dei 60 giorni, anche in considerazione del fatto che a volte siamo lenti anche noi.

BAGHINO. Siamo rispettosi anche noi dei sindaci e per questo motivo ritiriamo l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo, pertanto, in votazione l'articolo 9.

*(È approvato).*

Gli onorevoli Carri, Ciacci e Fioriello hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

## ART. 9-bis.

È fatto obbligo all'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di realizzare un'adeguata programmazione poliennale delle commesse secondo criteri di omogeneità e di consistenza tali da consentire, tramite l'assegnazione di ordinativi raggruppati in lotti economici consistenti e ripetitivi, una efficace razionalizzazione della produzione e un aumento della capacità produttiva degli stabilimenti industriali interessati.

CARRI. Non intendo aggiungere nulla alle considerazioni che sono state svolte nel corso del dibattito sulle linee generali, circa questo articolo aggiuntivo. Vorrei soltanto richiamare l'attenzione dei colleghi su quanto è contenuto in proposito nella relazione programmatica delle partecipazioni statali, distribuita a tutti i colleghi proprio in questi giorni. In un capoverso di tale relazione si afferma che il successo del piano per l'EFIM è condizionato all'adozione di misure amministrative, nel quadro del programma della azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, che consentano la produzione di materiale rotabile in grande serie e la garanzia di commesse per lunghi periodi di tempo.

Ho richiamato questa considerazione, perché mi pare che confermi molto bene la validità di questo articolo aggiuntivo. Non voglio ripetere le considerazioni che a questo proposito sono state svolte nel corso del dibattito generale, ma credo che, per l'uniformità di intenti che deve essere propria del Governo a livello di tutti i Ministeri, si debba pervenire all'approvazione di questo articolo aggiuntivo.

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 AGOSTO 1974

MASCIADRI, *Relatore*. Mi auguro che alle ferrovie dello Stato, che debbono formulare un piano poliennale, si risponda con un impegno serio da parte delle aziende produttrici.

L'argomento è stato già trattato e non desidero prolungare i lavori: vorrei pregare gli onorevoli Carri, Ciacci e Fioriello di ritirare l'articolo aggiuntivo, trasformandolo eventualmente in ordine del giorno. Sono d'accordo, infatti, come ho dichiarato anche nel corso della discussione sulle linee generali, con lo spirito dell'articolo aggiuntivo: occorre indubbiamente un'assegnazione di ordinativi raggruppati in lotti consistenti e ripetibili. Occorre troncare il sistema della « pioggerella » delle commesse, che evidentemente vanno ogni volta a peggiorare la situazione. Del resto, abbiamo bisogno di avere carrozze, carri, materiale rotabile nel più breve tempo possibile.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo è perfettamente d'accordo con il relatore. Vorrei ricordare che un analogo emendamento presentato al Senato, è stato successivamente trasformato in un ordine del giorno, che è stato accolto come raccomandazione dal Governo. È quello che mi propongo di fare, come ho già detto nella mia replica al termine della discussione sulle linee generali del disegno di legge.

CARRI. Non posso aderire a questa richiesta e insisto per la votazione, perché, dopo il dibattito che si è svolto al Senato, è intervenuto il fatto nuovo, che ho citato, della relazione programmatica delle partecipazioni statali.

MARZOTTO CAOTORTA. Poiché l'articolo aggiuntivo ricalca una norma presente nel provvedimento di legge che stanziava 400 miliardi, mi corre l'obbligo di dire che sono evidentemente d'accordo con il suo spirito e d'altra parte, in questo senso mi ero pronunciato nella discussione sulle linee generali. Poiché vi è un invito del Governo e del relatore a non presentare emendamenti, per non ritardare l'iter di questo disegno di legge, e poiché ho presentato un ordine del giorno dello stesso tenore, che mi auguro il Governo vorrà accogliere, dichiaro che dovrò votare contro questo articolo aggiuntivo, anche se coincide con il mio ordine del giorno.

POLI. Mi associo alle dichiarazioni dell'onorevole Marzotto Caotorta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 9-bis degli onorevoli Carri, Ciacci e Fioriello, contrari relatore e Governo.

(È respinto).

Poiché agli articoli 10 e 11 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

## ART. 10.

Fermo restando quanto prescritto dalle norme relative alle zone dichiarate sismiche, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad eseguire i calcoli di stabilità delle opere ferroviarie ricadenti in dette zone.

(È approvato).

## ART. 11.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

## ART. 12.

All'articolo unico della legge 22 dicembre 1948, n. 1456, è aggiunto il seguente comma:

« Le variazioni di carattere generale alle tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato sono approvate con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il tesoro e per il bilancio e la programmazione economica, a condizione che le variazioni adottate con uno o più provvedimenti successivi non superino complessivamente il 10 per cento delle tariffe vigenti al 1° gennaio dell'anno in cui le stesse entrano in vigore ».

Gli onorevoli Baghino e Marino hanno presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere l'articolo 12.*

Gli onorevoli Galasso, Baghino e Marino hanno presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere, alla settima riga, dopo le parole: « programmazione economica », le altre: « sentiti il consiglio di amministrazione e il CIPE ».*

BAGHINO. Abbiamo chiesto in primo luogo la soppressione di questo articolo perché

in questo contesto ci sta « come i cavoli a merenda » (lo stesso discorso è valido per l'articolo successivo). Avete colto l'occasione per inserire un articolo del genere, per avere maggiore autorevolezza per variare le tariffe, il che non ha nulla a che fare con i 2.000 miliardi, che certamente non vengono reperiti per questa via.

L'emendamento aggiuntivo tende ad estendere la consultazione al consiglio di amministrazione. Il ministro Preti dice che ciò è previsto, ma qui non è detto.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo consultiamo sempre.

BAGHINO. Voi in questo modo modificate una legge precedente e stabilite che decide soltanto il ministro con semplice decreto.

POLI. Questa consultazione è prevista nella legge generale sulle tariffe.

BAGHINO. Le leggi sono valide fino a quando non sono modificate da una norma successiva. Le leggi successive, infatti, modificano quelle precedenti che sono in contrasto con esse. È un principio logico, più che di diritto. Ora, se in questo caso stabiliamo che ha il diritto di modificare le tariffe soltanto il ministro, è chiaro che le precedenti leggi, che davano questo diritto ad altri organi, sono abrogate. Se non fosse così, ciascuno potrebbe scegliersi la legge che meglio gli aggrada.

Quindi mi pare che qui veramente si debba riflettere un po'. Per me è d'uopo sopprimere l'articolo.

MASCIADRI, *Relatore*. Per quanto riguarda l'articolo 12 devo dichiararmi contrario alla sua soppressione. Si trattava di snellire le procedure entro il dieci per cento in più o in meno. Quindi non capisco perché si debbano mantenere procedure pesantissime per variazioni di pochissimo conto, che possono essere temporanee. Per quanto riguarda l'emendamento alternativo, la procedura diventa pesante come prima se dobbiamo sentire il parere del CIPE per una variazione del 3-4-5 per cento.

Per ragioni di snellezza e di semplificazione, quindi, direi di lasciare l'articolo così come formulato. Sono pertanto contrario sia al primo sia al secondo emendamento.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per quanto riguarda il CIPE, il

cui presidente è il ministro del bilancio, e per quanto riguarda il consiglio di amministrazione non c'è bisogno di citarli nel disegno di legge. Siamo quindi contrari all'emendamento dell'onorevole Baghino in relazione all'esigenza di poter disporre di una procedura sufficientemente veloce.

DAMICO. Noi voteremo per la soppressione di questo articolo. Però siamo convinti che, in materia di tariffe, si debba stabilire un rapporto nuovo tra Governo e, quindi, tra esecutivo e Parlamento. Quindi in materia di tariffe, data la mole e l'entità di questi aumenti e dei riflessi che essi hanno sull'intera attività della economia del paese, vorremmo stabilire un rapporto corretto, nel senso che siano informati preventivamente il Parlamento o la Commissione competente, in modo da ottenerne almeno un esame preventivo. Quindi, noi chiediamo che il ministro accetti, non dico lo spirito, ma il principio di addivenire ad una nuova impostazione in materia tariffaria, in cui il Governo preventivamente definisca il suo orientamento. Quindi, dando comunicazione alla Commissione competente, si potrebbe inserire un elemento nuovo nell'interesse generale dell'amministrazione dello Stato.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Baghino e Marino, soppressivo dell'articolo 12.

BAGHINO. Mi sembra che, essendo uno dei due emendamenti modificativo e l'altro soppressivo, si dovrebbe votare il mantenimento dell'articolo e non l'emendamento soppressivo.

PRESIDENTE. No, onorevole Baghino. Avrei posto in votazione il mantenimento dell'articolo se vi fosse stato solo l'emendamento soppressivo. Dato invece che esiste anche una proposta subordinata concorrente, se ponessi prima in votazione il mantenimento dell'articolo, potrebbe essere ingiustamente preclusa tale subordinata.

Pongo pertanto in votazione l'emendamento soppressivo all'articolo 12, presentato dagli onorevoli Baghino e Marino, contrari relatore e Governo.

(È respinto).

BAGHINO. Ritiriamo l'altro emendamento, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 12.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 13.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile riassume la denominazione di « Ministero dei trasporti ».

I deputati Baghino e Galasso hanno presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere l'articolo 13.*

BAGHINO. C'è una considerazione da fare. Si è venuta a creare una situazione anomala da parte della I Commissione, che in definitiva, avendo prima dato un parere negativo vincolante, è stata chiamata nuovamente ad esprimersi non già trasformando il precedente parere da contrario in favorevole, ma, più semplicemente, e non so con quanta regolarità, trasformando il precedente parere vincolante in una raccomandazione.

Quindi, sarebbe bene tener presente questa situazione che è, per lo meno, anomala.

Nella discussione sulle linee generali ho provocato la reazione del ministro allorché ho insinuato che il togliere l'aviazione civile nella denominazione del Ministero vorrebbe dire che si vuol contenere e limitare questo settore. Ma così non è. Ricordiamoci di che cosa ha bisogno la direzione generale dell'aviazione civile. Ha bisogno di essere realizzata, di una organizzazione perché sia in grado di svolgere veramente tutti i suoi compiti, di una vera programmazione. È previsto tutto questo? È previsto, per esempio, un comitato che si preoccupi della sicurezza della navigazione aerea? Cambiare la denominazione non vuol dire nulla perché noi non abbiamo raggiunto l'unitarietà del servizio dei trasporti. Però è indispensabile che l'aviazione civile, avendo determinati problemi, possa risolverli. Parlo del problema relativo alla sicurezza della navigazione, dell'assistenza di volo e della sicurezza della circolazione aerea.

Quali soluzioni intende adottare il Ministero dei trasporti circa le proposte avanzate dal Consiglio superiore dell'aviazione civile per la costituzione di comitati per l'attuazione di un programma che disciplini la materia? Se effettivamente il Ministero intende operare in questo senso è necessario che lo

dimostri attraverso prove concrete e non rilasciando dichiarazioni: non ostante l'atteggiamento comprensivo che il ministro ha sempre dimostrato nei nostri confronti, al momento opportuno le nostre richieste sono sempre state disattese. Ricordo comunque agli onorevoli colleghi che la necessità di approvare questo provvedimento si pone in modo sempre più pressante.

PRESIDENTE. Volevo ricordare agli onorevoli colleghi che, concordemente a quanto detto in apertura di seduta, ieri la Commissione affari costituzionali ha mutato la condizione in osservazione, in modo da non rendere il suo parere vincolante e consentire appunto una rapida approvazione del disegno di legge. L'ostacolo che esisteva inizialmente è stato quindi rimosso.

MASCIADRI, *Relatore*. Il problema inerente alla denominazione del Ministero è stato sollevato dal ministro in sede di dibattito generale ed io, anche nella mia relazione introduttiva, avevo esternato qualche perplessità rimettendomi, in ultima analisi, alla Commissione. Siamo alle prese con un problema nominalistico e io credo che l'importanza dell'aviazione civile non sarà certo smiunita per il semplice fatto che la denominazione del nostro Ministero si limiterà ad enunciare il settore dei trasporti.

Del resto, la denominazione « Ministero dei trasporti » comprende necessariamente i trasporti aerei e quindi, di conseguenza, la aviazione civile. I veri problemi che assillano il nostro settore sono di ben altra natura!

Il mio parere, pertanto, è che si accetti l'articolo 13 così come è attualmente formulato, tralasciando di accogliere la raccomandazione pervenutaci dalla I Commissione la quale, indubbiamente, ha basato la sua richiesta su alcune ragioni ben precise ma che, purtroppo, sono ancora inattuali nel momento in cui ci accingiamo ad approvare questo disegno di legge.

La reale esigenza del momento è infatti quella che vede il Governo impegnato ad istituzionalizzare un sistema di coordinamento di tutti i trasporti più che mai necessario nel nostro paese: a questo obiettivo deve mirare l'iniziativa del Governo.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. L'onorevole Baghino dovrebbe aver preso atto di quanto da me detto in relazione alla nuova denominazione del Ministero dei trasporti: il cambiamento è teso a

dare maggiore unitarietà alla politica dei trasporti. È proprio per pubblicizzare la nostra intenzione di coordinare il settore dei trasporti che il Governo ha intenzione di adottare questa alternativa. Il termine aviazione civile, come l'onorevole Baghino ben saprà, fu aggiunto allorché, avendo sottratto al Ministero della difesa questo settore, si voleva evitare un ritorno di fiamma da parte dello stesso Ministero cui era stato sottratto. Essendo oggi mutata la realtà, è giusto che il Ministero dei trasporti assuma la denominazione più confacente alle proprie necessità.

Né tanto meno la nostra decisione ha il fine di trascurare l'aviazione civile: prova ne sia che stiamo già dando corso di esecuzione alla legge relativa ai 220 miliardi stanziati lo scorso anno a favore di questo settore. Devo ricordare a questo proposito le nostre sollecitazioni, pressoché quotidiane, in questo senso. Il giorno 13, tra l'altro, sarà inaugurata la famosa terza pista di Fiumicino, che ci libererà da molte preoccupazioni, dandoci completa sicurezza nel caso che una delle due piste attualmente funzionanti non fosse più servibile per ragioni di carattere tecnico.

**PRESIDENTE.** Onorevole Baghino, insiste nel suo emendamento?

**BAGHINO.** Insisto.

**DAMICO.** Il gruppo comunista avrebbe preferito che il cambiamento di denominazione del Ministero fosse stato accompagnato da un disegno di legge *ad hoc*. Non vi è dubbio comunque sulla esigenza di arrivare alla unitarietà della politica dei trasporti. Ma se esiste, come ricordava il relatore, una reale volontà di coordinamento del settore, non è sufficiente la nuova denominazione del Ministero: bisogna realizzare nuove strutture e quindi istituzionalizzarle, siano esse di natura politico-amministrativa, siano esse di natura programmatica.

In verità, avremmo preferito che fosse stato presentato un progetto di legge che prospettasse una riorganizzazione, una ristrutturazione del sistema, nell'ambito della quale fosse prevista una nuova denominazione. Il fatto però che ancora una volta stiamo esprimendo una esigenza è la dimostrazione che ancora una volta non raggiungeremo il nostro scopo.

Non è vero che non ci sia stato, in passato, un tentativo di risoluzione del problema: nella passata legislatura abbiamo addirittura tentato di far costituire un comitato

di coordinamento a livello interministeriale che avrebbe dovuto far capo al Ministero dei trasporti. Abbiamo ricevuto soltanto la risposta che ciò era impossibile o che tale organo non sarebbe stato capace di risolvere il problema. Siamo arrivati al punto in cui, dopo aver sollecitato la costituzione di un « conto nazionale dei trasporti », questo venne sì istituito, ma fu specificato che sarebbe venuto meno il contributo del Ministero della marina mercantile, che non avrebbe collaborato alla sua formazione.

Siamo dell'avviso che occorra la reale intenzione di addivenire all'istituzione di riforme sostanziali; al momento siamo solo di fronte ad un atto di tipo nominalistico che non darà alcun risultato.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione l'articolo 13, di cui gli onorevoli Baghino e Galasso hanno chiesto la soppressione.

(È approvato).

L'emendamento s'intende pertanto respinto.

Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno.

**CERAVOLO.** Come avrete avuto modo di constatare dall'esame dei numerosissimi ordini del giorno presentati, il gruppo comunista non ne ha presentato nemmeno uno. Vi sarebbero stati argomenti molto rilevanti sui quali noi avremmo potuto anche presentare ordini del giorno; ma, presa visione della mole imponente, secondo me esorbitante, degli ordini del giorno, volutamente abbiamo dissociato la posizione del gruppo comunista da quella degli altri gruppi.

Qui non c'è soltanto l'inflazione, la svalutazione dell'istituto dell'ordine del giorno, del suo significato e della sua utilità; vi è qualcosa di peggio perché, arrivati a questo punto della discussione secondo noi c'è il timore che si arrivi a ridicolizzare non solo tutto l'istituto, ma anche la funzione stessa del Parlamento in questa circostanza. Infatti, quando un solo gruppo (non parlo di maggioranza o di altro), che ha la maggiore responsabilità di governo, presenta tanti ordini del giorno senza un minimo di coordinamento e di priorità, abbiamo il sospetto, non più il dubbio, che si stia tentando di sopperire alla mancanza di iniziative reali per modificare la legge con una attività puramente propagandista ed elettoralistica. Per queste ragioni noi non parteciperemo, per

protesta, alla votazione degli ordini del giorno.

**RUSSO FERDINANDO.** A me sembra che sugli ordini del giorno si possano fare delle valutazioni differenti da quelle dell'opposizione, soprattutto per alcuni ordini di motivi. Anzitutto questo disegno di legge presenta due aspetti. Il primo è quello relativo alle indicazioni di massima della spesa concessa di 2 mila miliardi, indicazioni di massima che abbiamo ascoltato dal ministro. C'è stato un ampio dibattito e una notevole partecipazione alla determinazione del modo in cui si dovrà sviluppare questa spesa nei prossimi anni. Il secondo aspetto è quello che è proprio nel disegno di legge, cioè, l'indicazione dell'impegno per il piano entro il 1976. Mi sembra, dunque, che alcuni degli ordini del giorno possano essere giustificati da quelle che sono le esigenze dei trasporti nel nostro paese. In particolare mi riferisco ad un gruppo di ordini del giorno che abbiamo presentato ritenendo in certa misura insufficiente l'intervento previsto in questo disegno di legge per le aree meridionali ed insulari.

**POLI.** Io vorrei far rilevare che a me sembra che il valore dell'istituto dell'ordine del giorno non sia stato falsato.

**CIACCI.** È stato reso cortina fumogena.

**POLI.** Io vorrei solo sottolineare la funzione dell'ordine del giorno e lo scopo che un parlamentare si prefigge quando ne presenta. Vi è certamente un'attività discrezionale che, entro certi limiti, viene indirizzata, ma, in realtà, non si indirizza niente, si pone semplicemente in evidenza un certo problema in maniera che non sfugga a chi deve applicare la legge. Francamente non credo che si debba ricercare la moralità su questo piano; su questo piano vi è un'attività parlamentare e politica che ciascuno di noi cerca di svolgere con il maggiore impegno possibile. Infine, ognuno di noi ha il suo modo di procedere.

Bisognerebbe che ciascuno portasse rispetto agli altri. Io non mi sono affatto preoccupato quando ho visto certi contatti aventi per

oggetto alcuni emendamenti, che sono stati presentati da una parte e accettati da un'altra parte, che pure dovrebbe essere su posizioni opposte. Questi fatti non ci meravigliano, perché una opposizione ha una certa funzione da svolgere ed è logico che lo faccia nel modo più opportuno, se vi sono dei problemi di coscienza. Non vedo perché qualcuno di noi si debba mettere in cattedra con l'intenzione di insegnare ad altri come ci si deve comportare. Non credo che questo sia giusto, legittimo e accettabile. Io ho presentato degli ordini del giorno e sono disposto a metterli insieme con quelli di altri colleghi, quando riscontrassi dei punti di contatto.

**PRESIDENTE.** Avverto che sono stati presentati moltissimi ordini del giorno, dei quali molti sono inammissibili perché riproducono il contenuto di emendamenti già respinti. D'altra parte, occorre procedere ad una discussione seria su di essi e non ad un'approvazione a valanga. Per questi due motivi, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito di rinviare lo svolgimento degli ordini del giorno e la votazione a scrutinio segreto finale a domani mattina alle ore 9.

*(Così rimane stabilito).*

Desidero avvertire che lunedì prossimo alle ore 9 vi sarà una riunione congiunta della nostra Commissione con la II Commissione interni, per i problemi della RAI-TV; al termine, se la Commissione è d'accordo, discuteremo il disegno di legge n. 2918. Inoltre, nella riunione di martedì alle ore 9 discuteremo la proposta di legge del senatore Santalco ed un altro provvedimento di cui attendiamo l'assegnazione in sede legislativa.

**La seduta termina alle 11,45.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO