

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

III.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 MARZO 1954

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI ARMANDO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):		Disegni di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Approvazione del testo delle disposizioni per prevenire gli abbordi in mare. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (541)	18	Stanziamento di fondi per il finanziamento dei lavori da eseguire dalle Ferrovie dello Stato per la sistemazione della stazione di Milano Porta Nuova con abbassamento del piano del ferro e l'allacciamento della stazione stessa con la linea di Monza (<i>Urgenza</i>). (290)	21
PRESIDENTE	18	PRESIDENTE	21, 22
CAFIERO, <i>Relatore</i>	18	BIMA, <i>Relatore</i>	21
TERRANOVA CORRADO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	18	MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	22
Proposta di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):		Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1953 alle ferrovie dello Stato ed alle ferrovie in regime di concessione alla industria privata. (583).	23
ANGELINI ARMANDO: Modifica del termine di entrata in esercizio delle navi ammesse alle provvidenze previste dalla legge 25 luglio 1952, n. 949. (635)	18	PRESIDENTE	23, 24, 25, 26, 27, 28, 29
PRESIDENTE	18, 19, 20	PETRUCCI, <i>Relatore</i>	23, 25
DUCCI, <i>Relatore</i>	19	GRAZIADEI	23, 27, 28
JACOPONI	19	MANCINI	24, 25, 26, 27, 28
TERRANOVA CORRADO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	19	SENSI	25, 26, 28
Disegno di legge (<i>Discussione e rinvio</i>):		COLASANTO	26, 28
Autorizzazione della spesa di un miliardo e 850 milioni per l'organizzazione del servizio delle ostruzioni retali per i porti di preminente interesse commerciale. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (540)	20	MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	27, 28
PRESIDENTE	20, 21	Disegno di legge (<i>Discussione e rinvio</i>):	
SENSI, <i>Relatore</i>	20	Modificazione alla legge 11 dicembre 1952, n. 2529, concernente l'autorizzazione all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni di comune aventi particolari importanza, e a concorrere alla spesa per gli impianti di collegamenti telefonici nei capoluoghi di comuni di nuova istituzione (590)	29
SEMERARO SANTO	21	PRESIDENTE	29, 30
GRECO	21		
TERRANOVA CORRADO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	21		

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 MARZO 1954

	PAG.
COLASANTO, <i>Relatore</i>	29, 30
MANCINI	30
VIGO, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i>	30
DUCCI	30
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	30

La seduta comincia alle 10,30.

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

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Approvazione del testo delle disposizioni per prevenire gli abbordi in mare. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (541).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione del testo delle disposizioni per prevenire gli abbordi in mare », che è già stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Il relatore, onorevole Cafiero, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

CAFIERO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi! La questione è molto semplice: si tratta di una specie di regolamento stradale per la navigazione, un complesso, cioè, di norme che servono ad evitare gli abbordaggi in mare.

La nostra legislazione in materia era arretrata, perché il nucleo principale delle norme vigenti risale al 1898. Dal 1898 ad oggi vi sono stati enormi progressi della tecnica, soprattutto nel campo della radiofonia.

Certamente, per evitare con sicurezza l'abbordo, specialmente con la nebbia, che è ancora la grande nemica, occorrerebbe munire di *radar* tutte le navi. Siccome questo non è possibile, è necessario affinare al massimo queste norme, le quali non hanno carattere autonomo, ma sono la risultante di accordi internazionali. Con l'approvazione del disegno di legge in esame, le norme stabilite in sede internazionale diventano legge per il nostro paese.

Detto questo, penso di dover proporre l'approvazione del testo così come è stato presentato. L'osservanza di queste norme non elimina le responsabilità, perché non esaurisce l'accortezza che è necessario avere in mare. Ogni negligenza, anche al di fuori

di queste norme, può costituire il fondamento di una responsabilità.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

TERRANOVA CORRADO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Poiché questo testo doveva avere applicazione dal 1° gennaio scorso, siamo in grande ritardo. Perciò il Ministero ha il dovere, attraverso circolari, di comunicare subito ai naviganti il testo che voi approverete. Dato questo ritardo, prego gli onorevoli colleghi della Commissione di volere approvare il disegno di legge senza ritardo.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

È approvato l'annesso testo delle disposizioni per prevenire gli abbordi in mare, applicabili indistintamente alle navi della marina mercantile e della marina militare nonché agli idrovolanti civili e militari.

(È approvato).

ART. 2.

Le suddette disposizioni entrano in vigore a datare dal 1° gennaio 1954 e da tale data sono abrogati il regio decreto 13 dicembre 1896, n. 577, il regio decreto 26 aprile 1906, n. 164, e il regio decreto 23 giugno 1930, n. 1250.

(È approvato).

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

Discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Angelini Armando: Modifica del termine di entrata in esercizio delle navi ammesse alle provvidenze previste dalla legge 25 luglio 1952, n. 949. (635).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Angelini Armando: « Modifica del termine di entrata in servizio delle navi ammesse alle provvidenze previste dalla legge 25 luglio 1952, n. 949 ».

Comunico che la IV Commissione (Finanze e tesoro) ha espresso parere favorevole.

L'onorevole Ducci ha facoltà di svolgere la sua relazione.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 MARZO 1954

DUCCI, *Relatore*. Credo di dover spendere poche parole per proporre l'approvazione della proposta di legge in esame, che ha già avuto, come ha comunicato il Presidente, il parere favorevole della IV Commissione.

La proposta di legge in oggetto trae origine dalla legge 26 luglio 1952, con la quale furono stanziati 11.400 milioni per la costruzione di navi-cisterna superiori a 10 mila tonnellate di stazza lorda e 600 milioni per navi inferiori alle due mila tonnellate.

Con l'articolo 56 venivano stabiliti i termini entro cui potevano essere impostate queste navi e con l'articolo 66 venivano fissati i termini entro cui dovevano entrare in navigazione.

Per la mancata consegna in tempo utile dei materiali e per difficoltà di altro genere, non tutte le navi previste in questo programma sono state impostate. Si devono ancora costruire 50 mila tonnellate. È evidente, dunque, la necessità di prorogare i termini perché si possa proseguire la costruzione senza che vengano a mancare i benefici di legge. Se non intervenissimo con la proroga, metteremmo i cantieri e gli armatori nella condizione di non poter proseguire i lavori.

Dopo quanto detto, propongo l'approvazione della proposta di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

JACOPONI. Concordo con quanto ha esposto l'onorevole relatore; penso però che la formula usata per la proroga sia un po' troppo ampia: si dice infatti che « il Ministro per la marina mercantile ha facoltà di prorogare i termini stessi qualora sia provato dagli interessati con elementi e documenti certi, che il ritardo non è ad essi imputabile ». Siamo d'accordo sulla proroga, ma sarebbe opportuna una limitazione della stessa.

PRESIDENTE. Quando ho presentato la proposta di legge in esame, al fine di assicurare le costruzioni, anche a scopi sociali, ho inserito questa clausola che ormai ha una sua prassi.

DUCCI, *Relatore*. Era già nel primo testo del 1949.

PRESIDENTE. In altri termini, vi possono essere dei casi-limite nei quali, per causa di forza maggiore, sia necessaria un'ulteriore proroga. Pertanto non si può fare una legge speciale ogni momento. Se stabiliamo un termine, per esempio, di sei mesi, nel frattempo possono verificarsi delle circostanze in cui la forza maggiore domini ogni altro fatto. Ecco perché ci siamo messi nella condizione di usare la stessa formula adoperata in

altre circostanze, che non ha mai dato luogo ad abusi da parte del Ministero perché è stata sempre interpretata in modo severo e restrittivo.

In questo senso credo di poter tranquillizzare l'onorevole Jacoponi.

JACOPONI. Non insisto, ma raccomando la vigilanza.

PRESIDENTE. Questo è giusto.

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

DUCCI, *Relatore*. Concordo con quanto ha detto l'onorevole Jacoponi. La dizione però è abbastanza precisa, e tale da lasciarci tranquilli, perché dice: « Ove l'inizio della costruzione o l'entrata in esercizio non avvenga nei termini sopra indicati, il Ministro per la marina mercantile ha facoltà di prorogare i termini stessi qualora sia provato dagli interessati con elementi e documenti certi, che il ritardo non è ad essi imputabile ».

Tuttavia, la raccomandazione dell'onorevole Jacoponi è opportuna, e cioè che il Ministero sia severo nella valutazione degli elementi che possono essere portati.

TERRANOVA CORRADO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Agli argomenti esposti dal Presidente voglio aggiungere solo alcune osservazioni. Nella relazione si dice: « Da quanto precede si rileva che per le navi cisterna di oltre 10 mila tonnellate di stazza lorda il termine massimo per l'entrata in esercizio, partendo dall'entrata in vigore della legge, è di mesi 22 ».

Ora, voi capite che questi 22 mesi sono veramente pochi, infatti: la presentazione delle domande deve essere fatta nel mese successivo all'entrata in vigore del disegno di legge, poi si deve riunire la Commissione per l'esame dei documenti e praticamente passano almeno due mesi per la valutazione della documentazione e per la scelta delle domande per l'ammissione. Cosicché, il tempo utile per la costruzione del naviglio si riduce ad appena 18 mesi. Orbene, in 18 mesi non è possibile costruire una nave. Ecco perché è indispensabile essere larghi nella facoltà concessa al Ministro di potere eventualmente prorogare questo termine.

Un'altra cosa importante vorrei farvi notare: nell'articolo 66 della legge del 1949 è detto: « Le costruzioni navali di cui al presente capo devono essere iniziate, a pena di decadenza dei benefici, entro quattro mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione ai benefici stessi e devono entrare in effettivo esercizio entro il 30 giugno 1954 ».

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 MARZO 1954

Nel testo della proposta di legge è detto semplicemente: « in esercizio ».

Questa differenziazione è quanto mai opportuna, perché è chiaro che la nave deve poter beneficiare di quello che la legge prescrive. Il beneficio deve cominciare da quando la nave è potenzialmente in esercizio, perché la nave può essere potenzialmente in esercizio e non navigare per molti mesi. Una casa, ad esempio, è in efficienza quando è abitabile, cioè quando gli organi comunali danno il benessere per l'abitabilità. La casa, poi, può essere abitata anche dopo un anno. Questo punto della legge ha dato luogo a controversie molto gravi. Quindi, ripeto, è opportuna questa precisazione.

PRESIDENTE. Il disegno di legge consta di un articolo unico del seguente tenore:

« L'articolo 56 della legge 25 luglio 1952, n. 949, è sostituito dal seguente:

« Le costruzioni navali di cui al presente capo devono essere iniziate, a pena di decadenza dei benefici, entro quattro mesi dalla data di notifica del provvedimento di ammissione ai benefici stessi e devono entrare in esercizio entro 32 mesi dalla data di inizio dei lavori.

Ove l'inizio della costruzione o l'entrata in esercizio non avvenga nei termini sopra indicati, il Ministro per la marina mercantile ha facoltà di prorogare i termini stessi qualora sia provato dagli interessati, con elementi e documenti certi, che il ritardo non è ad essi imputabile ».

Trattandosi di articolo unico, e non essendovi emendamenti, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di un miliardo e 850 milioni per l'organizzazione del servizio delle ostruzioni retali per i porti di preminente interesse commerciale. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (540).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di un miliardo e 850 milioni per l'organizzazione del servizio delle ostruzioni retali per i porti di preminente interesse commerciale.

La Commissione Finanze e tesoro ha espresso parere favorevole.

L'onorevole Sensi ha facoltà di riferire su questo disegno di legge, già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

SENSI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, col disegno di legge che viene ora sottoposto all'esame di questa Commissione, in sede legislativa, si intende provvedere alla difesa dei porti di preminente interesse commerciale, da attuarsi mediante la sistemazione di sbarramenti di reti alle entrate dei porti e dei bacini interni, per proteggere i porti e le navi mercantili da eventuali offese ed incursioni e dar modo alla difesa attiva di poter agire.

Come è noto, a causa e per effetto della guerra ultima, la maggior parte dei materiali e dei locali di custodia è andata distrutta, per modo che occorre provvedere sia alla riparazione del materiale residuo sia all'integrazione graduale del materiale stesso, nonché delle apparecchiature relative, in modo da assicurarne l'efficienza.

L'amministrazione della marina mercantile — cui il servizio compete — ha accertato che per l'acquisto del materiale di costruzione (reti, parasiluri, boe, ancore, catene, cavi d'acciaio, cilindri di sospensione, maniglioni, ecc.) occorre una spesa di oltre un miliardo e mezzo cui va aggiunta l'ulteriore spesa per l'acquisto di gru per il sollevamento delle ostruzioni, per le apparecchiature elettriche, per l'affitto dei locali e dei mezzi nautici.

Da ciò il presente disegno di legge, inteso a fronteggiare una necessità, finora non soddisfatta — sebbene avvertita e considerata da tempo — per mancanza assoluta di fondi.

Esso si compone di tre articoli: col primo viene autorizzata la spesa straordinaria di lire un miliardo e 850 milioni per l'organizzazione del servizio, da ripartirsi in dieci esercizi finanziari con decorrenza dall'esercizio 1953-1954; col secondo, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, si provvede alla copertura della quota relativa all'esercizio 1953-54, mediante riduzione per equivalente importo dello stanziamento del capitolo n. 486 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio stesso (fondo speciale oneri provvedimenti legislativi in corso); col terzo si autorizza il Ministro del tesoro ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Si dovrà provvedere a parte alla conveniente difesa dei porti anche dall'offesa aerea.

Concludendo, non mi resta che proporre l'approvazione del disegno di legge.

Tutti desideriamo fermamente l'avvento di un effettivo, durevole periodo di pace e

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 MARZO 1954

di civile progresso, ma non possiamo, frat-tanto, non preoccuparci delle inquietudini che agitano i popoli e siamo quindi « necessitati » a provvedere al prudentiale apprestamento « difensivo » in oggetto, che — a mio avviso — sarebbe colpevole omettere.

Il Senato della Repubblica ha approvato il disegno di legge nella seduta del 10 dicembre 1953. La IV Commissione della Camera ha espresso parere favorevole.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

SEMERARO SANTO. La situazione di normalità e di calma, specie nel Mediterraneo, in base anche all'alleanza del Patto atlantico, non giustifica assolutamente la preoccupazione che spinge a spendere questo miliardo e mezzo, nel momento stesso in cui si nega qualche centinaio di milioni per l'assistenza ai pescatori e alla piccola pesca. Per cui, di fronte alla prospettiva di spendere questo miliardo e mezzo per opere che sono prevedibili e necessarie solo in caso di guerra, noi siamo contrari a questa legge.

GRECO. Credo che le preoccupazioni espresse testè siano fuori dell'orbita del disegno di legge. A parte il fatto che queste ostruzioni non sono di ordine bellico, ma di ordine cautelativo.

Tutti sanno che la nostra flotta deve servire unicamente, così come è impostata oggi, all'accompagnamento di convogli destinati a mantenere in caso di emergenza le nostre possibilità di vita. Questi sbarramenti possono, se mai, servire al fine di tutelare quanto è indispensabile per vivere.

Noi, in sostanza, non siamo più in condizioni di determinare una guerra; ciò è fuori delle nostre possibilità. Noi ci troviamo inseriti in un vasto quadro, per cui la guerra e la pace dipendono da un blocco o dall'altro; noi non abbiamo la possibilità di impedire che i due blocchi arrivino alla guerra nè di portare un contributo per la pace. Ciò che si chiede con questo disegno di legge tende solo ad assicurare cosa necessaria per la vita stessa del paese. Perciò noi siamo favorevoli.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

TERRANOVA CORRADO, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Dopo la chiara esposizione del relatore e l'intervento opportuno dell'onorevole Greco, mi pare che non vi debba essere alcuna preoccupazione da parte dell'onorevole Semeraro, trattandosi di opere di difesa e non di offesa, opere che tendono a preservare il nostro naviglio dagli attacchi dei sottomarini.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« È autorizzata la spesa straordinaria di lire 1.850.000.000 per l'organizzazione del servizio delle ostruzioni retali nei porti di preminente interesse commerciale.

La spesa di cui al comma precedente verrà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile in ragione di lire 185.000.000 per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1953-54 al 1962-63 ».

Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Ritengo che convenga rinviare il seguito della discussione di questo disegno di legge ad altra seduta. Se non vi sono osservazioni, così può restare stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Stanziamento di fondi per il finanziamento dei lavori da eseguire dalle ferrovie dello Stato per la sistemazione della stazione di Milano Porta Nuova con abbassamento del piano del ferro e l'allacciamento della stazione stessa con la linea di Monza. (290).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stanziamento di fondi per il finanziamento dei lavori da eseguire dalle ferrovie dello Stato per la sistemazione della stazione di Milano Porta Nuova con abbassamento del piano del ferro e l'allacciamento della stazione stessa con la linea di Monza.

La Commissione Finanze e tesoro ha espresso parere favorevole.

L'onorevole Bima, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

BIMA, Relatore. Onorevoli colleghi, con il progetto n. 290, che è al nostro esame, si propone di autorizzare il Tesoro a concedere all'amministrazione delle ferrovie dello Stato una sovvenzione straordinaria di 5 miliardi e mezzo per l'esecuzione dei lavori di sistemazione della stazione di Milano Porta Nuova.

La giustificazione di tale finanziamento sta nell'esigenza di dare realizzazione ad una convenzione stipulata tra l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'amministrazione finanziaria, l'amministrazione degli archivi notarili ed il Comune di Milano il 4 febbraio 1939 ai sensi del decreto-legge 5 settembre 1938, n. 1469, riguardante la permuta del palazzo

di giustizia, costruito a spese del comune, con alcune aree rimaste disponibili in dipendenza della sistemazione generale degli impianti ferroviari di Milano.

La convenzione ebbe pronta attuazione per quanto riguarda la cessione allo Stato del palazzo di giustizia. Restava da dare attuazione ad un impegno dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato che era contemplato nell'articolo 4. In detto articolo della convenzione veniva precisato che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato si sarebbe impegnata a costruire nelle aree dello scalo Garibaldi e alla stazione Porta Nuova una nuova stazione con allacciamento allo scalo Farini, il ripristino della vecchia linea ferroviaria di Monza previo abbassamento del piano del ferro in modo che il comune di Milano potesse sistemare le comunicazioni stradali urbane come previsto dal piano regolatore e cioè con opportune opere di sovrappassaggio sulla ferrovia le cui modalità tecniche sarebbero state concordate direttamente tra l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il comune di Milano mediante apposite convenzioni aggiuntive. Le vicende belliche, e le opere di ricostruzione ritardarono l'adempimento degli oneri spettanti allo Stato. Inoltre il comune di Milano proponeva con un nuovo piano regolatore una sistemazione della zona che non era vantaggiosa per l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, in quanto prevedeva l'arretramento della stazione di Milano Porta Nuova sino all'altezza di viale Zara, oppure l'abbassamento della linea delle Varesine o della stazione di Porta Nuova a profondità tale da interessare la falda acquifera sotterranea e quindi tale da dare iure molto onerosa.

Di qui la necessità di ulteriori trattative tendenti a conciliare le esigenze urbanistiche con quelle ferroviarie.

Finalmente si poté trovare una soluzione di reciproco compromesso che permise l'allestimento del relativo progetto esecutivo. Il piano prevede a carico dello Stato le seguenti opere: 1°) sistemazione ed ampliamento della stazione di Porta Nuova sul piazzale di Via Galilei con abbassamento della stazione a soli 2 metri, spesa prevista 3.400 milioni; 2°) impianto di un binario di raccordo per la linea di Monza che permette di convogliare verso la stazione di Porta Nuova una buona parte del movimento dei treni della periferia Nord di Milano, spesa prevista 2.100 milioni. Totale globale: 5.500 milioni.

Faranno invece carico al comune di Milano le spese per l'abbassamento della stazione di Porta Nuova all'altezza di via Gali-

lei per un onere che è valutabile a parecchie centinaia di milioni.

Precisata la natura dell'opera e l'entità della spesa, quanto alla opportunità di essa il relatore osserva che prescindendo o meno dalla convenzione del 1938 la sistemazione di Milano Porta Nuova s'impone da sé per l'amministrazione delle ferrovie dello Stato occorrendo ampliare la stazione che deve servire di sussidio alla centrale onde decongestionare il traffico della stazione principale.

D'altra parte l'onere della spesa è stato graduato in diverse annualità come prevede l'articolo 3 del disegno di legge, il che rende più sopportabile tale spesa e non pregiudica l'esecuzione di altre opere necessarie per una sempre maggior efficienza del traffico ferroviario.

Per queste ragioni propongo di approvare il presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

MANNIRONI. *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo si associa alle conclusioni del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Il Ministero del tesoro è autorizzato a concedere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato una sovvenzione straordinaria di lire 5.500.000.000 per l'esecuzione dei lavori di sistemazione della stazione di Milano Porta Nuova con abbassamento del piano del ferro ed allacciamento della stazione stessa con la linea di Monza, in dipendenza della Convenzione stipulata col comune di Milano, in virtù del regio decreto-legge 5 settembre 1938, n. 1469, dai Ministeri delle finanze, delle comunicazioni e di grazia e giustizia, in data 4 febbraio 1939.

(È approvato).

ART. 2.

Gli accordi conclusi dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con il comune di Milano per le varianti da apportare, per esigenze tecniche o urbanistiche, al piano di lavori previsto nella Convenzione indicata all'articolo precedente, saranno approvati con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro. Le maggiori spese

derivanti dalle varianti richieste dal comune di Milano per ragioni di sistemazione urbanistica della zona interessata dai lavori, saranno a carico del comune stesso.

(È approvato).

ART. 3.

La sovvenzione di cui all'articolo 1 sarà fornita dal Tesoro all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in cinque esercizi finanziari in ragione di lire 500.000.000 per l'esercizio 1954-55; lire 1.500.000.000 per ciascuno degli esercizi finanziari 1955-56; 1956-57; 1957-1958; lire 500.000.000 per l'esercizio 1958-1959.

(È approvato).

ART. 4.

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

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1953 alle ferrovie dello Stato ed alle ferrovie in regime di concessione all'industria privata. (583).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1953 alle ferrovie dello Stato ed alle ferrovie in regime di concessione all'industria privata».

La IV Commissione (Finanze e tesoro) ha espresso parere favorevole su questo provvedimento.

Il relatore, onorevole Petrucci, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

PETRUCCI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, questo provvedimento riguarda la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni in Calabria nell'autunno 1953 sia alle ferrovie dello Stato che alle ferrovie in regime di concessione alla industria privata.

Il provvedimento in esame prevede una spesa di 175 milioni per quanto riguarda i danni subiti dalle ferrovie dello Stato e di 230 milioni per quanto riguarda i danni subiti dalle ferrovie in concessione all'industria privata.

Naturalmente trattasi di provvedimenti di carattere straordinario, perché, con il bilancio ordinario, non è possibile provvedere a queste spese.

L'articolo 1 prevede la spesa di lire 175 milioni per provvedere alla riparazione dei danni subiti dalle linee, dai fabbricati e dagli impianti fissi delle ferrovie dello Stato.

I danni subiti dalle ferrovie in concessione all'industria privata riguardano l'armamento e le opere d'arte.

Il concorso dello Stato viene attuato con riferimento alla legge 14 giugno 1949, n. 410, relativa alla riattivazione di pubblici servizi di trasporto.

Alla copertura dell'onere sarà fatto fronte con una parte del gettito dell'addizionale di centesimi 5 per ogni lira di imposte ordinarie, sovrimposte e contributi erariali, comunali e provinciali, istituita con la legge 27 dicembre 1953, n. 938.

Credo di non dovere aggiungere altre parole per proporre agli onorevoli colleghi l'approvazione del disegno di legge in discussione. In tal modo metteremo le ferrovie dello Stato e quelle in concessione all'industria privata in condizioni di poter regolarmente funzionare in una delle zone più depresse d'Italia, quale è la Calabria.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GRAZIADEI. Noi siamo favorevoli, in linea di massima, a questo disegno di legge. Ma vogliamo far presente qualche considerazione. I danni subiti dalle ferrovie dello Stato si fanno ascendere a 175 milioni. Questa valutazione ci sembra inferiore alla realtà, mentre i danni sofferti dalle ferrovie in concessione sono stati forse valutati in eccesso.

Inoltre, riferendoci alla legge sull'ammmodernamento, desidereremmo che queste riparazioni fossero eseguite con i criteri della legge citata; non si ricostruisca, cioè, come in precedenza, ma si proceda senz'altro al riammodernamento.

Vorrei all'uopo proporre un comma aggiuntivo all'articolo 4, che non comporta nessun maggior onere per le opere da eseguire.

PRESIDENTE. L'osservazione dell'onorevole Graziadei è di notevole importanza, ma non credo che si possa tradurre in una disposizione di legge. Potremmo utilmente ricorrere ad un ordine del giorno, poiché non abbiamo sufficienti elementi per stabilire una norma che sia costante. Infatti, vi sono danni nelle ferrovie secondarie di minima importanza e non si può attendere, per ripararli, di inserire l'opera nel programma di rammodernamento.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 MARZO 1954

La commissione per l'esecuzione di quella legge ha per il momento deciso per la Sardegna ed ora studierà per la Calabria. Il lavoro non è semplice. Questo disegno di legge, invece, ha un carattere di urgenza. Si tratta di dare funzionalità a certe linee che attualmente, per le avvenute alluvioni, non sono funzionanti.

Quindi, prego l'onorevole Graziadei di presentare la sua proposta sotto forma di un ordine del giorno.

In questo modo, mi pare che la giusta osservazione dell'onorevole Graziadei possa considerarsi soddisfatta.

MANCINI. In linea preliminare, osservo che sarebbe stato opportuno che la Commissione fosse stata informata sulla natura dei danni subiti dalle ferrovie in Calabria a seguito delle alluvioni, e per quanto riguarda le ferrovie dello Stato e per quanto riguarda le ferrovie in regime di concessione all'industria privata.

In effetti, sia nella relazione scritta che accompagna il disegno di legge, sia in quella ascoltata questa mattina, non vi sono notizie che possano metterci in condizione di stabilire se la somma che si stanziava sia adeguata allo scopo.

Per quanto mi consta (appartengo alle zone interessate) i danni sono notevoli, sia alle ferrovie dello Stato che alle ferrovie in concessione. È opportuno anche precisare che l'alluvione ha colpito in modo particolare la zona ionica della Calabria dove si lamenta una inefficienza completa della linea ferroviaria. Perciò, noi diciamo che lo stanziamento di 175 milioni è addirittura insufficiente, in quanto, se ci si decide a fare qualche cosa in quella zona, il Governo dovrebbe — a nostro avviso — affrontare in pieno il problema dell'ammodernamento della linea ionica: cosa di cui, invece, non si parla nel disegno di legge.

Per quanto riguarda poi l'altra parte, cioè lo stanziamento a favore delle ferrovie in concessione all'industria privata, mi pare che il relatore abbia ommesso di sottolineare quello che nella relazione scritta è detto e, cioè che, in forza dell'articolo 79 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, queste spese sarebbero a carico delle ferrovie in concessione e non a carico dello Stato. Cioè, quando si verificano eventi del genere di quelli che si sono verificati in Calabria, non è lo Stato che deve provvedere, ma debbono provvedervi le stesse Società concessionarie.

Stando così le cose, non si comprende perché lo Stato debba — mi si consenta la

parola — regalare 230 milioni alle Società concessionarie, a quelle Società di cui è inutile in questa sede ripetere le benemeritenze!

PRESIDENTE. Per le Calabro-Lucane il 95 per cento del *deficit* di bilancio è coperto dallo Stato. Il principio da lei sostenuto è giusto, ma di fatto è così.

MANCINI. Qualsiasi richiesta che viene avanzata dalle Società concessionarie è stata sempre accolta senza garanzia da parte dell'Amministrazione.

Orbene, se questo principio è sempre stato seguito, non vedo perché si debba continuare a seguirlo dal momento che si sa come hanno agito i concessionari, specialmente quelli delle linee Calabro-Lucane.

In questi ultimi anni, nelle discussioni che si sono avute alla Camera, abbiamo più volte denunciato che la Società delle ferrovie Calabro-Lucane nulla ha fatto per migliorare l'efficienza della rete. Le ferrovie Calabro-Lucane non sono mai venute incontro alle necessità e alle esigenze delle zone nelle quali, purtroppo, operano.

Vorrei ricordare alla Commissione che l'Amministrazione dello Stato sta pagando a questa società somme notevoli dal momento in cui è sorta la concessione. È passato lo Stato da 22 milioni nel 1938 ad un miliardo e 172 milioni nel 1948, a 2 miliardi e 545 milioni nel 1949, a 1 miliardo e 502 milioni nel 1950 e ad 1 miliardo e 509 milioni nel 1951. Non conosco le somme erogate nel 1952. Ad ogni modo, si tratta di miliardi che vengono dati a queste ferrovie, le quali continuano ad andare come andavano 50 anni fa, senza nessun miglioramento.

PRESIDENTE. Vi sono state le modificazioni delle automotrici.

MANCINI. Che sono state pagate, non dalle concessionarie, ma dall'Amministrazione dello Stato, perché alle Calabro-Lucane l'Amministrazione dello Stato ha dato un miliardo, se non erro. Di modo che tutte le richieste delle concessionarie sono state sempre accolte, senza mai discutere, senza mai entrare nel merito.

Per quanto riguarda l'osservazione che faceva il nostro Presidente, voglio ricordare che nel corso della discussione del bilancio dei trasporti di uno dei decorsi esercizi, una persona autorevole, il senatore Panetti, mise addirittura in dubbio la sincerità dei bilanci che le ferrovie Calabro-Lucane presentavano allo Stato.

Ora noi abbiamo forti dubbi sul giusto impiego delle somme che si stanno per concedere alle Calabro-Lucane con il disegno di

legge in esame. Non siamo del tutto convinti che la somma di 230 milioni sia destinata allo scopo di riparare le opere danneggiate; ciò perché in questi ultimi anni si sono verificati disastri su queste linee, senza che le Calabro-Lucane siano intervenute per rimediare alle cause che hanno determinato i disastri stessi.

Ritornando a parlare delle ferrovie dello Stato, voglio aggiungere che se noi volessimo aumentare la somma di 175 milioni, noi lo potremmo fare, in quanto vi è possibilità di copertura dato che il provvedimento in esame fa riferimento alla legge 27 dicembre 1953 che istituisce una addizionale del cinque per cento sulle imposte ordinarie.

Infatti, da calcoli che noi calabresi abbiamo fatto, è da ritenere che per questi due esercizi nei quali opera questa addizionale, lo Stato viene ad incamerare una somma notevolmente superiore a quella che è stata poi stanziata in favore della Calabria. Perciò, nulla vieterebbe a noi di aumentare questa somma, onde dare la possibilità di migliorare la linea ionica della quale è inutile occuparci in questo momento.

PRESIDENTE. Onorevole Mancini, l'articolo 3 prevede il concorso dello Stato per le riparazioni nei limiti e nelle forme della legge del 1949, la quale stabilisce il concorso dello Stato nella misura del cinquanta per cento.

MANCINI. Il disegno di legge che è alla nostra approvazione, non riguarda il materiale rotabile, riguarda le opere, perciò il rimborso è al cento per cento.

PETRUCCI, Relatore. L'onorevole Mancini si preoccupa che la sovvenzione di 175 milioni alle ferrovie dello Stato sia assolutamente irrisoria. Io lo comprendo benissimo. Però è anche da notare che l'Amministrazione se ve ne fosse stato il bisogno, avrebbe chiesto una somma maggiore. Quindi le sue perplessità a questo riguardo sono insussistenti.

Il problema delle ferrovie concesse alle industrie private è stato discusso molte volte. Io mi ricordo che a suo tempo, allorché l'Amministrazione ferroviaria, per determinate zone, aveva predisposto degli studi per ferrovie a scartamento ridotto, io mi feci parte diligente per farle costruire a scartamento ordinario o quanto meno per predisporre il tracciato in modo tale che, per lo meno quelle ferrovie avessero potuto soddisfare meglio di quanto non fosse possibile col progetto già predisposto.

Noi sappiamo che le concessionarie, per loro natura, sono deficitarie. Male ha fatto lo Stato a costruire le Calabro-Lucane a scartamento ridotto perché sarebbe stato più

conveniente costruirle a scartamento ordinario; però sarebbe stato ancora peggio se queste ferrovie non fossero state costruite perché non sarebbe stato giusto privare quelle zone depresse di questo mezzo di comunicazione. Circa le perplessità manifestate dall'onorevole Mancini per la somma di 230 milioni destinata alle concessionarie, io non ho alcuna preoccupazione, poiché nell'articolo 7 della legge richiamata dal provvedimento in esame, è detto che per la concessione di questi contributi occorre sottoporre la richiesta ad una Commissione interministeriale di cui fanno parte, oltre al Ministro o al Sottosegretario per i trasporti, il direttore generale della motorizzazione, l'ispettore generale per i servizi, ecc.

Semmai si potrebbe criticare questo provvedimento perché prevede solo 230 milioni a favore di quelle ferrovie. Comunque, io sono convinto che deve essere bene accetto tutto quello che si fa per le zone depresse affinché esse progrediscono.

SENSI. Malgrado la replica del relatore, sull'articolo 3 permangono ragioni di dubbio, perché ai deficit di bilancio delle società concessionarie si provvede in linea di massima con i sussidi integrativi previsti dalla legge che l'onorevole relatore conosce meglio di me, e che sono rimborsabili.

PRESIDENTE. In piccola parte.

SENSI. Quindi, non sussidio a fondo perduto, ma rimborsabile in annualità con piccolo tasso di interesse.

Se già questo esiste per colmare il deficit, senza danno per lo Stato, non vedo perché si deve arrivare a questa specie diversa di concorso dello Stato a fondo perduto e non lo vedo tanto più in quanto vi è un atto di concessione che regola i diritti e i doveri dell'impresa privata concessionaria e della pubblica amministrazione. In questo atto di concessione che — direi — è la legge contrattuale fra le parti, le ferrovie concessionarie hanno rinunciato ad indennizzi del genere.

Per l'articolo 79 della legge 9 maggio 1912, n. 1447, sulle ferrovie concesse all'industria privata, le concessionarie devono provvedere a tutti i costi e sottostare a tutti gli eventi ordinari e straordinari senza potersi esimere dagli obblighi contrattati in forza della legge di concessione e senza acquistare diritto a speciali compensi che non fossero espressamente pattuiti negli atti di concessione.

Ora, io pongo il quesito in termini diversi da quelli in cui lo poneva l'onorevole Mancini. I rapporti fra l'Amministrazione dello Stato

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 MARZO 1954

e le ferrovie in concessione sono regolati da una legge fondamentale dello Stato, da un testo unico, da un contratto di natura pubblicista, che fissa i diritti e i doveri. Procediamo opportunamente regalando alle ferrovie in concessione questi 230 milioni? Procediamo oculatamente, cioè disponiamo bene del pubblico denaro, facendo questa elargizione, quando la legge contrattuale, e quindi legge fondamentale dello Stato, fa obbligo alle ferrovie in concessione di subire questi oneri e di provvedere alla riattivazione?

Posto il quesito in questi termini, mi pare che sussistano ragioni di perplessità e di dubbio sulla opportunità di approvare l'articolo 3 del disegno di legge governativo.

PRESIDENTE. Richiamo l'attenzione, degli onorevoli colleghi sul fatto che qui ci troviamo di fronte ad un provvedimento di carattere straordinario e non ordinario e che quindi possa inserirsi negli obblighi della concessione.

La legge del 1949 parla di danni per eventi bellici e di casi di forza maggiore.

Abbiamo una quantità di disposizioni di legge che hanno accolto il principio della riparazione dei danni derivati alla proprietà privata. Ciò è ormai acquisito nella nostra legislazione.

Chi è proprietario di un immobile e subisce dei danni da qualunque evento, deve provvedere alla riparazione; però abbiamo una legislazione che stabilisce che, in casi eccezionali, come quelli di terremoto, alluvioni, ecc, lo Stato — e lo abbiamo sollecitato noi stessi più volte — provvede alla riparazione dei danni che sono esclusivamente derivati alle proprietà private. Le leggi per il Polesine hanno permesso la ricostruzione di proprietà private anche appartenenti a persone che avevano l'autonoma possibilità di provvedere con i propri mezzi. Tutti questi di cui ho parlato sono provvedimenti di carattere straordinario, che portano lo Stato ad intervenire in casi di pubbliche calamità. Il provvedimento che stiamo discutendo si inserisce in questo sistema. Non è che *ex abrupto* si diano 230 milioni alle ferrovie Calabro-Lucane. I 230 milioni si danno in relazione a eventi di carattere straordinario.

Ecco perché dico all'onorevole Sensi, che richiama la legge del 1912, che il suo richiamo è ammissibile in un caso ordinario; il nostro è un provvedimento, invece, di carattere straordinario e — come ripeto — si inserisce in questo principio dell'intervento dello Stato laddove avvengono (nel nostro paese

disgraziatamente troppo spesso) dei danni, dipendenti da casi di forza maggiore.

Dal 1912 al 1954 la citata legge è stata completamente modificata. Basti pensare all'intervento dello Stato per l'integrazione dei bilanci, in contrasto con la legge del 1912, la quale stabiliva che l'impresa privata concessionaria di trasporti ha a suo carico utili e perdite che possono derivarne.

Sappiamo che vi sono ferrovie secondarie che non funzionano; vi sono tronchi di ferrovia non riparati; vi sono popolazioni che non hanno altri mezzi di trasporto; vi è, infine, l'indubbia urgenza di provvedere.

Penso, quindi, che dobbiamo meditare molto seriamente prima di procrastinare.

MANCINI. Il disegno di legge è stato presentato il 4 gennaio, mentre l'alluvione è del mese di ottobre!

PRESIDENTE. Appunto per questo il provvedimento è tardivo. Vogliamo però oggi aggiungere ulteriori remore ad un provvedimento che ha una urgenza tale che avrebbe dovuto essere — come dice l'onorevole Mancini — presentato non il 4 gennaio, ma pochi giorni dopo l'evento verificatosi?

Penso che, pur con le preoccupazioni che possiamo avere — e che sono giuste — in senso generale, tuttavia nel caso attuale, data l'urgenza e date le garanzie della legge del 1949, cioè i controlli attraverso commissioni speciali, sia assorbente l'impegno nostro di fare in modo che queste ferrovie, tanto quelle dello Stato che quelle in concessione in Calabria, regione che ha così gravemente sofferto dall'alluvione, rientrino in funzione per soddisfare le esigenze di queste popolazioni così duramente provate.

Questa è la mia opinione che gli onorevoli colleghi terranno nel conto che vorranno.

COLASANTO. Non potendo aggiungere nulla a quanto il Presidente ha esposto in maniera così brillante, voglio richiamare l'attenzione dei colleghi su questo fatto: abbiamo votato 5 miliardi e più per la stazione di Milano; vogliamo ora negare questo stanziamento di somme...

MANCINI. Non vanno al Mezzogiorno, ma a beneficio di quelli che rapinano il Mezzogiorno.

SENSI. E quelle ferrovie funzionano con sistemi coloniali.

COLASANTO. Ci troviamo di fronte ad una situazione straordinaria, nel quadro di quei provvedimenti fatti in relazione alle alluvioni verificatesi in Calabria.

Se non provvediamo, fra pochi giorni, io e anche i colleghi della sinistra ci troveremo

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 MARZO 1954

a dover dire: date comunque dei soldi per non fare licenziare il personale delle ferrovie secondarie. Tanto vale provvedere nel senso indicato dal disegno di legge in discussione.

Tutte le volte che c'è da fare un provvedimento che riguarda queste povere e disgraziate regioni, che hanno l'obbligo di pagare e non ricevere, si incomincia a filosofare, a sofisticare, a trovare dei cavilli per cercare di mandare tutto a monte.

Per questi motivi voto a favore del provvedimento così come è stato proposto.

PRESIDENTE Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Dopo le spiegazioni fornite dal Presidente e dopo la replica dell'onorevole Petrucci, il rappresentante del Governo non ha da aggiungere cose nuove o più importanti di quelle già dette.

Vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che si tratta di stanziamenti fatti per provvedere a lavori di pronto intervento, per poter riattivare le comunicazioni interrotte.

Vorrei anche far sapere che una parte di questi fondi è stata già utilizzata.

MANCINI. Male, allora le famose garanzie della legge del 1949 sono andate all'aria.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Non si poteva attendere la promulgazione di una legge. C'era necessità urgente di riallacciare le comunicazioni. Comunque, vorrei tranquillizzare soprattutto gli onorevoli Graziadei e Mancini nel dire che, come ha giustamente rilevato il Presidente, le spese che si fanno oggi non pregiudicano affatto gli ulteriori lavori che si potranno fare in sede di ammodernamento. Indubbiamente, l'amministrazione terrà conto di questo programma e quindi farà in modo che i lavori eseguiti oggi in sede di pronto intervento, non debbano essere domani demoliti per le opere di ammodernamento che dovranno essere eseguite successivamente.

Per tranquillizzare gli onorevoli colleghi della Commissione, dichiaro a nome del Governo che sono disposto ad accettare un ordine del giorno in tal senso.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« È autorizzata la spesa di lire 175.000.000 (centosettantacinquemilioni) per provvedere alla riparazione dei danni subiti dalle linee,

dai fabbricati, dagli impianti fissi delle ferrovie dello Stato, a seguito delle alluvioni dell'autunno 1953 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« Per provvedere alle spese previste dal precedente articolo il Ministero del tesoro è autorizzato a concedere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato una sovvenzione straordinaria di complessive lire 175.000.000 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

« Per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1953 alle ferrovie in regime di concessione alla industria privata possono essere accordati concorsi dello Stato nei limiti e nelle forme stabilite dalla legge 14 giugno 1949, n. 410, relativa alla riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4:

« Per la concessione dei concorsi previsti dall'articolo 3 è autorizzato lo stanziamento, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1953-54, della somma di lire 230.000.000 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'onorevole Graziadei propone il seguente comma aggiuntivo all'articolo 4:

« Le opere di cui agli articoli 1 e 3 saranno eseguite tenendo conto che le riparazioni dovranno essere in funzione dell'ammodernamento delle linee, dei fabbricati, degli impianti fissi delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie in concessione ».

Vorrei pregare l'onorevole Graziadei di trasformare il suo emendamento in un ordine del giorno, che il Governo accetta e che si inserisce proprio nell'attuale fase di studi per la soluzione di questo problema.

GRAZIADEI. Aderisco all'invito dell'onorevole Presidente e mi riservo di presentare un ordine del giorno.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 MARZO 1954

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo 5:

« Alla copertura dell'onere indicato nei precedenti articoli sarà fatto fronte con una parte del gettito dell'addizionale di centesimi cinque per ogni lira di imposte ordinarie, sovrimposte e contributi erariali, comunali e provinciali, istituita con legge 27 dicembre 1953, n. 938.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni al bilancio dello Stato ed a quello delle ferrovie dello Stato ».

Lo ponto in votazione.

(È approvato).

L'onorevole Graziadei ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La VIII Commissione (Trasporti), ritenuta la necessità che le riparazioni dei danni arrecati alle ferrovie, di cui al disegno di legge n. 583, siano eseguite con urgenza e con carattere definitivo, impegna il Governo a far eseguire tali riparazioni in funzione di ammodernamento delle linee, dei fabbricati, degli impianti fissi delle ferrovie statali e di quelle in concessione ».

Io proporrei di aggiungere, dopo « in funzione di ammodernamento », le seguenti parole: « nei limiti massimi possibili ».

GRAZIADEI. D'accordo.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'ordine del giorno Graziadei modificato nel senso da me suggerito.

(È approvato).

MANCINI. Per dichiarazione di voto.

Noi non possiamo dare il nostro voto favorevole a questo provvedimento perché, dopo la discussione svoltasi, dopo le scarse assicurazioni che ci sono state date anche da parte del Governo, noi pensiamo che la somma di 230 milioni non andrà a beneficio delle popolazioni meridionali, dell'economia meridionale, dei trasporti meridionali: pensiamo invece che si regaleranno 230 milioni ad una società che da quaranta anni sfrutta la Calabria e la Lucania...

COLASANTO. Avete il mezzo di controllare.

MANCINI. ...a parte anche il fatto che questa società delle Calabro-Lucane appartiene a gruppi finanziari del Nord, i quali vengono nel Mezzogiorno, speculano e rapinano sulla nostra economia...

SENSI. E ci trattano da coloniali.

MANCINI. ... Noi abbiamo avuto sempre una posizione chiara e precisa. Noi abbiamo dato prima il nostro voto favorevole al provvedimento che riguardava la stazione di Milano, perché riteniamo che un paese civile come l'Italia deve dare a Milano uno scalo degno di quella città. D'altra parte, noi calabresi sappiamo di avere ormai forze tali da imporre all'attenzione del Governo, e sappiamo di avere la solidarietà dei colleghi del nord in questa nostra azione. Noi non facciamo perciò una politica di rottura fra nord e sud. Dopo le parole del rappresentante del Governo i nostri dubbi si rafforzano, perché egli ci è venuto a dire che queste sono spese che la società dice di aver già fatto.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. No, mi riferivo alle ferrovie dello Stato.

MANCINI. Precisiamo, allora. Diversamente, quelle famose garanzie che si dovrebbero avere attraverso lo Stato, non si hanno più perché ci si troverebbe di fronte al fatto che le ferrovie concessionarie potrebbero dire d'aver già fatto le riparazioni e d'aver diritto al rimborso.

Noi che viviamo in Calabria sappiamo che questa società che ha preso i soldi non ha mai speso un centesimo al fine di migliorare le nostre comunicazioni. Più che dubbi, abbiamo la certezza che questa somma non sarà investita per migliorare la nostra economia.

Noi respingiamo in modo energico l'accusa di non volere il progresso della nostra zona. Noi vogliamo che non si facciano speculazioni sulla nostra situazione, vogliamo che questa società non venga a speculare nelle nostre aree depresse e a realizzare larghi profitti e guadagni a danno del Mezzogiorno.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Io non voglio qui assumere la veste di difensore di ufficio delle società concessionarie delle ferrovie secondarie, perché, tra l'altro, non posso dimenticare che, in veste di deputato, ho avuto modo di esprimere larghe riserve su dette società.

Vorrei però tranquillizzare gli onorevoli colleghi che hanno manifestato delle perplessità, nel far loro considerare che questi stanziamenti sono fatti perché siano poi disposti in applicazione della legge n. 410 del giugno del 1949. Ora, la legge, così come è organata, dà indubbie garanzie. Se dubbi e perplessità ci sono, dovrebbero rivolgersi verso il sindacato finanziario che lo Stato effettua su tutte le spese e su tutta la situazione finanziaria di queste società.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 MARZO 1954

Ripeto, non che io voglia difendere la società concessionaria e assumere qui la garanzia della perfetta normalità nella gestione delle ferrovie calabresi; voglio soltanto dichiarare che dovremmo avere un pó tutti fiducia nell'opera della burocrazia, dei funzionari del Ministero dei trasporti, i quali sono chiamati a controllare minuziosamente tutti i bilanci che dalla società vengono presentati.

I 230 milioni che vengono stanziati, non vanno a beneficio delle società concessionarie; esse sono costrette a presentare dei bilanci dettagliati e a giustificare tutte le spese che espongono. È il sindacato finanziario del Ministero che deve dare la tranquillità.

Perciò vorrei pregare gli onorevoli colleghi di votare la legge, poiché potremmo correre il rischio di vedere peggiorare (se non la votassimo) la situazione nella quale oggi si trovano quelle ferrovie concesse, per le quali il problema è molto più vasto e profondo e non può essere risolto in questa sede.

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

Discussione del disegno di legge: Modificazione alla legge 11 dicembre 1952, n. 2529, concernente l'autorizzazione all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni di comune aventi particolare importanza e a concorrere alla spesa per gli impianti di collegamenti telefonici nei capoluoghi di comuni di nuova istituzione. (590).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Modificazione alla legge 11 dicembre 1952, n. 2529, concernente l'autorizzazione all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni di comune aventi particolare importanza, e a concorrere alla spesa per gli impianti di collegamenti telefonici nei capoluoghi di comuni di nuova istituzione».

Comunico che la IV Commissione (Finanze e tesoro) ha espresso parere favorevole a questo provvedimento.

Il relatore, onorevole Colasanto, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

COLASANTO, *Relatore*. Il presente disegno di legge è il quarto provvedimento che si presenta in questo dopo guerra per l'ampliamento dei servizi telefonici alle zone meno popolate.

Senza altro propongo l'approvazione del disegno di legge, ma con i seguenti emendamenti all'articolo unico: laddove è detto «distante più di 10 chilometri» dire: «distante più di 5 chilometri». In tal modo aumentiamo il numero delle frazioni. Laddove è detto «più di 5 chilometri» dire: «più di 2 chilometri».

C'è poi un altro fatto: dalla attuale dizione dell'articolo unico, non si comprende bene che cosa significhi «frazione». Ed allora, onde ampliare questo concetto, propongo la soppressione delle parole: «anche se distribuiti in aggruppamento che non si estenda per più di un chilometro fra le abitazioni più discoste dell'aggruppamento stesso».

Praticamente provverremmo a dare il telefono ad un terzo delle frazioni d'Italia. Ma così l'Azienda di Stato per i servizi telefonici non potrebbe sopportare l'onere ed allora proporrei un ordine del giorno nel quale si fanno voti al Governo affinché disponga un provvedimento di legge al fine di dare il telefono a tutte le frazioni con non meno di 500 abitanti.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Mi si consenta, tuttavia, un avvertimento. La Commissione Finanze e tesoro ha dato parere favorevole a questo disegno di legge, che prevede una spesa da inserirsi nei bilanci 1953-54, 1954-55, 1955-56. Sono tutt'altro che contrario alle proposte fatte dall'onorevole relatore, perché siamo tutti d'accordo che i servizi telefonici dovranno necessariamente estendersi il più largamente possibile nell'interesse del pubblico, però faccio notare che se l'onorevole relatore insiste su questi emendamenti, devo sospendere l'esame del disegno di legge, perché sarà necessario trasmetterli alla Commissione Finanze e tesoro che dovrà valutare gli oneri derivanti dagli emendamenti stessi.

Ora, io sono, per natura, gradualista, nel senso che parto dal principio che si devono risolvere i numerosi problemi gradualmente. Ed è un merito della nostra Commissione aver seguito questo principio, perché cinque anni fa la nostra Commissione si è trovata di fronte ad una Italia che aveva oltre 3 mila capoluoghi di comuni non allacciati dal telefono. In questi cinque anni abbiamo votato leggi che hanno dato il collegamento al capoluogo di comune, leggi che hanno dato e stanno dando il collegamento telefonico a frazioni di notevole importanza. Dobbiamo andare avanti, e oggi con questo disegno di legge si fa appunto un ulteriore passo in avanti.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE -- SEDUTA DELL'11 MARZO 1954

Per questi motivi, prego l'onorevole relatore di trasformare i suoi emendamenti in un ordine del giorno.

COLASANTO, *Relatore*. Accetto.

MANCINI. Credo che su questo disegno di legge possano e debbano dirsi parecchie cose. Credo però che la migliore proposta da fare in questo momento sia quella di rinviare la discussione ad altra seduta.

Io, per esempio, accetto gli emendamenti proposti dal relatore e non sarei d'accordo — me lo consenta il signor Presidente — di rinviare il disegno di legge al parere della Commissione Finanze e tesoro, perché — a mio avviso — anche accettando gli emendamenti proposti dal relatore, non è detto che gli oneri finanziari aumentino.

Potremmo modificare l'articolo unico in questo senso: « L'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni ». Non direi altro, cioè non parlerei né di abitanti, né di chilometri né di comune.

Propongo questo, perché, successivamente, quando dovessero esserci degli aumenti negli stanziamenti, non avremmo bisogno di fare una nuova legge.

Tuttavia, se la Commissione vuol discutere la questione con maggiore attenzione, credo che convenga rinviare la discussione del disegno di legge ad un'altra seduta.

VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. L'onorevole Mancini dice che non vi sarebbero degli oneri diversi.

MANCINI. Ci affidiamo al Ministero delle poste.

VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Il disegno di legge parla di frazioni distanti più di 10 chilometri dal più vicino posto telefonico pubblico. Con questa dizione si servono circa 3 mila frazioni, mentre se dovessimo portare la distanza a 5 chilometri, andremmo a 14 mila frazioni.

Noi stiamo esauendo gli stanziamenti di precedenti leggi destinati all'allacciamento telefonico. Se non approviamo il presente disegno di legge, che porta ad un ulteriore passo in avanti per i comuni montani, noi perdiamo la possibilità di poterci inserire nei bilanci futuri.

Credo che il rinvio porti al pericolo di ritardare di un anno e più la installazione dei telefoni in quelle zone che più ne hanno bisogno, perché sono frazioni distanti dai centri abitati. In queste frazioni il telefono è indispensabile, specie nel periodo invernale.

Prego, quindi, la Commissione, di approvare il disegno di legge in discussione, salvo proporre un ordine del giorno che impegni il Governo a presentare prossimamente un provvedimento che consenta un altro passo in avanti.

DUCCI. Ritengo che la proposta di rinvio, formulata dall'onorevole Mancini, sia opportuna. Perciò chiedo formalmente che detta proposta sia posta ai voti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinviare il seguito della discussione ad altra seduta.

(È approvata).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni e della proposta di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

« Stanziamento di fondi per il finanziamento dei lavori da eseguire dalle Ferrovie dello Stato per la sistemazione della stazione di Milano Porta Nuova con abbassamento del piano del ferro e l'allacciamento della stazione stessa con la linea di Monza » (*Urgenza*) (290):

Presenti e votanti	45
Maggioranza	23
Voti favorevoli	42
Voti contrari	3

(La Commissione approva).

« Approvazione del testo delle disposizioni per prevenire gli abbordi in mare » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (544).

Presenti e votanti	45
Maggioranza	23
Voti favorevoli	43
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

« Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1953 alle ferrovie dello Stato ed alle ferrovie in regime di concessione all'industria privata » (583):

Presenti	45
Votanti	43
Astenuti	2
Maggioranza	22
Voti favorevoli	39
Voti contrari	4

(La Commissione approva).

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 MARZO 1954

e della seguente proposta di legge:

ANGELINI ARMANDO: « Modifica del termine di entrata in esercizio delle navi ammesse alle provvidenze previste dalla legge 25 luglio 1952, n. 949 » (635):

Presenti e votanti	45
Maggioranza	23
Voti favorevoli	43
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini Armando, Antoniozzi, Baccelli, Bensi, Bima, Bogoni, Borellini Gina, Borsellino, Breganze, Calandrone Pacifico, Cappugi, Colasanto, Colognatti, Cottone, De Biagi, Ducci, Fabbri, Farinet, Fiorentino, Gatto,

Gorreri, Graziadei, Greco, Iaconi, Iannelli, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Mancini, Maniera, Mazza, Menotti, Mordaca, Petrucci, Pintus, Reali, Rubeo, Sala, Semeraro Santo, Sensi, Sodano, Troisi, Viale, Zamponi, Zanibelli.

Si sono astenuti (per il disegno di legge n. 583):

Fiorentino, Mancini.

La seduta termina alle 12,35.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
AVV. CORALDO PIERMANI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI