

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LIX.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 9 MAGGIO 1951

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI**

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rimessione all'Assemblea</i>):	
Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione. (<i>Approvato dal Senato</i>). (1869) . . .	613
PRESIDENTE	613, 619
SALERNO	613, 617, 618, 619
LOMBARDI RICCARDO	617, 618
BATTISTA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	619
MONTICELLI	619
PETRUCCI	619
SPOLETI	619

La seduta comincia alle 9,50.

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

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge:

Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione. (*Approvato dal Senato*). (1869).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, nella seduta precedente io stesso svolsi la relazione. Dichiaro, ora, aperta la discussione generale.

SALERNO. Onorevoli colleghi, dopo la lettura del voluminoso fascicolo trasmessoci dalla Segreteria della nostra Commissione e dopo aver vagliato, per quel che mi è stato possibile, i termini ed il contenuto della legge, debbo dire, in tutta coscienza, che non sono rimasto persuaso. Non delle finalità della legge, beninteso, bensì del metodo e della bontà degli strumenti indicati nella legge per conseguire quegli scopi.

Senza dubbio, al pensiero che la legge tende a risanare quelle caotiche, e in alcuni punti abominevoli, ferrovie secondarie che tutte le zone depresse conoscono; al pensiero che tale risanamento darebbe indubbiamente lavoro ad officine e stabilimenti, il nostro favore nei riguardi della legge viene stimolato, in quanto non v'è nessuno di noi che non aspiri al miglioramento di queste deprecate ferrovie, che non desideri che i nostri stabilimenti lavorino al più alto regime possibile.

Però, se anch'io apprezzo il fine che la legge persegue, non posso sottacere i profondi dubbi e l'aperto dissenso che nutro per il metodo adottato, dissenso che non vien meno neanche alla lettura dell'indicazione di urgenza che accompagna il disegno di legge. L'urgenza, difatti, senza dubbio ci deve rendere solleciti nell'esame del provvedimento, ma non al punto da precipitare le

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 MAGGIO 1951

cose e renderle peggiori di come sono, o, per lo meno, di non migliorarle. Di quest'urgenza abbiamo fatto cattiva prova in altri settori: sotto il suo assillo abbiamo varato subito, per la buona volontà delle due Assemblee, la legge sulle costruzioni navali e poi, in un certo senso, si è dovuto tornare indietro non essendo la legge stessa idonea al conseguimento dei fini per i quali era stata predisposta. Tuttavia in quel caso io comprendevo l'urgenza; non qui, dove in sostanza si vorrebbero sanare delle situazioni che si trascinano da decenni e alle quali non apporliamo nessuna radicale innovazione: anzi, semmai, ci proponiamo di perpetuare proprio quei sistemi che hanno portato alle conseguenze che oggi lamentiamo.

E allora, in virtù di queste considerazioni, io esorto, sì, ad esser solleciti, ma ad esaminare a fondo tutto il problema, col proposito di migliorarne non soltanto la forma, ma soprattutto la sostanza.

Qual'è lo scopo della legge? Lo dice l'articolo 1: il risanamento, mediante l'ammodernamento, la trasformazione o la sostituzione degli impianti e del materiale rotabile, delle ferrovie, tramvie e filovie extra urbane in regime di concessione.

Noi meridionali conosciamo a fondo questo problema: dalle ferrovie Calabro-Lucane a quelle Sud-Est, da quelle Sarde a quelle della Sicilia e della Campania (e includo anche la Campania, benché in essa sia esercita una delle migliori ferrovie secondarie esistenti in Italia: ma in compenso vi è la funicolare Pugliano-cratero del Vesuvio che ha il coefficiente di 17, uno dei più alti in *deficit* fra le ferrovie secondarie!), noi abbiamo tutta una disgraziata rete di queste ferrovie. Come si può arrivare al loro risanamento? Si noti bene che la situazione non è deficitaria soltanto da un punto di vista economico, ma anche dal punto di vista funzionale. Ora quali sono le cause che hanno rese deficitarie le ferrovie da questi due punti di vista? Da qualcuna delle varie relazioni che accompagnano il provvedimento in esame (quella del Governo, quella del Senato e quella, aurea, del nostro Presidente) potrebbe desumersi che una delle cause di tanto sfacelo sia stata la guerra. Per conto mio ritengo quest'affermazione errata. Che cosa c'entra la guerra? Per i danni causati dalla guerra ha provveduto un'altra legge, quella del giugno 1949, per la quale sono ancora in corso gli stanziamenti, mentre, nel caso che ci riguarda, la guerra non ha niente a che vedere. Della guerra, come fattore distruttivo degli impianti, si è ben tenuto conto, e lo Stato vi

ha provveduto con erogazioni non trascurabili (se ben ricordo, circa 16 miliardi). Ed anche quando si dice che le sovvenzioni stabilite a favore degli enti concessionari delle ferrovie non rispondono più all'attuale situazione economica, a causa della svalutazione della moneta, si dice qualcosa per cui la guerra c'entra, ma non come fattore diretto di distruzione o di danno. E all'uopo bisogna tener presente che le sovvenzioni sono state maggiorate abbondantemente con quei tali sussidi integrativi che hanno aumentato le sovvenzioni stesse fin oltre il giusto e il necessario!

Si parla poi di un'altra causa, oltre quella della guerra, ritenuta addirittura fondamentale: l'aumento di alcuni costi, come quello dei combustibili, dell'energia elettrica e dei materiali di consumo in genere; causa questa cui va aggiunta anche la vetustà ed il deperimento degli impianti e del materiale rotabile. Per effetto di questa causa si vedono ancora in circolazione vecchie carcasse antidiluviane le quali, per la loro lentezza e per la mancanza di ogni comodità, non attirano più la clientela dei viaggiatori, molti dei quali preferiscono riversarsi su altri servizi. A corollario di tutto ciò si sostiene che le spese sono eccessive, laddove, mediante rammodernamenti, restaurazioni e risanamenti, le imprese esercenti potrebbero raggiungere il duplice risultato di accrescere il numero dei viaggiatori e di diminuire le spese di gestione, ottenendo nello stesso tempo un notevole miglioramento nel servizio.

I fatti potranno stare anche così: ma io mi domando innanzitutto se codeste aziende sono pubbliche o private. Dal momento che sono private, è logico desumere che per trovarsi in simili condizioni, esse, durante il periodo della concessione, non hanno fatto nulla perché i loro esercizi si rendessero attivi e consoni al progresso tecnico dei nostri tempi.

Intendo, a questo proposito, fare una dichiarazione. Quel che dico non ha nessun carattere spiccatamente politico, perché in questo campo non esiste una questione politica pregiudiziale: è tutta una questione di convenienza e di utilità collettiva. E pertanto ritengo che quel che dobbiamo fare in favore delle ferrovie secondarie non deve andare in definitiva a beneficio di industrie private le quali hanno dimostrato di non essere idonee al compito loro affidato, e nei cui confronti la concessione non ha sortito quei risultati per i quali l'istituto della concessione fu creato. Teniamo presente che la concessione è un beneficio niente affatto indiffe-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 MAGGIO 1951

rente: esso determina, in sostanza, una situazione di monopolio, perché rende impossibile ogni esercizio di concorrenza ad impianti fissi, e limita e ostacola oltre ogni dire i servizi automobilistici, com'è a conoscenza di tutti!

D'altra parte lo Stato ha affidato la gestione di un servizio a privati perché non ha voluto correre rischi nella gestione. E perciò si è avvalso, come ha rilevato giustamente il relatore della nostra Commissione, della legge del 1912, la quale stabilisce il principio che lo Stato può affidare a privati cittadini l'esercizio di pubblici trasporti, riservandosene il controllo, ma lasciando il rischio economico a carico dell'imprenditore, salvo a corrispondere eventuali sussidi di costruzione una volta tanto, e di esercizio in limiti determinati. Tali sussidi furono, per le ferrovie, corrisposti sotto la voce delle «sovvenzioni». Ma il concetto informatore della legge era che il rischio economico non dovesse ricadere sullo Stato, il quale doveva limitarsi a corrispondere in taluni casi delle semplici sovvenzioni. E invece è accaduto che queste industrie private, o perché non hanno avuto la possibilità di rendere attive le linee esercite per la loro naturale ed originaria anti-economicità, o perché le linee stesse erano gestite con una riserva mentale (quella di costringere lo Stato a colmare i disavanzi che si sarebbero andati verificando), non hanno fatto onore alla loro funzione economico-sociale. Ond'è che, indipendentemente dal fatto che appartengo ad un partito che considera come il culmine dell'attività economica la collettivizzazione, debbo affermare che, quando un'industria privata vien meno alla sua funzione, quando dimostra di essere una cattiva amministratrice, si rende necessario l'intervento dello Stato.

Non sono, le mie, affermazioni vaghe o interessate; io non parlo per cieco attaccamento ad astratte tesi economiche, giuridiche o sociali, ma in base alla diretta constatazione dei fatti. Io rilevo che da parte di queste imprese non è stato fatto nulla per mettersi in condizioni di economicità, per aggiornarsi, per perfezionarsi. Quale industria privata, infatti, può sostenere la concorrenza se non si aggiorna, quale impresa risponde alla sua funzione specifica di libera impresa se non si mette in condizioni di produttività?

Le cause di questa situazione sono due: o queste linee sono costituzionalmente inidonee a divenire economiche, ovvero l'accidia e l'infingardaggine interessate delle

aziende ne hanno determinato il disservizio. E quando io leggo nella relazione dell'onorevole Corbellini al Senato che queste ferrovie non possono ritrarre dai prodotti dell'esercizio quanto è necessario per effettuare lavori di trasformazione e di potenziamento, e che, allo stato attuale delle cose, sarebbe vano il ricorso al capitale privato che non si lascerebbe attirare da aziende con bilanci sostanzialmente fallimentari, allora io mi domando: dov'è più il carattere, la natura, la funzione specifica dell'azienda privata? Questa non è che una comoda gestione; e tanto vale che sia una gestione statale.

Come, vedete qui i partiti non c'entrano. Se consideriamo che le ferrovie principali sono state statizzate nel 1905, quando la Camera era composta per otto decimi di uomini di destra e solo per una modesta minoranza di rappresentanti dei partiti socialisti, si deve ammettere che la politica nel caso in esame è estranea: è questione di logica, di amore per il proprio paese.

Con questa legge s'intende risanare l'esercizio delle ferrovie secondarie: risanarlo nel senso di stabilire quali di esse possano essere messe in uno stato di sicura economicità. E di quelle che tale possibilità non hanno, che cosa sarà fatto? Ecco il dilemma. Secondo il progetto, da una parte si dovrebbero sopprimere le ferrovie che naturalmente, inesorabilmente sono anti-economiche perché attendono all'esercizio in zone depresse, dove qualsiasi ammodernamento non potrà mai dare risultati economici, dall'altra si dovrebbero risanare quelle che, pur avendo potuto essere economiche, non lo sono state per incuria delle aziende private. In quest'ultimo caso si premierebbe l'accidia di coloro che non hanno messo le aziende in condizioni di economicità, mentre nel primo caso si colpirebbero e si sopprimerebbero le aziende costituzionalmente antieconomiche, anche se assolvono una funzione di innegabile utilità. Il che non avrebbe senso, tanto più che sono in giuoco erogazioni le quali, tra sovvenzioni e contributi per impianti, ammontano a miliardi. Vero è che, secondo l'impostazione del progetto, lo Stato non prenderebbe queste somme dal vivo, ma esse rappresenterebbero la capitalizzazione di economie che lo Stato verrebbe a realizzare qualora si addivenisse al perfezionamento ed al potenziamento delle aziende, in quanto si ridurrebbero notevolmente le sovvenzioni. Questo però è un ragionamento fatto sulla carta e, quindi, ipotetico, come tutti i ragionamenti del genere. Comunque, le sovvenzioni dovrebbero rap-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 MAGGIO 1954

presentare, secondo i calcoli, una somma non indifferente — circa 16 miliardi —, il cui valore è pari alla metà del costo previsto per gli impianti da risanare nell'Italia centrale e settentrionale, e al 75 per cento degli impianti dell'Italia meridionale.

Ora, io dico: perché si deve perpetuare per altri 35 anni una situazione condannabile, tanto più che queste aziende che dovrebbero beneficiare del pubblico danaro sono venute meno alla loro funzione economico-sociale? Perché perpetuare un sistema del quale la legge in discussione è la dimostrazione più chiara del fallimento? Se un giorno lo Stato deve rientrare nella proprietà, sia pure parziale, di queste ferrovie e recuperare parte del danaro erogato, come sembra desumersi dall'articolo 3, ultimo comma, del disegno in discussione, non sarebbe più conveniente e più utile al paese che lo Stato facesse un altro sacrificio e giungesse oggi alla soluzione radicale del problema? Perché perpetuare la situazione attuale per altri 35 anni? Perché aspettare 35 anni prima che gli impianti fissi ritornino allo Stato? E che cosa ritornerà allo Stato dopo tanto tempo? Ve l'immaginate in quali condizioni saranno fra 35 anni quelle rotaie, quei fili? E quel materiale mobile, che fra 35 anni dovrebbe essere ripartito fra esercente e Stato?

E allora io ripeto il mio pensiero: stando così le cose, lo Stato faccia un altro sacrificio e risolva radicalmente il problema dei trasporti, tanto più che così la questione si risolverebbe anche dal punto di vista sociale.

Essa, infatti, non è soltanto economica. L'articolo 1 del disegno di legge dice che la Commissione ministeriale dovrà decidere delle linee idonee ad essere risanate e di quelle che dovranno essere proposte per la soppressione. In quest'ultimo caso bisognerà anche tener conto della funzione sociale delle linee, e non soltanto dell'attività economica, per cui innegabilmente la funzione sociale esiste, ed è forse di maggiore importanza di quella stessa economica. In Senato si è parlato a questo proposito da molti, e l'onorevole Sottosegretario ai trasporti che ha seguito quelle discussioni sa che un senatore non sospettabile politicamente, un senatore che è anche una delle più alte personalità nel campo della magistratura, il senatore Azara, parlando delle ferrovie sarde, arrivava alle mie stesse conclusioni, ed anzi usava delle espressioni che facevano chiaramente comprendere come nel suo intimo si trovasse sul mio stesso binario e concludeva: lo Stato non può agire come un qualsiasi industriale o come un qualsiasi spe-

culatore; lo Stato ha finalità di interesse pubblico e per soddisfare le esigenze dei cittadini deve compiere dei sacrifici anche se da questi non deriveranno vantaggi economici.

Or, se questa è la situazione, se è chiaramente dimostrato che le aziende sono, per un verso o per l'altro, irrimediabilmente antieconomiche, quale può essere il momento migliore perché lo Stato intervenga, come nel 1905, e completi e sistemi davvero la rete ferroviaria italiana la quale, per varie ragioni, ha bisogno di essere seriamente e saldamente collegata?

Io non intendo professare una specie di feticismo per la statizzazione dei servizi, ma devo aggiungere che a questa conclusione della statizzazione certo non sarei pervenuto se le aziende private avessero dimostrato di saper adempiere ad una funzione di utilità per il paese. Ciò non è accaduto, anzi si è verificato precisamente il contrario, e pertanto la soluzione da me prospettata diventa una logica necessità.

Badate infine, onorevoli colleghi, che come è impostata la legge, difficilmente si raggiungerà lo scopo voluto: oltre che per le ragioni che ho dette, anche per l'insufficienza della somma a disposizione. Pensate che recentemente abbiamo deciso di stanziare in due soli esercizi due miliardi e 300 milioni per la ferrovia Trento-Malè, la quale ha un percorso di appena 70 chilometri! Ora, se per settanta chilometri si è ritenuto di dover impiegare circa tre miliardi (la differenza sarà a carico della regione), quanto sarà necessario spendere per restaurare tutta la rete delle ferrovie in concessione, che si sviluppa su un percorso di circa 5.200 chilometri? Possono essere sufficienti i sedici miliardi che sono previsti; oppure questi miliardi dovranno costituire soltanto una delle solite erogazioni di cui noi meridionali abbiamo fatto tanta dura esperienza? Ma dove vogliamo arrivare con queste erogazioni a getto continuo? Il risanamento non si avrà mai in questo modo. Tanto più che l'impegno è per 35 anni, mentre fra dieci o quindici anni le esigenze della vita moderna, la nuova tecnica dei trasporti con i suoi continui ed incessanti progressi richiederà nuovi e diversi mezzi di locomozione.

Ne consegue, quindi, che anche da un punto di vista tecnico ed economico noi non riusciremo con questo disegno di legge ad ottenere i risultati che vorremmo.

E infine, perché erogare delle somme senza che lo Stato riceva una contropartita? Eppure, i benefici che offre questa legge non sono indifferenti: c'è la sovvenzione, la quale

viene elevata per l'adeguamento alle mutate condizioni economiche dell'esercizio, ci sono i contributi per il potenziamento tecnico ed economico, e ci sono infine le garanzie sussidiarie che lo Stato offre agli istituti finanziari. Gli imprenditori sono ben assicurati per 35 anni a spese dello Stato; ma se poi tutto va a monte, se ne vanno i denari dello Stato. E non credo che noi possiamo approvare tutto ciò.

Nel progetto governativo era previsto il caso in cui, decidendo quella tal Commissione per la soppressione di una linea, fosse vagliata la convenienza di farla esercitare da un servizio automobilistico. Nel disegno che ci è stato presentato dal Senato ciò non esiste più. Ed io debbo richiamare l'attenzione della Commissione su una gravissima lacuna della legge: quella tal Commissione, a suo giudizio, stabilisce quali sono le aziende che possono essere risanate e quelle che non ritiene risanabili. Queste ultime debbono essere soppresse con una legge...

LOMBARDI RICCARDO. Non esiste l'istituto della soppressione.

SALERNO. Ed anche se esistesse, che cosa significa sopprimere? Dove andranno gli impianti? Che cosa si metterà al posto di quella linea? Come sarà risolto il problema? La legge non dice nulla. La legge è monca. Con tutti i difetti del disegno originario, che prevedeva di convertire in linee automobilistiche le ferrovie non risanabili, era preferibile quella proposta, se non altro perché completava il progetto stesso. Nel caso in esame, invece, non è prevedibile che cosa possa accadere.

Anche io mi sono preoccupato del lavoro che questi fondi potrebbero procurare a stabilimenti ed officine: ed è un argomento importante per chi conosca lo stato dei nostri stabilimenti metallurgici, specialmente di quelli del Mezzogiorno: ogni goccia d'acqua è una manna per essi. Ma con quale criterio saranno distribuiti i lavori? Altro mistero!

Concludo dicendo che noi abbiamo dinanzi un disegno di legge importantissimo, che non attiene soltanto ai trasporti, ma che investe addirittura tutta la nostra vita economica. Con le molte e gravi lacune che presenta, questa legge, nonostante i buoni proponenti, non offre i mezzi adeguati per raggiungere le finalità previste. Per me il problema non si risolve ricalcando dei sistemi che hanno già dato cattivi risultati. Per me il problema si risolve con radicali provvedimenti, e cioè con la statizzazione di queste ferrovie.

LOMBARDI RICCARDO. Ho l'impressione che questo disegno di legge non avrebbe suscitato tante preoccupazioni, buona parte delle quali sono state espresse dall'onorevole Salerno, se non fosse stato così pretenzioso.

Il disegno di legge, frutto di una lunga elaborazione da parte degli organi del Ministero, era ispirato, nel suo testo originario, ad un concetto informatore che era, a mio avviso, sanissimo: trasferire dalla categoria della sovvenzione alla categoria del contributo, per opere determinate e controllate da un organo pubblico, gli oneri che lo Stato si assume per il mantenimento e lo sviluppo delle ferrovie di cui il disegno di legge si occupa. E rimane un criterio sano, qualunque debba essere il destino di questa legge: cioè, non contributi a fondo perduto, ma sovvenzioni trasformate, almeno parzialmente, in contributi diretti a fini precisi sotto il controllo della legge. Insomma, il criterio regolatore del disegno deve essere mantenuto.

A questo primo criterio, sempre nel testo proposto dal Governo, si aggiungeva una certa tendenza ad accettare la superiorità tecnica della strada sulla rotaia. Nella prima impostazione del disegno di legge, l'Amministrazione si proponeva, almeno tendenzialmente, di sostituire una buona parte delle ferrovie secondarie con linee automobilistiche.

Il disegno di legge si configurava, dunque, in questi termini concreti: rivalutazione di alcune sovvenzioni. Non ha importanza che si tratti di sovvenzioni ordinarie o straordinarie, perché in realtà, comunque si chiami la categoria, è il carattere di sovvenzione che risulta preminente. Sarebbe stato sufficiente che la legge si fosse configurata come un intervento dello Stato onde supplire alla carenza tecnica dell'azienda privata. La novità sarebbe consistita nell'intervento dello Stato per facilitare la concessione di crediti e negli eventuali finanziamenti per le trasformazioni strutturali e tecniche. In questi termini la legge non sarebbe stata chiamata di risanamento.

La questione del risanamento si è inserita dopo, al Senato, ed è quella che rischia di portare sul tappeto altri argomenti che sono connessi. Si tratta di stabilire la precisa destinazione degli aiuti. E, in sede di Commissione, sarebbe opportuno definire rapidamente questo problema, perché si saprebbe limitare con esattezza gli oneri che lo Stato assume, non si farebbe dell'equilibrio finanziario asserendo che la somma stanziata rappresenta capitalizzazione di risparmi, e non si darebbe l'impressione che con questa legge si voglia

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 MAGGIO 1951

sistemare un problema in tal modo non sistemabile: una sistemazione effettiva non può venire lasciando ad imprese private, con l'assistenza dello Stato, l'esercizio permanente delle ferrovie di una zona.

L'istituto del risanamento, nel testo trasmessoci dal Senato, non è definito, e, come tale, è pericolosissimo. Che cosa è il risanamento? È economico? E allora la legge dovrà dire che i contributi sono subordinati all'accertamento della risanabilità, che consiste nel raggiungere l'attivo nell'esercizio di queste linee o, almeno, il pareggio del bilancio. In questo modo, il risanamento avrebbe avuto un significato preciso, e non generico come l'attuale. Perché noi ora stiamo per approvare una legge di risanamento, ignorando che cosa si debba intendere per risanamento. E il pericolo di questa incertezza è che, nello stanziare per decenni somme imponenti destinate al risanamento, non abbiamo garanzia alcuna che questo risanamento avvenga effettivamente. Nulla esiste nello strumento legislativo in grado di assicurarci il possibile raggiungimento di questo scopo.

Quale sarà il criterio per stabilire l'avvenuto risanamento?

SALERNO. C'era un articolo, che poi è stato soppresso.

LOMBARDI RICCARDO. Ma nel presente disegno di legge, dopo le variazioni introdotte dal Senato, non esistono disposizioni per la valutazione dell'avvenuto risanamento.

La legge, oggi, risulta indirizzata verso scopi che io valuto eccessivi rispetto allo strumento legislativo e rischia di diventare un puro pretesto. Per esempio, la stessa dizione dell'articolo 1 è la prova certa della sovrapposizione di scopi pretenziosi su scopi inizialmente molto pratici. L'articolo 1 doveva limitarsi a dire che sono da considerarsi risanabili le aziende di cui agli articoli 2 e 3 del disegno di legge. Invece, vien detto che i benefici di cui agli articoli 2 e 3 si applicano alle aziende dichiarate risanabili. E quali chiamiamo risanabili? Quelle aziende a cui si possono applicare gli articoli 2 e 3?

Questa non è, evidentemente, una definizione, ma un giro vizioso. Una parte della responsabilità di questa confusione spetta, quindi, alle modifiche introdotte dal Senato.

Se la questione fosse stata circoscritta, senza avere la pretesa di porre rimedio ad un sistema di cose che non è rimediabile, probabilmente oggi ci troveremmo di fronte ad

uno di quei provvedimenti tipici da esaminare in Commissione. Invece, ci troviamo di fronte ad una impostazione troppo vasta, quale è quella del risanamento.

Ma di risanamento non si può parlare: e per le molte ragioni dette dall'onorevole Salerno e per le altre che si aggiungeranno nel prosieguo della discussione. È solo un piano di proposte affiorato attraverso i lavori del Senato, ma non è un piano serio, perché si sconta per avvenuta una risanabilità basandola su una pura presunzione. Chi assicura che, eseguendo determinati lavori, dopo quattro o cinque anni si avrà quella linea risanata?

Altra grave lacuna è all'articolo 6, dove son messi al passivo proprio i contributi a titolo di sovvenzione dello Stato. La questione degli ammortamenti, poi, non è stata risolta dalle modifiche del Senato: non si dice, infatti, come debbono essere valutati gli impianti.

Ora sceverando la legge da alcune finalità che le sono improprie, e come tali pericolose, non mi opporrei a che essa fosse discussa in seno alla Commissione, rimandando a un secondo tempo l'effettiva risoluzione del problema. Ma ci sarebbero molte cose da stabilire: l'istituto della decadenza, i piani finanziari per l'accertamento dei contributi dello Stato, e così via.

Non v'è dubbio che questo disegno di legge deve essere notevolmente, se non radicalmente, modificato: quindi, sarebbe necessario che ritornasse al Senato. Ora, se riteniamo che la discussione in Commissione possa far guadagnare del tempo, discutiamo pure: vuol dire che si troverà un accordo. Ma se noi riteniamo di dover insistere nel considerare questa legge come una soluzione del problema delle ferrovie secondarie, allora rimandiamo la discussione in seno all'Assemblea, avendo il problema un interesse troppo vasto. In questi ultimi tempi, proprio in seguito alla presentazione di questo provvedimento, vi è stata nel paese tutta una serie di congressi, di convegni e di riunioni per l'esame del problema dei trasporti, sì che il disegno di legge ha finito per esser considerato come un punto di partenza di una nuova politica dei trasporti. E, in questo caso, bisogna far molta attenzione. Se si deve iniziare una nuova politica dei trasporti, cerchiamo almeno di partir bene. Ma se si dovesse partire da questa legge, se questa dovesse essere una legge basilare da considerarsi come punto di partenza di tutto un sistema, anche volendo, non potremmo la-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 MAGGIO 1951

sciare alla Commissione una discussione di importanza così fondamentale e così delicata. Ad ogni modo, se dovessimo decidere di discutere in questa sede il disegno di legge, mi riservo di proporre una serie di modifiche e di emendamenti. Io chiedo, però, che la Commissione si pronuncii sull'opportunità o meno che l'Assemblea stessa sia investita dell'esame del disegno di legge.

PRESIDENTE. Il problema deve essere esaminato nel suo aspetto generale, più che nel dettaglio. Considerate le ripercussioni che la legge avrà nel paese, considerato che la legge costituirebbe l'inizio di una nuova politica dei trasporti, considerato, infine, che anche il Senato ha sentito la necessità di discuterla in Assemblea, stabiliamo se vogliamo discuterla in seno alla nostra Commissione oppure rimandarla in Assemblea. Non dimentichiamo che di essa è stato discusso ampiamente in vari congressi, non ultimo quello di Milano dal 4 al 6 maggio; non trascuriamo il fatto che è una legge strutturale di un settore molto importante dei trasporti, a carattere nazionale, a largo respiro, la quale investe notevoli interessi.

Nella mia qualità di relatore, dico subito che avverto l'importanza del problema e preferirei che fosse discusso in Aula:

BATTISTA, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Il Governo non si può pronunciare su una questione di procedura: in questo caso è sovrana la Commissione.

Ma, se mi è consentito, vorrei manifestare la mia opinione. I più competenti nella materia sono certamente in seno a questa Commissione, per cui la discussione, anche in Assemblea, sarebbe sostenuta soltanto dai membri della Commissione stessa. Inoltre, occorrerebbe molto più tempo. Pertanto ritengo che la Commissione possa discutere la legge esaurientemente, apportandovi tutte quelle modifiche che riterrà necessarie.

MONTICELLI. Sono favorevole a che la discussione venga portata in Assemblea, poiché gli interventi precedenti hanno messo in risalto l'importanza strutturale della legge.

SALERNO. Desidero chiarire che tutto quel che ho detto prima aveva la finalità di dimostrare che la presente è una di quelle questioni che escono dall'ambito dei tecnici per entrare nella competenza dei politici o dei tecnici di altri settori. Siccome il comune denominatore di tutta la questione è politico, noi abbiamo il dovere di sentire anche il parere degli altri colleghi. La legge, per i suoi

aspetti politici e tecnici, non può essere ignorata dagli altri colleghi dell'Assemblea. Quanto all'urgenza, non è opportuno sacrificare ad essa i vantaggi connaturali ad un esame più completo e ponderato.

PETRUCCI. Riconosco che la questione è molto importante; concordo con le osservazioni dell'onorevole Lombardi e dell'onorevole Salerno sul merito della legge, però debbo dirvi che questi provvedimenti sono necessari e non si possono procrastinare. Condivido, in questo senso, quanto ha fatto presente l'onorevole Sottosegretario e, pertanto, esprimo parere contrario a che la discussione venga portata in Assemblea.

SPOLETI. Appartengo ad una regione che è servita da ferrovie secondarie, e, pertanto, anch'io avrei urgenza che il problema fosse risolto: ma l'urgenza non deve andare a danno della bontà della soluzione. Noi dobbiamo, anzitutto, risolvere il problema sostanziale: se si debba o meno mutar metodo; e fino a quando non l'avremo risolto, ritengo che sia inutile addentrarci in una discussione tecnica.

Sono convinto di quel che ha detto il collega Salerno, e la mia esperienza convalida le sue opinioni sulla inefficienza di quelle ferrovie: ho sempre davanti a me l'esempio della Calabro-Lucana.

Il problema deve essere risolto in pieno, attraverso ampie discussioni, e prima sul piano politico. E ciò non può avvenire che in Assemblea.

PRESIDENTE. L'onorevole Lombardi Riccardo ha proposto la rimessione in Assemblea del disegno di legge in esame ed alcuni colleghi hanno con lui concordato. Sarebbe sufficiente, a norma del regolamento, che un quinto dei componenti la Commissione firmasse la richiesta; tuttavia, per conferire alla richiesta di rimessione, non già il valore di strumento procedurale di garanzia delle minoranze, ma il più opportuno carattere di formale deliberazione della Commissione, dettata non da preoccupazioni politiche, bensì tecniche, credo sia opportuno procedere ad una votazione per appello nominale. Resta inteso che se dalla votazione risulterà che un quinto della Commissione avrà votato in favore della rimessione, il disegno di legge sarà rimesso all'Assemblea, a norma dell'articolo 72 della Costituzione. Risponderanno sì coloro i quali sono favorevoli alla proposta di rimettere la discussione all'Assemblea: i contrari, risponderanno no.

(Segue la votazione).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 MAGGIO 1951

Comunico il risultato della votazione nominale:

Presenti	30
Astenuti	3
Votanti	27
Favorevoli	23
Contrari	4

L'esame del disegno di legge è pertanto rimesso all'Assemblea.

Hanno risposto sì:

Borsellino, Capacchione, Cara, Cotani, De Martino Alberto, Farinet, Gallico Spano Nadia, Giavi, Imperiale, Lombardi Riccardo,

Maniera, Mazza, Monterisi, Monticelli, Nicotra Maria, Sala, Salerno, Salvatore, Semeraro Santo, Sica, Spoleti, Suraci e Viale.

Hanno risposto no:

Colasanto, Jervolino Angelo Raffaele, Petrucci, Veronesi.

Si sono astenuti:

Caroniti, Marotta e Pertusio.

La seduta termina alle 11,15.