

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

65.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 DICEMBRE 1974

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Commemorazione del deputato Antonio Bodrito:</b>		KORACH . . . . .	1038
PRESIDENTE . . . . .	1036	MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore</i> . . . . .	1038
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		MASCIADRI . . . . .	1039
Ulteriore ammodernamento del tronco italiano Domodossola-confine svizzero della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno ( <i>Modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (2068-B) . . . . .	1036	POLI . . . . .	1039
PRESIDENTE . . . . .	1036, 1037	<b>Disegno di legge (Discussione):</b>	
DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	1036, 1037	Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (3175) . . . . .	1040
FRACASSI, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i> . . . . .	1036	PRESIDENTE . . . . .	1040 1041
GALASSO . . . . .	1037	MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore</i> . . . . .	1040
KORACH . . . . .	1037	<b>Disegno di legge (Discussione):</b>	
MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore f.f.</i> . . . . .	1036, 1037	Erogazione di un contributo straordinario dello Stato per la ferrovia Circumvesuviana in regime di concessione (3176) . . . . .	1041
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>		PRESIDENTE . . . . .	1041 1042
Autorizzazione di una maggiore spesa di lire 4.700 milioni per il rinnovamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane (3174) . . . . .	1037	MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore</i> . . . . .	1041
PRESIDENTE . . . . .	1037, 1038, 1039	<b>Votazione segreta:</b>	
BAGHINO . . . . .	1039	PRESIDENTE . . . . .	1042
DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	1039		

La seduta comincia alle 10,20.

MAROCCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.  
(È approvato).

### Commemorazione del deputato Antonio Bodrito.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, con animo commosso mi accingo a ricordare l'onorevole Antonio Bodrito, partecipando al cordoglio della famiglia e del gruppo parlamentare al quale apparteneva. Ho inviato, anche a nome dei componenti la X Commissione, un telegramma di condoglianze alla vedova. La signora Maria Bodrito, in data 15 ottobre, mi ha inviato la seguente lettera: « Com-mossa, ringrazio per l'affettuosa partecipazione al mio dolore l'onorevole Loris Fortuna e tutti i deputati componenti la X Commissione ».

Colgo l'occasione per auspicare che anche in Assemblea l'onorevole Antonio Bodrito, scomparso ormai da diverse settimane, venga adeguatamente commemorato. (*Segni di generale consentimento*).

### Discussione del disegno di legge: Ulteriore ammodernamento del tronco italiano Domodossola-confine svizzero della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno (Modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2068-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ulteriore ammodernamento del tronco italiano Domodossola-confine svizzero della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno », approvato dalla X Commissione permanente della Camera nella seduta del 20 dicembre 1973 e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 26 giugno 1974.

Prima di procedere alla trattazione dell'argomento, colgo l'occasione per rivolgere, anche a nome dei componenti la X Commissione, un cordiale saluto al deputato Degan, sottosegretario di Stato per i trasporti, al senatore Fracassi, sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni, e al deputato Bova, sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali, augurando loro un proficuo lavoro in collaborazione con la nostra Commissione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nel ringraziare il presidente del saluto augurale che ha voluto rivolgermi, co-

munico che il senatore Martinelli, ministro dei trasporti, non ha potuto essere presente stamane poiché impegnato a Bruxelles alla Conferenza dei ministri dei trasporti della Comunità europea.

FRACASSI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Prendendo per la prima volta contatto con la X Commissione permanente della Camera, sarò lieto di poter stabilire con essa rapporti di cordialità e di collaborazione e ringrazio il suo presidente per le gentili parole di augurio che ha voluto rivolgermi. Anch'io debbo chiedere scusa se il senatore Orlando, ministro delle poste e delle telecomunicazioni, non è potuto intervenire alla riunione di questa mattina dal momento che è impegnato in altra Commissione per l'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge concernente la ristrutturazione della RAI-TV.

PRESIDENTE. Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole all'approvazione della modificazione introdotta dalla VIII Commissione permanente del Senato.

L'onorevole Marzotto Caotorta, in sostituzione del relatore Antonio Mancini, assente, ha facoltà di riferire su tale modificazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore, f.f.* Poiché è trascorso del tempo tra l'approvazione del provvedimento da parte della X Commissione della Camera, avvenuta il 20 dicembre 1973, e quella ad opera della VIII Commissione del Senato, avvenuta il 26 giugno 1974, si è resa necessaria una modifica all'articolo 3, nel senso che all'onere di 225 milioni di lire, derivante dall'applicazione della legge, occorrerà far fronte, per lire 100 milioni, a carico dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1971, e per lire 125 milioni a carico dello stato di previsione della spesa dello stesso ministero per l'anno finanziario 1972, prorogando il termine indicato dalla legge 27 febbraio 1955, n. 64.

Si tratta di una modifica molto semplice e puramente formale, che raccomando alla approvazione della Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali della modificazione introdotta dal Senato.

KORACH. Il gruppo comunista, nel preannunciare il voto favorevole al disegno di legge in discussione, sollecita l'apertura di trattative con la Confederazione elvetica al fine di ottenere una revisione dell'attuale disciplina che, a causa della strutturazione degli orari, rende inutilizzabili, da parte dei lavoratori italiani, i treni diretti. Accade infatti che per i treni diretti sia previsto l'acquisto del biglietto solo se si supera un certo limite di percorrenza; pertanto, di fatto, si verifica che molti italiani che si recano in Svizzera per lavoro non possono usare questa linea se non acquistando un biglietto per una percorrenza maggiore a quella loro necessaria.

Di qui il mio invito affinché questa convenzione venga riveduta in base a una diversa utilizzazione di questi treni per i lavoratori e per i turisti. Mi richiamo al riguardo alle osservazioni già fatte dal nostro gruppo in sede di prima approvazione di questo disegno di legge, e cioè nel 1973. In quella occasione, mettemmo anche in rilievo la limitatezza degli interventi, oltre a quella di una ristrutturazione degli orari. Rinnoviamo, quindi, la nostra preghiera affinché, ripeto, tenendo conto delle esigenze dei nostri lavoratori, questa convenzione sia riveduta.

GALASSO. Condivido le esigenze prospettate dall'onorevole Korach — già a suo tempo espresse in un ordine del giorno approvato da tutta la Commissione in sede di prima lettura — pur dovendo rinnovare il rilievo allora formulato dal gruppo del MSI-destra nazionale circa la limitatezza dell'intervento finanziario recato dal provvedimento.

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

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore f.f.* Concordo con le osservazioni che sono state fatte ed invito il Governo a tenerle in debita considerazione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Prendo atto delle richieste formulate e mi farò premura di fornire al più presto una risposta.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame della modificazione apportata dal Senato. Gli articoli 1 e 2 non sono stati modificati.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 3 nel seguente testo:

## ART. 3.

All'onere di lire 225 milioni derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte, per lire 100 milioni, a carico della disponibilità del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1971, a tal uopo intendendosi prorogato per l'utilizzo delle disponibilità medesime il termine indicato dalla legge 27 febbraio 1955, n. 64, e, per lire 125 milioni, a carico del fondo iscritto al corrispondente capitolo n. 3523 per l'anno finanziario 1972.

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

La VIII Commissione del Senato lo ha così modificato:

## ART. 3.

All'onere di lire 225 milioni derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte, per lire 100 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1971, e, per lire 125 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 3523 per l'anno finanziario 1972, a tal uopo intendendosi prorogato, per l'utilizzo delle predette somme, il termine indicato dalla legge 27 febbraio 1955, n. 64.

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

Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo del Senato.

(È approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di una maggiore spesa di lire 4.700 milioni per il rinnovamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane. (3174).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di una maggiore spesa di lire 4.700

milioni per il rinnovamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane ».

Desidero informare gli onorevoli colleghi che la I Commissione affari costituzionali esprimerà il proprio parere su questo disegno di legge la settimana prossima, mentre la V Commissione bilancio si dovrà pronunciare questa mattina. Se la Camera ed il Senato non approveranno questo disegno di legge entro il prossimo 31 dicembre, occorrerà apportare un emendamento all'articolo concernente la copertura.

In attesa del parere delle suddette Commissioni, possiamo dare inizio alla discussione del provvedimento in modo da accelerare l'iter.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Il disegno di legge in discussione, analogamente ai provvedimenti nn. 3175 e 3176, di cui ai successivi punti dell'ordine del giorno, si inquadra in una visione globale della politica dei trasporti che è stata realizzata dal Governo nella scorsa estate, soprattutto sotto la spinta della nuova situazione energetica. In sostanza, essendosi resi conto che il trasporto privato recava un aggravio notevole alla bilancia commerciale in considerazione dell'aumento vertiginoso del costo del carburante — che si è quadruplicato in un anno — si è provveduto ad ammodernare il trasporto su rotaia, in particolar modo le ferrovie secondarie, che possono agevolare notevolmente la mobilità dei pendolari nelle aree suburbane, fornendo una possibilità alternativa al trasporto automobilistico privato. Tali provvedimenti sono quindi da approvare, se non altro per avallare e incoraggiare questa linea politica del Governo.

Non si può tuttavia non considerare come gli stanziamenti relativi al trasporto su rotaia siano scarsi se non addirittura insufficienti. In particolare, per quanto riguarda il disegno di legge n. 3174, occorre ricordare che le ferrovie calabro-lucane, nel 1973, erano passate dalla gestione privata alla gestione governativa e che nel 1968 erano stati stanziati 16 miliardi di lire per le opere di ammodernamento e di potenziamento di questo importante tronco ferroviario. Il piano prevedeva 12 miliardi di lire di spesa per impegni assunti per le forniture e i lavori; 2 miliardi e 249 milioni per oneri derivanti dalla revisione prezzi; 724 milioni per ulteriori oneri

per revisione a fine lavori e circa un miliardo di oneri per IVA. Qualsiasi ulteriore impegno non troverebbe quindi la necessaria copertura finanziaria nell'ambito dello stanziamento della legge n. 368 del 1968; non sarebbe cioè possibile realizzare gli altri interventi previsti, quali la sistemazione della tratta urbana di Matera e della zona di Villa Longo, la costruzione del raccordo tra l'attuale e la nuova stazione di Cosenza, gli impianti di protezione dei passaggi a livello, la costruzione dell'autostrada di Castrovillari, la costruzione del posto-movimento di Avigliano, l'installazione delle apparecchiature per la distribuzione automatica dei biglietti e l'acquisto di due nuove elettromotrici da 500 cavalli.

In sostanza, i nuovi lavori che ho menzionato e il maggior costo dell'IVA rispetto all'IGE hanno evidenziato la necessità di un ulteriore finanziamento, che è stato valutato in 4 miliardi 700 milioni di lire.

Data quindi l'opportunità di completare tali opere, mi permetto di raccomandare una sollecita approvazione del disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

KORACH. Non ritengo che il progetto di legge in discussione, così come gli altri due analoghi iscritti successivamente all'ordine del giorno della seduta odierna, possa essere approvato senza tener conto di due ordini di considerazioni.

In primo luogo occorre ricordare che tali provvedimenti hanno per oggetto proprio quei tronchi ferroviari che, nell'ambito dei decreti delegati per il passaggio alle regioni della competenza in materia di trasporti, erano stati lasciati da parte, prevedendosi la possibilità del passaggio di tale materia alla competenza regionale con una apposita legge. La questione poi fu lasciata in sospenso ed ora ci troviamo di fronte ad uno dei più grossi finanziamenti del dopoguerra, che non tiene assolutamente conto dell'esigenza di un coordinamento con l'attività delle regioni e per il quale viene attribuita una competenza esclusiva al Ministero dei trasporti. Nel ricordare pertanto che anche il neo-Presidente del Consiglio, nel discorso di presentazione del nuovo Governo alle Camere, ha fatto riferimento ad un rapporto nuovo e diverso con le regioni, vorrei osservare che si profila in questo ambito la necessità di instaurare tra il ministero e le regioni un rapporto che non com-

prometta la possibilità di un passaggio di questo tipo di ferrovie alla competenza regionale.

In secondo luogo vorrei rilevare che le società che gestiscono le ferrovie di cui ai provvedimenti nn. 3174, 3175 e 3176 conservano comunque il loro aspetto privatistico senza che vi sia un'adeguata garanzia di controllo da parte delle regioni. Si pone, in relazione a tali società, il problema del loro futuro passaggio alla gestione pubblica, passaggio che non è stato valutato in modo compiuto.

In conclusione, mi permetterei di consigliare un più attento ed approfondito esame dei provvedimenti cui mi sono riferito, attraverso la costruzione di un apposito gruppo informale di lavoro, che ci consenta di arrivare il più rapidamente possibile alla definizione di tutta questa tematica.

BAGHINO. Non mi riferirò, come ha fatto l'onorevole Korach, a tutti e tre i provvedimenti all'ordine del giorno della seduta odierna, perché ritengo che quello in discussione, e cioè il disegno di legge n. 3174, sia da valutare sotto un diverso punto di vista, dal momento che le ferrovie calabro-lucane sono a gestione governativa e che l'autorizzazione ad una maggiore spesa si basa su di una legge precedente ed è relativa a lavori già effettuati o in via di completamento. Mi permetto quindi di sollecitare una rapida approvazione almeno di questo provvedimento, data la rilevata impossibilità di concludere entro breve tempo un discorso globale sulla materia delle ferrovie secondarie. In tal modo, oltre tutto, si potrebbe disporre di un utile parametro cui rapportare la situazione di altri tronchi ferroviari che sono in procinto di essere avocati dallo Stato o gestiti in regime misto.

Sono quindi favorevole a che si giunga alla rapida approvazione del disegno di legge in discussione.

MASCIADRI. Con la legge 18 marzo 1968, n. 368, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile era stato autorizzato a provvedere al rinnovamento, all'ammodernamento e al potenziamento di questi servizi per un totale di stanziamenti pari a 16 miliardi di lire. Ora, noi sappiamo che molti degli impegni assunti non si sono mai tradotti in opere; pertanto, vorrei sapere, considerando che sono ormai trascorsi più di sei anni e mezzo, se questi impegni sono stati poi tradotti in opere. Quanti dei 16 miliardi a suo tempo stanziati sono stati effettivamente im-

piegati per lavori? A che punto è il piano a suo tempo stilato?

Vorrei che il Governo fornisse delle risposte in merito. Il gruppo socialista non ha nulla in contrario ad approvare questo ulteriore finanziamento di 4.700 milioni di lire, anche se si potrebbero muovere ad esso alcuni rilievi da un punto di vista generale.

POLI. Ritengo che sarebbe opportuno che un gruppo informale di lavoro esaminasse più a fondo questo disegno di legge. Mi associo, quindi, alla richiesta fatta da altri colleghi in questo senso.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ritengo che questo provvedimento non abbia bisogno di essere esaminato da un gruppo informale di lavoro. Mi farò parte diligente per fornire le risposte ai quesiti che sono stati posti da alcuni membri della Commissione, anche se mi pare che essi attengano a programmi di lavori già deliberati.

MASCIADRI. Sono anch'io d'accordo sul fatto che non occorra un gruppo informale di lavoro per l'esame di questo provvedimento. Una volta che il Governo avrà fornito le risposte ai quesiti testè formulati, ritengo che si potrà giungere celermente all'approvazione, senza gravare ancora di più il lavoro già tanto pesante della nostra Commissione.

BAGHINO. Anch'io ritengo inutile ricorrere al gruppo informale di lavoro; in tal modo si ritarderebbe solamente la conclusione dell'*iter* del provvedimento.

PRESIDENTE. Desidero far presente che non è possibile procedere all'approvazione del disegno di legge in quanto non è ancora pervenuto il parere da parte della I Commissione affari costituzionali, che lo esprimerà la prossima settimana, e della V Commissione bilancio. Nel frattempo, il relatore potrà prendere contatto con i vari gruppi e chiarire le questioni che sono state sollevate.

BAGHINO. Basta che vi sia l'impegno di proseguire la discussione la prossima settimana.

PRESIDENTE. Certamente. Pertanto, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito dell'esame del provvedimento

è rinviato ad altra seduta in attesa del parere delle Commissioni competenti.

(Così rimane stabilito).

**Discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (3175).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea ».

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Si tratta di un provvedimento importante, ed atteso da molto tempo. Esso racchiude in sé disposizioni concernenti varie ferrovie in concessione; pertanto, occorrerà esaminarle una per una nella loro situazione attuale.

La ferrovia nord-Milano è una società per azioni fino a poco tempo fa interamente in mano a privati. Nel luglio scorso furono prese due decisioni parallele: la prima fu quella di chiedere il riscatto di queste ferrovie, attraverso un'apposita procedura instaurata dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (ora la pratica si trova all'esame del Ministero del tesoro); la seconda, avviata dalla regione Lombardia, diretta all'acquisto della maggioranza del pacchetto azionario. Le due azioni sono proseguite parallelamente con frequenti contatti tra il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e la regione Lombardia. La procedura per l'acquisto della maggioranza del pacchetto azionario è ormai giunta a termine tramite una società finanziaria controllata, appunto, dalla regione Lombardia. Allo stato, pertanto, la maggioranza del pacchetto azionario, che è circa del 60 per cento, è in possesso di questa società finanziaria, che la trasferirà alla regione Lombardia. Poiché questa è la situazione, non sarà necessario né opportuno proseguire l'altra procedura del riscatto, perché non avrebbe senso riscattare una ferrovia che è di proprietà della regione, e ciò anche per un motivo di carattere finanziario. Infatti, dal prezzo del riscatto, che è notevole (dovendosi valutare, sia pure a peso di rottame, il materiale ferroviario rotabile), dovrebbe essere defalcato l'importo delle somme destinate all'ammodernamento, che pertanto dovrebbero

essere detratte dall'ammodernamento stesso. Ma vi è di più: la somma necessaria per questo riscatto è molto superiore — circa il triplo — a quella che è stata necessaria per l'acquisto del pacchetto azionario e quindi si avrebbe un esborso maggiore a carico della collettività.

Per questi motivi, non ci rimane che prendere atto che delle due procedure è certamente preferibile quella più economica e rapida, e cioè l'acquisto del pacchetto azionario da parte della regione, soprattutto perché questa procedura consente alla regione stessa di inquadrare queste importanti reti di trasporto locale nel piano regionale dei trasporti. A questo riguardo sono già stati avviati studi e contatti ed anche un'azione a livello locale per costituire un consorzio di enti locali tra le tre province interessate (che diventeranno quattro, poiché alle province di Milano, Varese e Como bisognerà aggiungere quella di Novara), in grado di controllare il piano dei trasporti e quello di ammodernamento per collegarli con tutte le reti di trasporto locale esistenti. Ci troviamo pertanto di fronte all'attuazione di una razionalizzazione del trasporto locale, sotto il controllo regionale, che abbiamo sempre auspicato in questa Commissione. Ritengo che dovremo sollecitare la regione a comunicare ufficialmente al ministero questo passaggio di proprietà, dopodiché le ferrovie nord-Milano, passando in mano pubblica, si verrebbero a trovare in una situazione analoga a quella delle ferrovie Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea, il cui pacchetto azionario appartiene all'IRI.

Per quanto riguarda le tre ferrovie Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea, mi è stato fatto osservare dalle pubbliche autorità napoletane che è stato dimenticato di prevedere accanto ad esse una quarta ferrovia, e cioè l'« Alifana », che si snoda verso nord ed esattamente da Napoli a Piedimonte d'Alife, in condizioni quanto mai pericolose. Infatti, essa attraversa i centri abitati senza alcuna protezione per gli abitanti, però nello stesso tempo svolge una grande funzione di trasporto per i pendolari in sostituzione del trasporto privato. Desidero pertanto sottoporre all'attenzione del Governo la necessità di estendere l'ambito del disegno di legge in discussione anche alla ferrovia « Alifana », prevedendo un congruo aumento dello stanziamento o, se questo non è possibile, ottenendo dal tesoro una redistribuzione dello stanziamento previsto per le ferrovie napoletane che comprenda anche un inizio di finanziamento per l'« Alifana », in modo da po-

terne avviare un progetto di ammodernamento.

Non mi soffermo sulla necessità e opportunità di migliorare le suddette ferrovie, perché sono a tutti ben note. Su queste ferrovie sono già state effettuate importanti opere di ammodernamento, che le hanno trasformate in alcune delle migliori ferrovie locali, tanto che potrebbero essere d'esempio alle altre ferrovie nazionali. Poiché in questa zona densamente popolata rappresentano un'arteria fondamentale, esse sono inoltre un esercizio pubblico da incoraggiare in ogni modo.

Desidero preannunciare a questo punto, richiamandovi, l'attenzione del Governo, un emendamento che presenterò quando passeremo all'esame degli articoli, concernente l'articolo 2, in cui si stabilisce che l'importo globale di 200 miliardi di lire per le quattro ferrovie di cui al disegno di legge (mi auguro che diventino cinque, con l'inclusione dell'« Alifana ») è comprensivo della clausola della revisione dei prezzi.

Ciò implica una difficoltà tecnica non indifferente, perché le aziende, ordinando soprattutto il materiale rotabile ed effettuando i lavori di ammodernamento della linea e degli impianti, dovrebbero comprendere anche l'eventuale quota afferente la revisione prezzi, che è difficile, direi quasi impossibile, valutare. Basti pensare che una vettura ordinata oggi, non si sa quando sarà consegnata (può anche darsi fra sei mesi), dato che nessuna azienda accetta ordinativi senza la clausola della revisione dei prezzi. Questo perché dopo tre mesi, ad esempio, un semplice aumento della indennità di contingenza fa levitare la revisione dei prezzi, per cui la vettura ordinata oggi con un certo stanziamento di bilancio, non potrà essere ritirata proprio perché nel frattempo, sarà intervenuta la revisione dei prezzi. Di qui la pratica impossibilità per le aziende di ordinare il materiale.

La clausola della revisione dei prezzi, del resto, non era prevista nei precedenti disegni di legge di finanziamento a favore di queste ferrovie in concessione e pertanto presenterò un emendamento soppressivo del riferimento alla clausola suddetta, su cui per altro dovremo richiedere il parere della V Commissione bilancio.

Vorrei sollecitare la Commissione ad approvare questo disegno di legge senza frapporre indugi, perché la questione della ferrovia nord-Milano si trascina da qualche anno (due anni fa vi sono stati alcuni scioperi ed agitazioni da parte del personale, per motivi di sicurezza). Questa ferrovia, di notevole im-

portanza, è all'estremo delle sue possibilità e si sono persi molti anni alla ricerca di soluzioni ottimali. In sostanza, è urgente provvedere all'ammodernamento di questa ferrovia. Prima non si voleva ammodernarla perché si trovava in mano privata e, nello stesso tempo, non si poteva trasferirla a quella pubblica perché mancavano gli stanziamenti per ammodernarla: era un circolo vizioso da cui non si riusciva ad uscire, ma ora che ci siamo riusciti, nel senso che si è ottenuto il finanziamento e si è pervenuti alla soluzione del passaggio in mano pubblica, non vorrei che, ritardando l'approvazione del disegno di legge, il cui *iter* è rimasto bloccato dalle ferie estive e dalla recente crisi governativa, si scoraggiasse questa iniziativa in corso e le attese dei lavoratori pendolari che si stanno facendo sempre più pressanti.

Non mi sottraggo all'invito rivoltomi dal presidente di avere eventuali contatti informali con i rappresentanti dei vari gruppi, però vorrei che questi non costituissero motivo di rinvio dell'approvazione del provvedimento, tanto più che, al di fuori degli emendamenti che mi sono premesso di preannunciare, non dovrebbero esserne presentati altri.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione del provvedimento è rinviato ad altra seduta, in attesa dei pareri della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio.

*(Così rimane stabilito).*

#### **Discussione del disegno di legge: Erogazione di un contributo straordinario dello Stato per la ferrovia Circumvesuviana in regime di concessione (3176).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Erogazione di un contributo straordinario dello Stato per la ferrovia Circumvesuviana in regime di concessione ».

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

**MARZOTTO CAOTORTA, Relatore.** Si tratta di un completamento — che mi auguro che sia l'ultimo — di opere già approvate, finanziate ed eseguite e, più precisamente, di lavori di ammodernamento iniziati nel 1962 in base alla legge n. 960 del 30 luglio. Ai fondi stanziati con questa legge si aggiun-

sero gli altri (2.500 milioni) previsti con la legge 4 luglio 1967, n. 561. Si tratta, in sostanza, di completare opere che sono quasi del tutto terminate e che quindi non dovrebbero riservare sorprese dal punto di vista dell'aumento dei costi. Invito, pertanto, la Commissione ad approvare sollecitamente il provvedimento.

**PRESIDENTE.** Non essendo ancora pervenuto il parere delle competenti Commissioni I affari costituzionali e V bilancio, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

#### Votazione segreta.

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nell'odierna seduta.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Ulteriore ammodernamento del tronco italiano Domodossola-confine svizzero della ferrovia internazionale

Domodossola-Locarno » *(Modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2068-B):*

Presenti e votanti . . . . .	26
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . . .	26
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Baghino, Baldassari, Ballarin, Becciu, Belci, Canestrari, Carri, Ciacci, Dal Maso, Di Leo, Fioriello, Fortuna, Galasso, Guerrini, Guglielmino, Korach, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Miotti Carli Amalia, Pisanu, Poli, Russo Ferdinando, Scipioni, Skerk, Volpe.

**La seduta termina alle 11,10.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. GIORGIO SPADOLINI

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO