

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE  
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

69.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 MARZO 1975

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDICE	PAG.	PAG.
<b>Missione:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	1080	
<b>Sostituzioni:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	1080	
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		
Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a superare per il 1973 i limiti di spesa per prestazioni straordinarie (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2764) . . . . .	1080	
PRESIDENTE . . . . .	1080, 1081	
ALESSANDRINI . . . . .	1080	
BAGHINO . . . . .	1080	
DAMICO . . . . .	1080	
FRACASSI, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i> . . . . .	1080, 1081	
POLI . . . . .	1080	
RUSSO FERDINANDO, <i>Relatore</i> . . . . .	1080	
SCIPIONI . . . . .	1080	
<b>Proposta di legge (Seguito della discussione):</b>		
CATTANEI ed altri: Modifiche ed integrazioni al testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, concernente il Consorzio autonomo del porto di Genova (3057) . . . . .	1081	
PRESIDENTE . . . . .	1081, 1082, 1083, 1084	
		LOMBARDI GIOVANNI, <i>Relatore</i> . . . . . 1081
		LUCCHESI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . . 1083, 1084
		MAROCCO . . . . . 1082
		<b>Disegno di legge (Seguito della discussione):</b>
		Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (3175) . . . . . 1084
		PRESIDENTE . . . . . 1084, 1086, 1089
		ALESSANDRINI . . . . . 1089
		BAGHINO . . . . . 1089
		DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . . 1089
		KORACH . . . . . 1086
		MANCINI ANTONIO . . . . . 1088
		MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore</i> 1084, 1086, 1089
		MASCIADRI . . . . . 1089
		POLI . . . . . 1087
		<b>Votazione segreta:</b>
		PRESIDENTE . . . . . 1089

La seduta comincia alle 10,10.

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

(È approvato).

**Missione.**

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

**Sostituzioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, quarto comma, del regolamento, i deputati Ianniello e Canepa sostituiscono per l'odierna seduta, rispettivamente, i deputati Volpe e Guerrini.

**Discussione del disegno di legge: Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a superare per il 1973 i limiti di spesa per prestazioni straordinarie. (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2764).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a superare per il 1973 i limiti di spesa per prestazioni straordinarie, già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 febbraio 1974.

L'onorevole Ferdinando Russo ha facoltà di svolgere la relazione.

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Abbiamo già avuto modo di trattare questo disegno di legge nella sede referente. Di esso, inoltre, abbiamo discusso ampiamente anche in altre sedi, data la sua connessione con il problema della carenza di organici in cui si è trovata l'Amministrazione delle poste nel periodo compreso tra il 1973 e 1974.

Per gli esposti motivi ritengo pertanto inutile ogni ulteriore illustrazione del provvedimento, che raccomando all'approvazione della Commissione, preannunciando per altro la presentazione di un emendamento all'articolo 2, in modo da conformarne il testo al parere reso dalla V Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale sollecita l'approvazione di questo disegno di legge, del resto già auspicata allor-

ché la Commissione ebbe occasione di discutere il progetto di legge n. 1314, che concerneva appunto l'aumento degli organici del personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

POLI. Che, del resto, si tratti di un provvedimento da varare con la massima urgenza è dimostrato dal fatto che l'Amministrazione delle poste, in questi ultimi tempi, non ha funzionato a pieno regime. Mi dichiaro, infine, perfettamente d'accordo sulle modifiche suggerite dalla V Commissione bilancio al testo dell'articolo 2, intese ad aggiornare la copertura della spesa.

SCIPIONI. Prima di tutto voglio sottolineare il fatto che in questa materia puntualmente vengono presentati disegni di legge tendenti a sopperire alla carenza di organici, i quali, una volta aumentati, divengono di nuovo carenti a causa di nuovi superamenti dei limiti stabiliti per la corresponsione di compensi per lavoro straordinario.

A questo punto, nel preannunciare il voto contrario del gruppo comunista a questo disegno di legge, chiedo che il ministero faccia conoscere le tabelle riguardanti la spesa sostenuta per le prestazioni straordinarie, suddivisa per province e per categorie.

ALESSANDRINI. Annuncio il voto favorevole del gruppo liberale al provvedimento in discussione, che viene incontro ad una esigenza immediata ed urgente.

DAMICO. Vorrei formalizzare, a nome del gruppo comunista, la richiesta, già avanzata dall'onorevole Scipioni, che il ministero faccia conoscere la situazione in materia di spesa per prestazioni straordinarie per l'anno 1974.

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

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Non ho altro da aggiungere a quanto ho già dichiarato nella mia esposizione.

FRACASSI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Condivido le considerazioni del relatore e degli oratori intervenuti nel dibattito che hanno preannunciato il loro voto favorevole al disegno di legge in discussione.

Per ciò che riguarda la richiesta formulata dagli onorevoli Scipioni e Damico, a

nome del gruppo comunista, posso assicurare che quanto prima farò pervenire alla Commissione una specifica nota illustrativa della spesa riguardante le prestazioni per lavoro straordinario e suddivisa per province e per categorie.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli. Poiché al primo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

**ART. 1.**

L'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e l'Azienda di Stato per i servizi telefonici sono autorizzate a superare nell'esercizio 1973 i limiti di spesa annua relativa alle prestazioni straordinarie rese, anche con il sistema del cottimo, dal personale dipendente di cui all'ultimo comma dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 749 e successive modificazioni, rispettivamente, nella misura massima di lire 10.000 milioni e di lire 900 milioni.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo successivo:

**ART. 2.**

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno 1973, ammontante complessivamente a lire 10.900 milioni, si provvede: per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, con riduzione degli stanziamenti dei capitoli 111, 273 e 613 dello stato di previsione della spesa per l'anno finanziario 1973, rispettivamente per lire 1.500 milioni, per lire 7.500 milioni e per lire 1.000 milioni; per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, con riduzione degli stanziamenti dei capitoli 101 e 111 dello stato di previsione della spesa per l'anno finanziario 1973, rispettivamente per lire 800 milioni e per lire 100 milioni.

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

Il relatore, onorevole Ferdinando Russo, ha presentato il seguente emendamento, che tien conto del parere reso dalla V Commissione bilancio:

*Sostituire il primo comma con i seguenti:*

« All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, ammontante complessiva-

mente a lire 10.900 milioni, si provvede con le somme all'uopo conservate sui capitoli n. 111, n. 273 e n. 613 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1973, rispettivamente per lire 1.500 milioni, per lire 7.500 milioni e per lire 1.000 milioni, e sui capitoli n. 101 e n. 111 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per il medesimo anno finanziario, rispettivamente per lire 800 milioni e per lire 100 milioni.

All'uopo le somme come sopra conservate saranno versate all'entrata dei bilanci delle aziende medesime per l'anno 1975, con imputazione ad appositi capitoli, e corrispondentemente iscritte alla spesa degli stessi bilanci ».

**FRACASSI, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.** Accetto l'emendamento.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione l'emendamento del relatore di cui ho dato testé lettura, accettato dal Governo.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo 2 nel suo complesso con le modifiche testé approvate.

*(È approvato).*

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

**Seguito della discussione della proposta di legge Cattanei ed altri: « Modifiche ed integrazioni al testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, concernente il Consorzio autonomo del porto di Genova » (3057).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge Cattanei ed altri: « Modifiche ed integrazioni al testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, concernente il Consorzio autonomo del porto di Genova ».

Ricordo che nella seduta del 26 febbraio, dopo la relazione dell'onorevole Giovanni Lombardi, su proposta del medesimo il seguito della discussione fu rinviato per consentire la messa a punto di alcune modificazioni al testo del provvedimento. Dichiaro pertanto aperta la discussione sulle linee generali. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

**LOMBARDI GIOVANNI, Relatore.** Il provvedimento in discussione contiene alcu-

ni elementi nuovi, oltre a quelli già acquisiti da precedenti provvedimenti riguardanti altri enti portuali. Esso, ad esempio, intende riconoscere espressamente al Consorzio autonomo del porto di Genova la natura di ente pubblico economico, già attribuita ad altri enti portuali e precisamente a quelli di Trieste, di Napoli e di Venezia. Con l'articolo 2 si precisa inoltre che, tra le attribuzioni della assemblea del consorzio, rientra anche quella di approvare, oltre al ruolo organico, anche lo stato giuridico e il trattamento economico del personale consortile. Il testo unico del 1936 si limitava invece a prevedere la competenza all'approvazione del solo ruolo organico.

Per quanto riguarda la composizione del collegio dei revisori, la proposta di legge modifica il primo e il terzo comma dell'articolo 32 del regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801: proporrò un emendamento all'articolo 3 per portare da 3 a 5 il numero dei revisori, dei quali uno scelto dall'assemblea del consorzio, uno nominato dal ministro del tesoro, uno dal ministro della marina mercantile, uno dal ministro del bilancio e della programmazione economica e l'ultimo, infine, dall'intendente di finanza di Genova.

Con altro emendamento proporrò inoltre di sostituire il testo dell'articolo 4, la cui attuale formulazione non si concilierebbe con le modificazioni proposte all'articolo precedente. Si potrebbe indicare espressamente che, con appositi regolamenti, da sottoporre alla approvazione del Ministero della marina mercantile, saranno stabiliti lo stato giuridico e il trattamento economico di anzianità e di quiescenza del personale del Consorzio autonomo del porto di Genova.

Da ultimo, sarebbe opportuno prevedere espressamente la convalidazione dei provvedimenti che riguardano i benefici economici che sono stati attribuiti fino all'entrata in vigore del provvedimento in discussione.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli. Poiché al primo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

#### ART. 1.

Il primo comma dell'articolo 1 del regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, è sostituito dal seguente:

« È costituito un Consorzio obbligatorio - ente pubblico economico - avente mandato

di provvedere, con gli speciali fondi attribuitigli, alla esecuzione delle opere, alla gestione ed al coordinamento dei servizi nel porto di Genova ».

(È approvato).

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

#### ART. 1-bis.

Alla lettera d) dell'articolo 4 del regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, le parole: « da un rappresentante degli industriali designato dal presidente dell'associazione provinciale industriali di Genova, sentito il comitato della associazione stessa » sono sostituite dalle seguenti: « da un rappresentante degli industriali designato congiuntamente dal presidente dell'associazione provinciale industriali di Genova e dal direttore della locale delegazione dell'associazione sindacale INTERSIND ».

**MAROCO.** Il nostro articolo aggiuntivo trae motivo dall'esigenza di tener conto del profondo mutamento che è intervenuto dall'epoca in cui fu emanato il testo unico del 1936 per quanto attiene alle strutture del sistema industriale gravitanti sul porto di Genova, cui corrisponde un nuovo assetto organizzativo sul piano della rappresentanza sindacale delle aziende. Le aziende a prevalente partecipazione statale che, a seguito della entrata in vigore della legge n. 1589 del 1956, istitutiva del ministero, hanno dovuto scindere i legami associativi con le organizzazioni sindacali che inquadrano le aziende private, hanno infatti dato vita ad un distinto inquadramento sindacale che, come è ovvio, non poteva essere considerato dal legislatore del 1936, laddove ha indicato le modalità di designazione del rappresentante industriale nell'assemblea del consorzio. Per quanto concerne la provincia di Genova le aziende a prevalente partecipazione statale che aderiscono alla associazione sindacale INTERSIND costituiscono la più significativa realtà organizzativa, sia in termini di consistenza numerica degli addetti, sia in termini di rilevanza dimensionale delle unità produttive.

Per queste ragioni si propone che anche per l'associazione sindacale INTERSIND venga formalmente riconosciuta la possibilità di incidere sul processo di designazione di chi, nell'assemblea e, conseguentemente, negli al-

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 MARZO 1975

tri organismi consortili, rappresenta l'intero settore industriale.

LUCCHESI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Accetto l'articolo aggiuntivo.

PRESIDENTE. Dati gli eventuali riflessi di questo articolo aggiuntivo sulle competenze delle Commissioni I affari costituzionali e V bilancio, ne pongo in votazione il principio base.

(È approvato).

Trasmetterò il testo di tale articolo aggiuntivo alle Commissioni sopra citate per il parere di rispettiva competenza.

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

## ART. 2.

Alla lettera *t*) dell'articolo 8 del regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, le parole: « al ruolo organico del personale » sono sostituite dalle seguenti: « al ruolo organico, allo stato giuridico e al trattamento economico del personale ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

## ART. 3.

Il terzo comma dell'articolo 32 del regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, è sostituito dal seguente:

« Dei tre revisori dei conti uno è nominato dal ministro della marina mercantile tra i funzionari con la qualifica non inferiore a primo dirigente o equiparata, uno è nominato dal ministro del tesoro tra i funzionari della ragioneria generale di qualifica non inferiore a primo dirigente o equiparata e l'altro è l'intendente di finanza di Genova ».

Il relatore, onorevole Giovanni Lombardi, ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituirlo con il seguente:*

Il primo comma nell'articolo 32 del regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, è sostituito dal seguente:

Per riscontrare la regolarità nei riguardi tecnici, nonché la esattezza nei riguardi contabili e l'ammissibilità nei rapporti, il consorzio ha, rispettivamente, due revisori tec-

nici e cinque revisori dei conti che controfirmano gliatti presentati dal comitato ».

Il terzo comma dello stesso articolo è sostituito dal seguente:

« Dei cinque revisori dei conti, uno è scelto dall'assemblea del consorzio fra quelli dei suoi membri che non fanno parte del comitato; uno è nominato dal ministro del tesoro tra i funzionari della ragioneria generale di qualifica non inferiore a primo dirigente della marina mercantile tra i funzionari della qualifica anzidetta; uno è nominato dal ministro del bilancio e della programmazione economica fra i funzionari della qualifica anzidetta e l'altro è l'intendente di finanza di Genova ».

LUCCHESI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Anche questo emendamento dovrà essere trasmesso alle Commissioni I affari costituzionali e V bilancio per il parere di rispettiva competenza. Ne pongo pertanto in votazione il principio base.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

## ART. 4.

Il primo comma dell'articolo 33 del regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, è modificato come segue:

« Il consorzio, entro otto giorni dalla loro data, comunica tutte le deliberazioni dell'assemblea generale ivi comprese quelle relative allo stato giuridico ed al trattamento economico del personale, e, in quanto non soggette a sospensiva per parte del presidente, le deliberazioni delle sezioni riunite del comitato e delle sezioni di esso, al prefetto di Genova, il quale, previa immediata ricevuta al consorzio, esamina se sono regolari nella forma, se sono nelle attribuzioni del consorzio e se sono conformi alla legge ».

Il relatore, Giovanni Lombardi, ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituirlo con il seguente:*

## ART. 4.

Con apposito regolamento, da sottoporre all'approvazione del Ministero della marina mercantile, saranno stabiliti lo stato giuridico ed il trattamento economico di attività e di

quiescenza del personale del consorzio autonomo del porto di Genova.

Sono convalidati i provvedimenti riguardanti i benefici economici a favore del personale del consorzio che sono stati assunti entro la data del 1975.

LUCCHESI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Anche questo emendamento dovrà essere inviato alle Commissioni I affari costituzionali e V bilancio per il parere di rispettiva competenza. Ne pongo pertanto in votazione il principio base.

(È approvato).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

**Seguito della 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 il seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Ad integrazione della relazione da me svolta nella seduta dell'11 dicembre 1974, desidero soffermarmi su alcuni aspetti particolari di questo importante provvedimento, illustrando il contenuto di alcuni emendamenti che mi riservo di sottoporre all'attenzione della Commissione quando passeremo alla discussione dell'articolato.

Propongo anzitutto di sopprimere, al primo comma dell'articolo 2, le parole « comprensivo della revisione prezzi » e ciò in quanto le aziende proprietarie di queste ferrovie, nel fare le ordinazioni del materiale, sia rotabile sia per attrezzaggio della linea, sono costrette a tenersi, stante questa dizione, molto al di sotto della somma stanziata, con il pericolo che la somma residua venga poi comunque utilizzata in altro modo.

Si tratta di una forma di incentivazione alla stessa ditta committente perché utilizzi i residui dello stanziamento accantonati a causa dell'aumento dei prezzi. Ora io non vorrei che le preoccupazioni di ordine economico che hanno indotto all'inserimento di questo inciso si risolvessero invece in una

maggiore spesa. In pratica, calcolando i tempi necessari alla fabbricazione (circa due anni) del materiale ordinato e calcolando, insieme, la svalutazione, su un ordinativo dell'importo di 50 miliardi di lire, sarà necessario effettuare concretamente ordinazioni per 20-30 miliardi. Certo, in questo modo si ordinerà meno materiale, ma rimarranno alcuni residui che dovranno essere comunque spesi.

Perché è nata questa incentivazione prevista per il committente? Perché, se si ordinano subito i 50 miliardi di materiale alle fabbriche, accade che dopo pochi mesi scatta la contingenza e aumenta la svalutazione della moneta, per cui la società committente non è più in grado di ritirare il materiale.

Si tratta, in verità, di un marchingegno piuttosto complicato e strano, mai applicato per le precedenti ordinazioni e sovvenzioni nel settore dei trasporti. Ma bisogna rendersi conto delle preoccupazioni del Ministero del tesoro, il quale, quando non è stata inserita questa clausola, come è avvenuto per i provvedimenti relativi ad altre ferrovie, si è trovato a dover presentare, dopo solo tre anni dalle ultime sovvenzioni, un nuovo disegno di legge per elargarne altre.

Indubbiamente tali preoccupazioni esistono e sono tali da riflettersi negli anni futuri a causa della svalutazione della lira, che non dipende certo da colpa o inerzia o da cattiva amministrazione.

Ho voluto insistere su questo punto perché mi sembra piuttosto delicato e meritevole dell'attenzione della Commissione. Proporrei inoltre la soppressione dell'ultimo comma dello stesso articolo 2 per il fatto che, nel frattempo, è ormai intervenuto l'acquisto, da parte della regione Lombardia, del pacchetto di maggioranza delle ferrovie Nord-Milano e che il nuovo consiglio di amministrazione, già insediato dalla nuova assemblea degli azionisti, ha scartato come non realistica l'ipotesi del riscatto. Ricordo alla Commissione che la regione Lombardia si è accollata l'onere di circa 6 miliardi di lire per l'acquisto del pacchetto di maggioranza della società e quindi può utilizzare tutta la somma di 90 miliardi di lire stanziata con questo provvedimento per l'ammodernamento della linea — che si trova in una situazione di grande pericolosità, addirittura oltre i limiti di sicurezza — il cui costo si aggirerà sui 150 miliardi di lire. Tutto questo rappresenta quindi una semplificazione; d'altra parte, mi sembra che il legislatore non

possa prevedere una ipotesi ormai storicamente superata.

Per quanto riguarda l'articolo 3, innanzitutto propongo la soppressione nel primo comma delle parole: « e da un rappresentante della regione interessata ». Questo perché si tratta di una inutile ripetizione rispetto a quanto già previsto all'articolo 10 della legge n. 1221.

Ricordo inoltre che la I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole a condizione, fra l'altro, che dopo il primo comma, sia aggiunto il seguente altro: « Sui provvedimenti da adottare ai sensi del comma precedente sarà in ogni caso preventivamente sentita la regione interessata, la quale dovrà far conoscere le proprie eventuali osservazioni entro 30 giorni dalla richiesta ». Al riguardo preannuncio sin da ora la presentazione di un apposito emendamento.

Come i colleghi sanno, mi ero già espresso favorevolmente sulla richiesta che una parte dello stanziamento fosse dirottato a favore della ferrovia Napoli-Aversa-Santa Maria Capua Vetere. Ho esaminato il problema insieme ad altri colleghi e ci è sembrato difficile sia ricorrere alla decurtazione di una parte dello stanziamento, sia assegnare un piccolo stanziamento, in misura simbolica; tuttavia ci è sembrato necessario che si arrivi ad una unificazione della gestione delle ferrovie secondarie e che quindi sia un errore continuare ad assegnare stanziamenti a favore di queste linee indipendentemente dal loro coordinamento. Per questi motivi proporrò un emendamento all'articolo 3, inteso a far sì che i programmi di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea siano approvati con un unico decreto, previa presentazione di un piano unitario che preveda l'ammodernamento e il coordinamento non solo di queste tre ferrovie ma anche della ferrovia Napoli-Aversa-Santa Maria Capua Vetere, riunendo in una unica gestione le quattro ferrovie secondarie al fine di realizzare un servizio più efficiente e razionale per l'intera area metropolitana di Napoli.

Sempre all'articolo 3, proporrò poi un altro emendamento inteso ad aggiungere, al primo comma, dopo le parole: « Ministero dei trasporti », le parole: « salvo quanto disposto al comma successivo ». Le quattro ferrovie di cui ho parlato sono tutte gestite da società per azioni in mano pubblica, e quindi la loro unificazione in una unica azienda non dovrebbe rappresentare un problema di

difficile soluzione. Gli emendamenti da me preannunciati hanno appunto lo scopo di dare un efficace strumento al Ministero dei trasporti affinché possa meglio procedere all'organizzazione unitaria di queste società. Ritengo infatti che, se ci limitassimo a presentare e approvare un semplice ordine del giorno, esso avrebbe un valore puramente platonico perché, senza una costrizione legislativa, non approderemmo ad alcunché di concreto nella direzione auspicata di una unificazione di queste gestioni. Questo è il convincimento che mi sono fatto parlando con autorevoli personalità napoletane.

Vi sono poi altri emendamenti: all'articolo 4, ad esempio, la V Commissione bilanci ha imposto lo slittamento di un anno degli stanziamenti ivi indicati e proporrò al riguardo un apposito emendamento.

Un altro grave problema su cui richiamo l'attenzione della Commissione è quello relativo all'articolo 6: su questo articolo, che può sembrare piuttosto farraginoso, si è appuntata l'attenzione della I Commissione affari costituzionali, che ne ha chiesto la soppressione; debbo dire che in linea di massima concordo con il parere della predetta Commissione, perché mi sembra assurdo che ogni volta che variamo una legge che stanziava alcuni fondi per l'esecuzione di opere pubbliche, dobbiamo prevedere un articolo *ad hoc* per le licenze edilizie, i permessi di fabbricazione, l'inizio dei lavori e così via, con il pretesto che le attuali leggi sulle opere pubbliche prevedono procedure troppo lente e che è necessario aggirare gli ostacoli: così infatti non ci accorgiamo di creare nuove remore, rischiando, per di più, di provocare il caos nella pubblica amministrazione. Anche per l'articolo 6 vi è tutta una serie di obiezioni, che si appuntano sulla sua scarsa chiarezza e sulla sua inefficacia ai fini di uno snellimento delle procedure: per questo ritengo sia necessario chiarire questi aspetti una volta per tutte, tanto più che trattasi di lavori di ordinaria amministrazione, anche se straordinari dal punto di vista del finanziamento. Non mi sembra logico, ripeto, che ogni volta che stanziavamo alcune somme per un processo di ammodernamento delle nostre ferrovie, dobbiamo inventare un articolo che dica con quali norme devono essere approvati i relativi lavori ed è per questo che ritengo opportuno il parere della I Commissione, salvo che la nostra non sia di contrario avviso.

Una alternativa che mi è stata prospettata, ad esempio, è quella di utilizzare la for-

mulazione adottata dal Consiglio dei ministri per il disegno di legge sulle centrali dell'ENEL, ma, essendo questo un settore profondamente diverso, penso che tale soluzione non potrebbe essere applicata nel nostro caso.

Per quanto riguarda l'articolo 7, il Ministero dei trasporti ne ha proposto una nuova formulazione, che sarà mia cura formalizzare con un apposito emendamento, mentre, per quanto attiene all'articolo 8, la V Commissione bilancio ha imposto una modificazione del primo comma relativamente alla copertura dell'onere finanziario. Anche di ciò mi darò carico con apposito emendamento.

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

**KORACH.** Anche il gruppo comunista presenterà alcuni emendamenti che io vorrei illustrare. In sostanza, essi tendono ad ottenere gli stessi risultati di quelli preannunciati dall'onorevole Marzotto Caotorta, con la differenza ovviamente, che, facendo parte noi comunisti dell'opposizione e l'onorevole Marzotto Caotorta della maggioranza, i nostri intendono impegnare il Governo in modo più radicale.

I problemi che questo disegno di legge solleva sono essenzialmente di tre ordini. Il primo è di contenuto immediato e riguarda l'entità dello stanziamento. Noi comunisti riteniamo che la ferrovia « Alifana », nel quadro della situazione territoriale del paese, rivesta una importanza uguale, se non maggiore, rispetto alle altre linee, per cui, non sembrandoci che uno slittamento degli stanziamenti da cinque a sette anni sarebbe sufficiente, occorrerebbe aumentare lo stanziamento.

**MARZOTTO CAOTORTA, Relatore.** Ma sono già previsti sette anni.

**KORACH.** Occorre però tener conto delle solite lungaggini.

Il secondo ordine di problemi è quello del rapporto con le regioni. La determinazione del piano per le ferrovie non può essere lasciata, infatti, al rapporto diretto fra i concessionari ed il ministero, anche quando i concessionari siano enti pubblici, perché noi sappiamo che vi sono situazioni differenziate e, comunque, enti di gestione diversi, i quali fatalmente, se non saranno impegnati per legge ad un certo coordinamento a carattere regionale, tenderanno a marciare ognuno in direzione diversa.

Quando noi comunisti sosteniamo che è la regione che deve esprimersi, questo implica, a livello regionale, un dibattito interno, in sede di consiglio, per richiedere l'emanazione di provvedimenti da parte della giunta; mentre è chiaro che la semplice presenza di un rappresentante, che potrebbe essere perfino un funzionario, non ha questo significato. Certo è che la soluzione più semplice sarebbe quella secondo la quale, quando si varano leggi di questo genere, si preveda il passaggio di queste ferrovie alla competenza regionale. La situazione odierna invece è la seguente: vi è, sì, una legge che consente il passaggio della competenza, ma essa non permette il passaggio dei finanziamenti. D'altra parte, non si può chiedere il concerto, perché si dice che fra un ministero ed una regione esso non è possibile.

Noi comunisti proporremo che la regione intervenga nella fase della progettazione con un apposito emendamento aggiuntivo all'articolo 3.

**MARZOTTO CAOTORTA, Relatore.** Questo emendamento si porrebbe in alternativa a quello da me preannunciato in recepimento del parere reso dalla I Commissione affari costituzionali?

**KORACH.** Sì. Vi è poi la grave questione rappresentata dal fatto che le previsioni di spesa debbono contenere l'importo della revisione dei prezzi. Da questo punto di vista, a mio avviso, non vi sarebbe disposizione più corretta — sotto il profilo puramente finanziario e gestionale delle società — di quella che prevedesse realisticamente la clausola della revisione dei prezzi, nel senso di garantire, evidentemente nel breve periodo, i mezzi necessari al completamento di un determinato programma di lavori.

In realtà, inserita nella legge, la previsione della revisione dei prezzi, estesa a tutto il periodo necessario al completamento delle opere, non fa che limitare l'esecuzione effettiva delle stesse a una parte soltanto di quelle previste nei programmi finanziati con il provvedimento in discussione. Ciò provoca sprechi enormi, come nel chiaro esempio del raddoppio della linea Genova-Ventimiglia, lasciando per anni opere incomplete e, quindi, inutilizzate.

Occorre se mai dare al ministero la possibilità di integrare gli stanziamenti, non per ampliare i programmi approvati, ma per garantire la integrale esecuzione.

Approvando questo provvedimento noi approviamo non una spesa ma un piano di lavori, indicati nel progetto di legge con un importo ai valori attuali; ciò che va garantito è, quindi, l'esecuzione del piano previsto, non il contenimento della spesa.

Un chiaro esempio è fornito dalla « direttissima » Roma-Firenze che, ancor prima di essere terminata, ha registrato un aumento di spesa pari a circa tre volte quella prevista all'inizio dei lavori.

Un'altra questione riguarda l'articolo 7 del disegno di legge, che concerne i rapporti che intercorrono tra concessionari e Stato, articolo poco chiaro e probabilmente pleonastico. Il problema sorge quando noi investiamo, per esempio, 90 miliardi di lire per una ferrovia che ne vale circa 8 (questo è il valore che il ministero ha attribuito alle ferrovie Nord-Milano) e diamo, quindi agli attuali concessionari un valore dieci, undici volte superiore a quello effettivo della concessione. La regione, inoltre, investirà altre decine di miliardi, e in circa quindici anni intercorrenti tra il termine probabile dei lavori e la scadenza della concessione nel duemila non permettono nemmeno l'ammortamento finanziario della spesa; ancor peggio per la Cumana, la cui concessione scade, se non vado errato, nel 1977. Nessuno può poi garantire che il ministro dell'epoca non provveda ad assumere la gestione governativa delle linee.

Ricordo perfettamente, a questo riguardo, le parole dell'allora ministro Preti, che si oppose con tenacia alla presenza di enti pubblici o di società pubbliche in questo settore e che anzi presentò un progetto di legge per il riscatto delle concessioni a favore della gestione governativa.

Occorre, quindi, rifare integralmente gli atti di concessione, regolando in maniera chiara i rapporti economici fra Stato e concessionarie, così come fu fatto in occasione della elettrificazione delle ferrovie Nord-Milano, prolungando per 50 anni fino al duemila la concessione.

Proporrei, in definitiva, data l'esistenza di tutta una serie di emendamenti preannunciati da parti diverse ma, secondo me, tutti orientati in una certa direzione, di istituire un gruppo informale di lavoro, anche perché su tali emendamenti dovremo chiedere il parere alla I Commissione affari costituzionali e alla V Commissione bilancio.

POLI. Io vorrei sollevare una questione di metodo, dal momento che ci troviamo di

fronte ad una situazione di inflazione costante: la lira ogni giorno vale infatti sempre meno. Trattandosi di un provvedimento che stanziava pur sempre la somma di 200 miliardi di lire, indubbiamente, da parte degli « addetti ai lavori », deve essere posta una particolare attenzione al problema. Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha svolto una brillantissima relazione, ma evidentemente ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che, a parere dello stesso relatore e dei rappresentanti della minoranza, ha bisogno di un notevole lasso di tempo per la sua approvazione. Vorrei perciò anche io proporre che si costituisca un gruppo informale di lavoro in modo da evitare una discussione farraginosa, che non consentirebbe di approfondire la materia, e da poter valutare in tutta la loro portata gli emendamenti preannunciati questa mattina, che sono tutti di notevole importanza.

Vorrei fare anche un'altra considerazione di merito, che riguarda però la politica generale. Mi permetto di fare presente all'onorevole sottosegretario che, durante il dibattito in aula sul bilancio di Stato, nel corso del quale sono state sottolineate numerose ed importanti questioni, il signor ministro non era presente e perciò non ha potuto prenderne atto. Mi permetto, dunque, di rileggere ora parte del mio intervento in quella sede, nell'intento di sottolineare ancora una volta i problemi che, secondo me, in tale materia non debbono essere trascurati.

« Se si considera che in media l'80-85 per cento delle complessive spese di esercizio sono rappresentate da retribuzione del personale, è evidente che siamo giunti ad un punto in cui non può più essere rinviato il già previsto programma di ristrutturazione tecnica delle varie imprese. È chiaro che una politica seria che si proponga l'effettivo risanamento di questo settore, non può avere come tappe valide, sul piano sociale, i provvedimenti settoriali posti all'attenzione del Parlamento per le ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea. Con questi provvedimenti, infatti, si privilegierebbero solo le linee di concessione che ho nominato, ma non si risolverebbe certo il problema generale che, a mio avviso, deve avere una sola soluzione: l'eaborazione di un piano organico, completo, che preveda nel giro di cinque anni la ristrutturazione di tutto questo settore, costituito da linee e reti ferroviarie che svolgono servizi di natura suburbana e metropolitana, con caratteristiche di di traffico pendolare. Un problema la cui

soluzione condiziona l'ulteriore espansione delle varie attività produttive nelle zone servite dalle linee di cui trattasi. Le gestioni governative costano al paese ogni anno non meno di 37-38 miliardi di lire. Riteniamo che questo settore meriti una approfondita analisi, per i delicati problemi che esso propone all'attenzione del Governo e del Parlamento. Non vi è dubbio che si tratta di un settore molto importante, che riguarda tanto la navigazione locale quanto importanti linee ferroviarie che si snodano in popolate zone del nord e del sud della penisola, nonché in Sardegna ».

Premesso tutto questo, chiedo scusa per la mia insistenza su questo argomento, ma, dal momento che questa mattina sono state preannunciate modificazioni di notevole importanza al disegno di legge in discussione, chiedo che la discussione stessa sia continuata da un gruppo informale di lavoro, che esaminerà gli emendamenti preannunciati al fine di valutarne l'esatta portata.

**MANCINI ANTONIO.** Sono d'accordo con le considerazioni fatte dal relatore nel raccomandarci l'approvazione di questo disegno di legge. Credo anche che alcuni punti possano essere oggetto di un ulteriore chiarimento, visto che nel corso di questa discussione è riaffiorato il tema delle regioni e del loro intervento, auspicato per l'esecuzione di opere così impegnative. Credo che sarebbe stato più corretto se si fosse previsto un contributo alle regioni perché provvedessero direttamente ad ammodernare certe linee, anche perché nel caso specifico stiamo esaminando i problemi di linee ferroviarie di importanza più regionale che nazionale, la cui gestione andrebbe totalmente trasferita alle regioni interessate. Sono anche del parere che non sia necessario chiedere il parere delle regioni su questa materia, perché sembrerebbe una richiesta ironica nei riguardi delle amministrazioni che debbono approvare i progetti. Infatti, se ci riferiamo a queste amministrazioni, esse sono sottoposte alla piena supremazia gerarchica della regione, che è l'unico organo detentore di potere in materia urbanistica. Perciò, le commissioni edilizie non sono altro che organismi sottoposti alla volontà gerarchica e normativa delle regioni, sia sul piano amministrativo sia sul piano legislativo.

Quanto al merito al provvedimento, sono d'accordo con il relatore, onorevole Marzotto Catorta, circa l'impossibilità di prevedere nel testo del disegno di legge un evento futuro

come la revisione dei prezzi, anche perché essa è connessa alla levitazione dei costi, la quale a sua volta è connessa alla incapacità della macchina produttiva, in generale legata al consumo. L'aumento dei prezzi non potrebbe infatti fermarsi ai valori che possiamo ipotizzare. Se si prevedesse per il 1975 una spesa superiore del 20 per cento al livello attuale dei prezzi, volendo comprendere in questa spesa la prevedibile levitazione dei prezzi medesimi, questa potrebbe salire al 40 per cento; sarebbe come volersi mordere la coda. In pratica, cioè, il problema è insolubile.

Le aziende, nel procedere all'esecuzione dei lavori per cui hanno ricevuto il finanziamento, debbono procedere per gruppi di opere che siano in un certo senso funzionali: facendo cioè una scala delle priorità, cominciando con l'appaltare le opere nei limiti delle disponibilità e pagando le revisioni dei prezzi man mano che si presentano, secondo gli stati di avanzamento. Per questi motivi mi sembra che l'inciso dell'articolo 3 debba essere eliminato.

Sempre all'articolo 3, mi sembra che la dizione « funzionario del Ministero del bilancio e della programmazione economica » non sia appropriata. Si dovrebbe, a mio giudizio, sostituire la parola « funzionario » con l'altra « rappresentante ».

Per quanto riguarda l'articolo 6, mi sembra che sia pleonastico dire che il comandante dei vigili del fuoco interviene nella commissione edilizia; questo dimostra che si ignora la composizione della commissione stessa, della quale fanno sempre parte i vigili del fuoco. Inoltre, il sovrintendente, se chiamato ad esprimere il suo parere all'interno della commissione, verrebbe a violare l'autonomia — gelosamente custodita — delle amministrazioni comunali. Quale peso potrebbe poi avere il suo parere in una commissione di circa 15 persone, se il suo voto vale quanto quello degli altri? La sua partecipazione sarebbe insufficiente a garantire la tutela dei poteri propri della sovrintendenza e turberebbe il funzionamento della commissione stessa. Si verrebbe cioè a creare una commissione edilizia diversa a seconda delle occasioni. Per queste ragioni presenterò un emendamento che chiarisce che alcuni termini debbono essere rispettati dai sovrintendenti e dai comandanti dei vigili del fuoco ed altri termini dal sindaco, nella veste di colui che sollecita la commissione a prendere in esame il progetto.

ALESSANDRINI. Concordo innanzitutto sulla proposta avanzata di nominare un gruppo di lavoro per l'ulteriore esame del provvedimento alla luce delle preannunciate modificazioni. Desidero poi aggiungere due considerazioni; una di carattere generale ed una particolare. In generale vorrei rivolgere un invito al Governo perché si arrivi alla ristrutturazione di tutte le linee secondarie nell'ambito di un piano che corrisponda a quella politica dei trasporti, a quel sistema di trasporti integrati dei quali sentiamo sempre parlare. Già nel 1966 vi fu un piano redatto da una commissione interministeriale ma che è rimasto allo stato di programma. Un invito quindi — ripeto — perché si arrivi ad una ristrutturazione rapida ma soprattutto possibile, perché è inutile fare programmi fumosi che poi non è possibile realizzare.

Da un punto di vista particolare, debbo dire che non sono d'accordo, almeno in linea di massima, con la soppressione della clausola della revisione dei prezzi. Mi sembra una norma cautelativa indispensabile in un periodo come l'attuale, caratterizzato dalla levitazione dei prezzi. Siamo di fronte ad un provvedimento del 1974 e certamente alcuni programmi non sono più realizzabili con le somme in esso indicate, dato l'avvenuto rialzo dei prezzi. Ricordiamoci che se alcuni prezzi possono essere bloccati realizzando le opere per blocchi (ad esempio, il materiale rotabile), altri sono invece soggetti a levitazione. In ogni progetto vi è infatti una levitazione media del 10 per cento.

Desidero fare una ultima osservazione, sempre relativa all'articolo 2: io ritengo che vi sia la necessità inderogabile dell'inserimento della ferrovia « Piedimonte » nell'elenco delle sovvenzioni, anche in vista della richiesta soppressione dell'ultimo comma, relativo al riscatto.

Augurandomi che gli emendamenti preannunciati siano utili almeno ai fini di una microprogrammazione, insisto perché questo provvedimento venga sottoposto ad un approfondito esame presso un gruppo informale di lavoro.

MASCIADRI. Pur apprezzando le brillanti osservazioni che qui sono state fatte, debbo però rilevare come difficilmente attraverso questa discussione si potrà approdare a qualche cosa di concreto. A mio avviso, ritengo indispensabile e non solo necessario dibattere la materia in seno a un gruppo informale di lavoro, cercando di sciogliere i nodi che esistono e che ogni volta si ripre-

sentano, senza però allargare troppo la discussione, perché altrimenti rischieremmo di parlare chissà per quanto tempo ancora e con dubbj risultati.

BAGHINO. Desidero fare solo una precisazione, aderendo alla impostazione di non entrare nel merito della questione: già nel corso della precedente seduta, per suo incarico, onorevole presidente, il relatore aveva preso contatto con i rappresentanti dei gruppi. Avemmo così uno o due incontri, grazie ai quali potemmo conoscere i diversi orientamenti emersi.

Oggi, invece, mi sono trovato di fronte all'enunciazione di un gran numero di emendamenti che non conoscevo e sui quali non si può esprimere un parere senza una adeguata meditazione. Anche io, dunque, sono dell'avviso di procedere alla costituzione di un gruppo informale di lavoro per una sollecita prosecuzione dell'*iter* del provvedimento.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Mi dichiaro favorevole alla proposta fatta, tenuto conto dell'urgenza rivestita dal provvedimento.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo non è contrario a questa proposta, ritenendo utile che gli emendamenti che saranno presentati siano approfonditamente esaminati da un gruppo informale di lavoro.

PRESIDENTE. Rimane dunque stabilita la formazione di questo gruppo informale di lavoro, di cui chiamerò a far parte uno o due rappresentanti di ciascun gruppo. L'onorevole Marzotto Caotorta avrà il compito di presiederlo e di elaborare il testo dei vari emendamenti.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

#### Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Autorizzazione alla Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e all'Azienda di Stato per i ser-

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 MARZO 1975

vizi telefonici a superare per il 1973 i limiti di spesa per prestazioni straordinarie » (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2764):

Presenti e votanti . . . . .	31
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	25
Voti contrari . . . . .	6

(La Commissione approva).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Alessandrini, Baghino, Baldassari, Ballarín, Becciu, Belci, Canestrari, Carri, Catella, Ceravolo, Damico, Fiorello, Fortuna, Foscari, Galasso, Guglielmino, Korach, Lombar-

di Giovanni, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Caotorta, Masciadri, Merli, Pezzati, Piccinelli, Pisanu, Poli, Russo Ferdinando, Scipioni, Venturini e Zoppi.

*È in missione:*

Miotti Carli Amalia.

**La seduta termina alle 12,30.**

---

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. GIORGIO SPADOLINI**

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO