

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XXXIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 MARZO 1956

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE

	PAG.
Comunicazioni del Presidente:	
PRESIDENTE	357
Proposta di legge (Discussione e rimessione in Assemblea):	
MUSOTTO ed altri Estensione dei benefici della legge 14 dicembre 1954, n. 1152, ai combattenti della guerra 1915-18 e 1935-36 (1834).	357
PRESIDENTE	357, 358, 359
FERRARIO CELESTINO, <i>Relatore</i>	357
COLASANTO	358
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	359
GRAZIADEI	359
Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
BUFARDECI ed altri Costituzione di una variante sulla linea ferroviaria Catania-Siracusa dalla stazione ferroviaria « Targia » alla stazione centrale di Siracusa. (1095)	359
PRESIDENTE	359, 360, 361, 362, 365
BIMA, <i>Relatore</i>	359, 362
CERVONE	360
GRAZIADEI	360, 361, 362
BUFARDECI	361, 362, 365
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	365
CACCIATORE	365

La seduta comincia alle 10.

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

(È approvato).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, per la seduta odierna, gli onorevoli Bensi, Dugoni e Mancini sono sostituiti rispettivamente dagli onorevoli Jacometti, Ferri e Angelino Paolo.

Discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Musotto ed altri: Estensione dei benefici della legge 14 dicembre 1954, n. 1152, ai combattenti della guerra 1915-18 e 1935-36. (1834).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge dei deputati Musotto ed altri, concernente l'estensione dei benefici della legge 14 dicembre 1954, n. 1152, ai combattenti della guerra 1915-18 e 1935-36.

Il relatore, onorevole Ferrario Celestino, ha facoltà di riferire.

FERRARIO CELESTINO, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, con la proposta di legge in esame, n. 1834, i colleghi Musotto, Lenoci, Viola e altri chiedono che i benefici portati dall'articolo 6 della legge 14 febbraio 1954, n. 1152, siano estesi

ai combattenti della guerra 1915-18 e a quelli della guerra di Africa 1935-36.

In proposito il relatore, in linea di principio, deve rilevare che con questa proposta di legge si continua un sistema non accettabile, quello cioè di trasformare i titoli di merito in titoli di capacità.

A me sembra che qualsiasi amministrazione, soprattutto una amministrazione come le Ferrovie dello Stato, debba tenere in primo conto i titoli di capacità e poi i titoli di merito.

Premesso questo ed entrando nel merito, osservo: ci sentiamo di onorare questi eroi della guerra 1915-18, che hanno concorso a ricostituire l'unità nazionale, ma occorre pur valutare che si è a quaranta anni di distanza da quel conflitto, per cui, pur augurandoci che i suddetti siano ancora tutti in vita, è da presumere purtroppo che la legge per loro sarebbe inoperante, dato che si troveranno già tutti in stato di quiescenza.

Per quanto riguarda i combattenti della guerra 1935-36, i proponenti non hanno tenuto conto della situazione tutta particolare che ha motivato la legge n. 1152. Noi ricordiamo, quando i reduci dell'ultima guerra sono rientrati a casa, in quale situazione ci si trovava: c'era la necessità assoluta di dare a loro posti di lavoro; non possiamo dimenticare le molte, gravi dimostrazioni di reduci e combattenti, che chiedevano che il posto riservato alle donne nell'amministrazione pubblica fosse affidato a loro. Da questa mentalità tutta particolare è derivata la proposta di legge Cappugi e altri, sanzionata nella legge n. 1152 e che non trova riferimento nella situazione posteriore alla guerra 1935-36.

Perché si abbia un'idea delle gravi conseguenze che alle volte certe proposte di legge hanno, vorrei indicare quella che è stata la situazione per un gruppo di ferrovieri — non tra gli ultimi — e precisamente i capi del personale viaggiante nei confronti di una legge che noi abbiamo approvato. Questi lavoratori dirigenti di servizio da due anni si trovano in condizioni economiche inferiori al personale da essi controllato. Ogni mese essi debbono consegnare ai loro dipendenti buste-paga con cifre superiori dalle venti alle venticinque, alle trentamila lire a quelle che l'amministrazione ferroviaria consegna a loro stessi. Tanto che nessuno — e ne tenga ben nota l'onorevole Sottosegretario — vuole più espletare le mansioni di capo del personale viaggiante, ma tutti chiedono di essere trasferiti alle loro precedenti mansioni.

Io potrei continuare con altre argomentazioni, ma mi limito a dire che personalmente

sono recisamente contrario a questa proposta di legge, anche perché reca all'amministrazione ferroviaria un onere che nessuno può precisare, in quanto nessuno, nemmeno l'amministrazione delle ferrovie, è in grado di dire quali ne siano le conseguenze.

Ecco perché io propongo che la proposta di legge non sia approvata o per lo meno ne venga sospeso l'esame, dato che mi consta che nel nuovo stato giuridico del personale il Ministero competente intenderebbe, nei limiti del possibile, tener conto della situazione enunciata dai proponenti con la proposta di legge suddetta.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

COLASANTO. Mi rincresce di non poter condividere il parere del relatore, il quale in primo luogo ha detto che se in questo dopoguerra abbiamo fatto assunzioni in tutte le amministrazioni dello Stato e specialmente nelle ferrovie, ciò non trova riferimento nella situazione dell'altro dopoguerra.

Quanto all'altra obiezione, e cioè che non è facile calcolare l'onere che verrebbe all'amministrazione, ciò non è vero per l'amministrazione competente. Questa già effettua pagamenti agli ex combattenti della prima guerra mondiale. Basterebbe maggiore quelle cifre. Per quanto riguarda gli oneri dipendenti dall'aumento di due anni di maggiore anzianità nell'attuale grado, anche questo onere mi sembra facilmente calcolabile.

Quindi a base di questa proposta di legge mi pare che ci sia una esigenza di perequazione e di giustizia. Noi in questo dopoguerra abbiamo fatto molte leggi tumultuosamente, abbiamo concesso dei benefici a determinati gruppi e abbiamo trascurato gli altri che non si facevano presenti. Non mi sembra assolutamente giusto che chi ha fatto la prima guerra mondiale debba avere settantacinque lire l'anno per ogni sei mesi di campagna e chi ha fatto la seconda guerra in condizioni meno disagiate e meno pericolose, debba avere di più.

Quindi è un criterio di perequazione, è un criterio di giustizia perequativa quello che a mio parere impone e consiglia l'approvazione dell'articolo unico della proposta di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Comunico alla Commissione che su questa proposta di legge non è ancora pervenuto il richiesto parere da parte della IV Commissione (Finanze e tesoro) Poiché esso è stato domandato fin dal 28 febbraio 1956, ed è

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MARZO 1956

decorso il termine, penso che si possa con tranquilla coscienza esaminare la proposta di legge.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si dichiara contrario all'accoglimento della proposta di legge. Le ragioni per le quali il Governo è spiacente di dovere assumere questo atteggiamento sono sostanzialmente quelle che già il relatore ha esposto. Desidero a quelle considerazioni aggiungerne soltanto una: che i benefici concessi ai combattenti dell'ultima guerra in base alla succitata legge n. 1152 del 1954 sono stati determinati proprio per poter stabilire una certa perequazione di trattamento tra i combattenti dell'ultima guerra e quelli della precedente guerra 1935-36. A favore di costoro erano stati già concessi dei benefici con precedenti leggi, mentre ai combattenti della guerra ultima nessun beneficio era stato formalmente concesso.

E poiché l'estensione dei benefici precedenti, già dati ai combattenti della guerra 1935-36, venivano ad essere concessi ai combattenti dell'ultima guerra con tanto grave ritardo, cioè a dieci anni di distanza, si è ritenuto di concedere loro il beneficio di due anni di maggiore anzianità.

Ora, poiché il Governo ritiene che in questa maniera il trattamento dei combattenti delle tre ultime guerre sia sostanzialmente identico e poiché una ulteriore concessione di altri benefici ai combattenti della guerra 1915-18 verrebbe a spostare nuovamente la situazione, creando altri squilibri e altre sperequazioni, è spiacente di doversi dichiarare contrario alla proposta di legge.

GRAZIADEI. Chiedo a norma del regolamento che la proposta di legge sia rimessa all'Assemblea. Presento a tale riguardo il prescritto numero di firme dei componenti la Commissione che appoggiano la mia richiesta.

PRESIDENTE. Prendo atto della regolare richiesta avanzata dall'onorevole Graziadei e appoggiata dal prescritto numero dei componenti la Commissione. La proposta di legge n. 1834 è rimessa all'Assemblea.

Seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Bufardeci ed altri: Costituzione di una variante sulla linea ferroviaria Catania-Siracusa dalla stazione ferroviaria «Targia» alla stazione centrale di Siracusa. (1095).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Bufardeci,

Failla, Di Mauro, Graziadei concernente la costruzione di una variante sulla linea ferroviaria Catania-Siracusa dalla stazione ferroviaria «Targia» alla stazione centrale di Siracusa.

Nella precedente seduta del 29 febbraio 1956, come gli onorevoli colleghi ricorderanno, la Commissione prese atto dei motivi per i quali la IV Commissione (Finanze e tesoro) si è espressa in senso contrario alla proposta di legge ora in esame.

In quella seduta la discussione fu però rinviata per dar modo al rappresentante del Ministro dei Lavori pubblici di essere presente. Purtroppo nella seduta odierna il medesimo non è potuto intervenire.

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

BIMA, *Relatore*. Onorevoli colleghi, con la proposta di legge n. 1095, gli onorevoli Bufardeci, Failla e altri, chiedono la costruzione di una variante sulla linea ferroviaria Catania-Siracusa, dalla stazione ferroviaria Targia alla stazione centrale di Siracusa.

Ho avuto modo anche attraverso il materiale che gentilmente mi è stato fornito dall'onorevole Bufardeci, di approfondire un poco la questione. Debbo dire che, veramente, qualora si esami una planimetria della zona interessata, non si può non rilevare come l'attuale tracciato di questa linea ferroviaria sia molto irrazionale e come certe motivazioni che sono state esposte nella relazione che accompagna la proposta di legge abbiano anch'esse il loro peso e non possano quindi essere misconosciute. Ritengo che l'onorevole Bufardeci, nello stendere la sua relazione, abbia accentuato, in modo preminente, l'aspetto urbanistico della questione, presentando la costruzione di questa variante come necessaria alla risoluzione di un problema urbanistico cittadino, che pure ha tutta la sua importanza, in quanto l'attuale tracciato della ferrovia, attraversando l'abitato della città di Siracusa, precisamente nel rione Santa Lucia, viene effettivamente a tagliare in due la città ed in particolare quella parte dell'abitato che si riferisce alla città nuova, dove è in atto uno sviluppo urbanistico.

E questo sarebbe, mi pare, sufficiente, caso mai, per giustificare il fatto che le sue preoccupazioni dovrebbero essere anche, direi, avallate, non so..., forse da un intervento finanziario del comune; ma comunque sono tali queste sue preoccupazioni da giustificare, io direi, più uno studio accurato da parte della città, che non un nostro esame. Per quanto riguarda la nostra Commissione, io devo far

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MARZO 1956

presente che i problemi che la proposta di legge Bufardecì pone sono diversi. C'è innanzitutto un problema finanziario. E l'onorevole Bufardecì nella sua relazione ha cura anche di far presente come l'accoglimento di questa sua proposta comporterebbe un onere non inferiore ai 2.500 milioni. Vale a dire due miliardi e mezzo!

E, a questo proposito, debbo subito far rilevare che ho avuto lo scrupolo di esaminare il parere che la Commissione finanze e tesoro ha dato e ho dovuto constatare che, per quanto riguarda l'onere finanziario, facente carico al capitolo 57, cui l'onorevole Bufardecì si riferisce per questa ferrovia, non è possibile in alcun modo attingere delle somme ad esso perché questo stanziamento è già stato totalmente impegnato.

Da tale problema ne derivano altri di carattere costituzionale e regolamentare che io non so come potremmo noi superare.

C'è poi un problema tecnico. E qui devo dire all'onorevole Bufardecì che esso, così come egli lo ha posto, collima in un certo senso con quelle che sono le esigenze e le vedute della amministrazione comunale di Siracusa; ma io non so se queste esigenze collimino anche con quelle che sono le necessità e gli interessi dell'Amministrazione ferroviaria. In particolare devo dire che ho visto qui un progetto sommario, ma veramente non ci troviamo di fronte ad un progetto redatto dalla Amministrazione dei lavori pubblici o dalla Amministrazione ferroviaria, e per di più esso non è un progetto approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, unico organo competente in materia.

C'è poi un problema di competenza. Noi infatti da molto tempo stiamo insistendo nel dire che l'attuale disagio dell'Amministrazione ferroviaria è conseguenza anche del fatto che molto spesso l'autorità politica si sovrappone agli organi tecnici e vuole invadere un campo che forse non è sempre il proprio. Ora, la proposta di legge Bufardecì, sembra naturalmente orientata proprio in questo senso. E a me pare che non sia utile, anche per il precedente pericoloso che si creerebbe, che l'autorità politica in questo modo si sostituisca alla autorità tecnica, nello stabilire una graduatoria di opere in ordine al potenziamento delle ferrovie.

Vorrei dire, però, che è certo che una soluzione si impone alla situazione prospettata dalla proposta Bufardecì.

Lo stesso Sottosegretario onorevole Teranova che è deputato di quella terra, riconosce che questo problema deve essere ri-

solto. Ha riconosciuto che l'attuale tracciato è irrazionale, che ci sono dei passaggi a livello che veramente bloccano anche il traffico normale della città. Ma a me sembra, proprio per le ragioni che vi ho detto, che tutto ciò debba trovare la sua sede in sollecitazioni, in voti, nell'ambito di un ordine del giorno e che non si possa andare più in là, a meno di vulnerare quella autonomia direi, dell'amministrazione della azienda che è anche presupposto per la buona amministrazione delle ferrovie.

Quindi, a parte la mancanza di copertura, questi sono i motivi per i quali a me pare che la proposta di legge, così come è formulata, non possa essere favorevolmente accolta e pertanto come relatore mi dichiaro ad essa contrario.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CERVONE. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, mi sembra che la relazione dell'onorevole Bima sia stata quanto mai chiara, per cui, in certo qual modo, non si può non aderire ai principi e criteri in essa esposti. Ma vorrei aggiungere per parte mia tre considerazioni. La prima è questa: innanzitutto mi sembra — e non vorrei io qui fare il « cavallo di Troia », essendo questa nostra Commissione competente nel merito ed io anche membro della VII Commissione (Lavori pubblici) — che la competenza specifica per trattare questa materia sia più della Commissione dei lavori pubblici che di quella dei trasporti; o, quanto meno, che occorrerebbe forse la presenza del rappresentante del Ministero dei lavori pubblici perché esprima un parere su una materia così importante.

GRAZIADEI. È stato chiesto.

CERVONE. In secondo luogo ritengo che quanto ha detto l'onorevole Bima circa l'urbanistica sia da essere sottolineato anche per un altro riguardo. Infatti credo che sia allo studio, in una fase avanzata, presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed altri organi competenti, una specie di piano regolatore delle ferrovie della Sicilia, soprattutto per quanto riguarda la creazione di un secondo binario in alcune ferrovie principali.

Ora, se noi andiamo ad inserirci con un intervento diciamo, topograficamente troppo limitato, non so se sia un bene o un male.

Una terza considerazione è questa. Sappiamo come il traffico si vada sviluppando e come la strada stia vincendo sensibilmente sulla ferrovia. Ci si potrebbe dire che qui il

problema non è soltanto di voler incanalare il traffico sulla via ferrata piuttosto che su quella ordinaria, ma di risolvere alcuni problemi di urbanistica; quindi è un problema non a larga base ma puramente locale. Ed allora, altra domanda: tutto questo è armonizzato con un piano generale e vale proprio la pena, in un momento di depressione amministrativa dei vari dicasteri, in quanto si sta facendo una politica della scure, avanzarci verso una spesa di oltre due miliardi di lire per un problema che sarà forse importante in relazione al piano generale ma non so se più importante e urgente in questo momento?

BUFARDECI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi. È la prima volta che mi è data l'occasione di partecipare ai lavori di questa Commissione e me ne sento onorato perché ho potuto sperimentare, in alcune sedute precedenti, la serietà con cui si conducono da parte di essa. Desidero per il momento non entrare nel merito delle questioni sollevate e dall'onorevole Bima e dall'onorevole Cervone, in quanto prima di fare questo penso di dover porre in rilievo un aspetto che è, come giustamente affermava poc'anzi l'onorevole Bima, una questione di competenza.

Qui sorge la questione, diceva in sostanza l'onorevole relatore, di vedere se la competenza ad esaminare tale materia sia da attribuirsi al Ministero dei trasporti o al Ministero dei lavori pubblici. E il relatore aggiungeva che praticamente questa polemica si trascina da tempo. Per cui mi sembrerebbe opportuna la presenza dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici o del suo Sottosegretario, in maniera da decidere, una volta per sempre, se questi lavori siano di competenza del Ministero dei trasporti, e quindi la relativa spesa debba gravare sul bilancio di questo dicastero, oppure siano di competenza del Ministero dei lavori pubblici e quindi la suddetta spesa debba gravare sul suo bilancio. E questo io dico anche se personalmente sono del parere che questa spesa debba gravare sul Ministero dei trasporti perché, come affermo nella relazione che accompagna la proposta di legge, non si tratta nel caso di una nuova costruzione, di una nuova linea cioè che tenda ad allacciare un abitato fino a questo momento isolato, ma di costruire una variante su un tronco di linea ferroviaria già esistente, la Catania-Siracusa. E, a mio avviso, le varianti spettano al Ministero dei trasporti.

Comunque, ripeto, è una questione questa che si trascina da tempo. E mi pare che già nel 1948 o nel 1949 l'onorevole Terranova, in un suo discorso alla Camera, sostenesse

questa mia tesi. Per cui mi sembra necessaria la presenza del Sottosegretario per i lavori pubblici per decidere, in primo luogo, su questo problema e poi continuare la discussione.

Per questo motivo, onorevole Presidente, io chiedo la sospensione della discussione, in modo di riprenderla in una seduta susseguente con la presenza del rappresentante del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Faccio presente che questo argomento lo abbiamo già trattato precedentemente. Io mi sono reso diligente informando della cosa il Ministero dei lavori pubblici. Questo ha fatto sapere che si rimetteva completamente alla nostra Commissione. Quindi ritengo inutile il rinvio dell'esame chiesto dal proponente. E questo tanto più in quanto noi abbiamo un esplicito parere, motivatissimo, della Commissione finanze e tesoro, di cui ho dato lettura nella precedente seduta. Quindi propongo agli onorevoli colleghi di passare ora alla discussione dei singoli articoli per mettere poi in votazione la proposta di legge nel suo complesso alla fine della seduta. Non è consentito un altro rinvio dopo che il Ministero dei lavori pubblici ha fatto sapere che si rimette alla nostra decisione.

GRAZIADEI. Per mozione d'ordine, onorevole Presidente. La volta scorsa si disse di invitare il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici perché fosse presente a questa discussione. Ella, onorevole Presidente, ha detto di aver informato il Ministero il quale ha poi fatto sapere che si rimetteva alla nostra Commissione. Ma, evidentemente, noi dobbiamo conoscere il pensiero del Ministero dei lavori pubblici, vale a dire sapere se il rappresentante ufficiale di questo dicastero sia disposto ad assumere o meno l'impegno delle spese che occorre sostenere per questi lavori, per quest'opera.

Ora, a me pare che senza la presenza del rappresentante del Ministero dei lavori pubblici noi non possiamo entrare nel merito.

PRESIDENTE. Onorevole Graziadei, non voglio prevenire la decisione della Commissione. Il Ministero dei lavori pubblici, ripeto ancora una volta, avendo avuto comunicazione del parere contrario da parte della Commissione finanze e tesoro, ha detto che era contrario. Poiché lei mi costringe a farlo, dico questo esplicitamente: ecco perché io prima ho usato l'eufemismo « il Ministero dei lavori pubblici si rimette alla nostra Commissione ». Quindi è perfettamente inutile far intervenire un rappresentante del Mini-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MARZO 1956

stero dei lavori pubblici per sentirci poi dire che è di parere contrario.

GRAZIADEI. La discussione dovrebbe essere svolta anche nei confronti del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Noi, in virtù dell'articolo 38 del regolamento, abbiamo invitato il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici. Egli ha fatto sapere che era contrario, pur aggiungendo che si sarebbe rimesso alla decisione che la Commissione avrebbe preso al riguardo. Credo che ormai la discussione sulla proposta di legge abbia permesso la raccolta di elementi sufficienti per una serena deliberazione al riguardo.

GRAZIADEI. Ma noi potremmo anche convincerci delle buone ragioni addotte dal Ministero dei lavori pubblici ed eventualmente ritirare la nostra proposta. La Commissione comunque era rimasta d'accordo di sentire questo parere del Ministro dei lavori pubblici che oggi, invece, è assente. Noi pertanto insistiamo nella nostra richiesta.

BUFARDECI. A me non sembra ortodossa la procedura, perché qui discutiamo una proposta di legge, che ad avviso della Commissione deve poi gravare sul bilancio dei lavori pubblici, senza la presenza del Ministro competente.

Lo stesso onorevole Bima ha sollevato questa questione, per cui non mi sembra giusto continuare la discussione.

Praticamente i proponenti potrebbero convincersi, attraverso gli argomenti portati dal Ministro dei lavori pubblici o dal suo Sottosegretario, della giustizia, della necessità del ritiro della proposta di legge; e viceversa il Ministro potrebbe convincersi della giustizia della nostra proposta e quindi della necessità dell'accoglimento della medesima.

PRESIDENTE. Ripeto che la Commissione ha ormai tutti gli elementi per decidere sull'accoglimento o meno della proposta di legge.

GRAZIADEI. Sono costretto a chiedere espressamente di sospendere la discussione, in attesa che venga il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici. Quindi prego il Presidente di interpellare la Commissione se sia di accordo nel sospendere la discussione della proposta di legge in attesa che venga il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici.

BIMA, *Relatore*. Onorevole Presidente, dal 1948 c'è una rivendicazione da parte del Ministero dei trasporti, che si inserisce nel famoso problema del coordinamento. Il Ministero dei lavori pubblici, almeno in questa

proposta, aderisce alla nostra tesi e si rimette a quello che facciamo noi, cioè riconosce la nostra competenza primaria. Non capisco perché noi dobbiamo tornare indietro e chiedere qui la presenza del Ministro dei lavori pubblici su un problema sul quale noi da tempo affermiamo la nostra competenza.

GRAZIADEI. Che il Ministro faccia una dichiarazione ufficiale, di riconoscimento della nostra competenza. Invece il Ministro si rimette soltanto a quello che farà la Commissione.

BIMA, *Relatore*. Non si può dimenticare che l'onorevole Bufardecì all'articolo 3 fa rinvio a un capitolo del bilancio del Ministero dei trasporti e non dei lavori pubblici. Volevo dire che l'onorevole Bufardecì è un buon siracusano e un cattivo ferroviere; in questo caso debbo anche dire che è un buon ferroviere, perché aderisce alla nostra tesi.

PRESIDENTE. Vorrei che si trovasse una soluzione concorde — come sempre abbiamo fatto — se vogliamo procedere tendendo a finalità concrete. Se per un maggiore scrupolo l'onorevole Graziadei vuole avere la presenza materiale del Ministro dei lavori pubblici, posso aderire a rinviare il seguito della discussione a tale scopo, ma faccio presente che il parere della Commissione finanze e tesoro è contrario ed è motivatissimo. Quindi abbiamo gli elementi per decidere. Sappiamo anche quale è il pensiero del rappresentante del Ministero dei lavori pubblici. Quindi il rinvio costituirebbe né più né meno che una perdita di tempo.

Se lei insiste, onorevole Graziadei, non metterò neppure in votazione la sua richiesta di rinvio, ma rinverò senz'altro, per chiedere l'intervento del Ministro.

GRAZIADEI. Non insisto.

BUFARDECI. Entrando nel merito della questione, io non parlerò della necessità ed urgenza di questo problema, perché lo stesso onorevole Bima ha riconosciuto nella sua relazione che il problema esiste e che deve essere affrontato e risolto non soltanto dal punto di vista urbanistico, ma anche dal punto di vista economico.

Desidero prima di ogni altra cosa esprimere la mia opinione sul parere della Commissione finanze e tesoro. Questo si distingue in quattro punti. I primi tre punti sono del tutto irrilevanti e inconsistenti. Il punto primo dice che l'accoglimento della proposta in esame costituirebbe un precedente che non mancherebbe di essere invocato in altre città. E l'onorevole Bima praticamente è d'accordo

su questo punto espresso dalla Commissione finanze e tesoro.

Ora io non capisco perché dovrebbe essere ritenuta una interferenza del potere politico, che è poi anche potere legislativo, nei riguardi del potere esecutivo per questa questione. In fondo che cosa è che ha fatto nascere il bisogno della presentazione di questa proposta di legge? Il fatto che, nonostante questo problema sia stato più volte sottoposto all'attenzione del Governo da tutti gli organismi economici, politici, sindacali, dall'amministrazione comunale di Siracusa, dalla Camera di commercio e dai comuni vicini a Siracusa — che hanno interesse a veder risolto questo problema che altro non sarebbe che una prima tappa per una soluzione di altri problemi analoghi — il Governo non ha sentito il bisogno di affrontare questa questione con quei criteri di gradualità di cui parlava l'onorevole Bima nella sua relazione.

Quindi la proposta di legge è stata una necessità per portare all'attenzione del potere legislativo, della Camera, questa questione e quindi stimolare il Governo, ad accoglierla e a risolvere il problema.

Per quanto riguarda l'onere della spesa che graverebbe sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici, io vorrei sentire anche il parere dell'onorevole Sottosegretario per i trasporti su questa questione.

Per le cose dette dall'onorevole Bima nella sua relazione, è vero che la variante proposta interessa la città di Siracusa in quanto è una remora per lo sviluppo urbanistico della città; però è vero che interessa anche le ferrovie dello Stato. E questo l'onorevole Bima non lo ha detto, mentre nella mia proposta c'è questo argomento, approfondito da uno studio elaborato da un comitato cittadino, presieduto dal sindaco dottor Aragona, democratico cristiano, e del quale fanno parte tutti i partiti politici, le organizzazioni sindacali e le organizzazioni economiche della città di Siracusa.

Nella proposta è detto: « Ma se tale barriera costituisce un grave inconveniente al traffico cittadino, essa rappresenterà anche un onere e una difficoltà grave per l'Amministrazione ferroviaria nel momento in cui — momento che i cittadini di Siracusa si augurano non lontano — dovrà provvedere alla elettrificazione della linea ed al raddoppio del binario ».

Senza tener conto che la variante proposta accorcerebbe di circa quattro chilometri e mezzo il percorso stesso.

L'onorevole Cervone diceva che è contrario alla proposta di legge anche perché non sappiamo se questa variante proposta rientra nel piano delle ferrovie siciliane, il cui studio è in fase avanzata presso il Ministero dei trasporti.

A questo proposito occorre aggiungere che la costruzione del doppio binario, per quanto riguarda il tronco ferroviario non solo Siracusa-Messina, ma anche Ragusa-Messina, si impone già oggi come una necessità imprescindibile e improrogabile, se si tiene presente che in Sicilia in questi ultimi anni avviene un processo spedito, notevole, di industrializzazione; e questo processo di industrializzazione, di nascita di industrie e di zone industriali, si estende proprio nella fascia costiera della Sicilia orientale che va da Messina a Catania a Siracusa a Ragusa. Negli ultimi due anni nel tratto Augusta-Siracusa — potrebbe sembrare una questione locale, ma molto interessante per gli argomenti che sto dicendo — tra Augusta e Siracusa sono sorte innumerevoli fabbriche, dalla « Rasiom » alla « Eternit » alla « Saccs » alle « Cementerie » di Augusta, che sono una filiale della Fiat.

E vi è in costruzione una fabbrica della Edison. Se poi si tiene presente il fatto dei ritrovamenti petroliferi in provincia di Ragusa e si tiene appunto presente questo collegamento che vi è fra Ragusa-Augusta-Siracusa-Catania, la questione del doppio binario per rendere rapidi i trasporti si impone. Né vale qui dire che la strada sta conquistando sensibilmente la ferrovia, per cui non si possono tener presenti questi argomenti. A mio avviso infatti, la ferrovia ha una funzione che non verrà mai meno anche se si svilupperanno i trasporti automobilistici. Quindi, da questo punto di vista, la costruzione del doppio binario sul tronco Siracusa-Catania è un problema che si porrà. E già l'onorevole Ministro Angelini, nella sua replica nel corso dell'approvazione del bilancio del Ministero dei Trasporti, ha detto che è stato ultimato il tronco Palermo-Messina, che viene affrontato il tronco Catania-Messina, ed ha detto che sarà affrontata in un prossimo futuro la costruzione del doppio binario sul tronco Catania-Siracusa. E da tener presente poi che proprio da Catania a Bicozza, dove sta sorgendo la zona industriale della città di Catania già esiste il doppio binario. E allora, richiamo qui la vostra attenzione; se è vero che fra poco dovrà essere costruito il doppio binario sulla Catania-Siracusa, bisogna pure tenere presente l'attuale tracciato della linea ferroviaria che va da Targia a Siracusa e che

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MARZO 1956

attraversa tutta la città e proprio in quella zona che si va sviluppando. Per cui, quando si porrà il problema del doppio binario, noi avremo che la ferrovia dello Stato se vorrà farlo sul tracciato già esistente, dovrà demolire per oltre due chilometri tutti gli edifici costruiti su questo tracciato per allargare la sede stradale della linea ferroviaria, e questo con un onere notevole da parte della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Quindi non è vero che il problema interessa soltanto la città di Siracusa. Ed io sono un buon siracusano! Ma è anche vero che in primo luogo interessa, a prescindere dalle esigenze della città di Siracusa, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per la spesa che essa dovrà affrontare quando dovrà costruire il doppio binario; mentre la variante da noi proposta accorcerebbe anche il percorso di quattro chilometri, con notevole riduzione dell'onere.

Per quanto riguarda l'altra osservazione dell'onorevole Bima, egli dice: questo è un progetto che non è del Ministero dei trasporti e quindi non sappiamo fino a che punto possa valere. Mi pare che questo sia il suo pensiero, in sostanza. Non sappiamo, cioè, egli dice, fino a che punto è valido e positivo.

Intanto, l'articolo 1 della proposta di legge dice che: «il Ministro dei trasporti, a mezzo dei suoi uffici competenti, è autorizzato alla elaborazione e definizione di un progetto di variante»... E poi dice ancora: «Il progetto definitivo dovrà essere esecutivo entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge».

Io spiego questo limite di sei mesi nella mia proposta di legge. Perché sei mesi? Perché già al Ministero dei trasporti esistono studi e progetti elaborati che vanno dal progetto 1908-1910 di un certo ingegnere Mauter, a quello presentato dalla Camera di commercio di Siracusa, del 1948. Quindi io non dico che debba essere accolto il mio progetto, ma dico soltanto che deve essere costruita una variante sull'attuale tracciato ferroviario.

Onorevole Presidente, vorrei poter dire ancora delle altre cose e potrei anche continuare nell'ordine delle considerazioni per cui ho insistito nella discussione di questo progetto di legge. Desidero però dire una sola cosa: i siracusani, i sindaci dei comuni vicini, sono tutti d'accordo che si faccia questa variante. E, l'ultima manifestazione è stata veramente una manifestazione unitaria, di tutti, tenutasi al Teatro comunale di Siracusa, alla presenza, onorevole Presidente, del

Prefetto, del Questore, dell'Arcivescovo di Siracusa monsignor Barenzini, del Sindaco, della Giunta comunale, del Presidente della Camera di commercio dottor Innotta, candidato al Senato per la Democrazia Cristiana, alle recenti elezioni.

Siamo tutti interessati. Tutti ci siamo uniti perché riconosciamo che questo è un problema non politico, di parte, ma è un problema che interessa tutta la città. E a me dispiace dire che fino a questo momento — seppure questo comitato cittadino abbia fatto questo studio, si sia fatta una visita a Roma, si sia parlato e insistito con tutti sulla questione, specie con l'ex Ministro dei trasporti, onorevole Mattarella, vi sia anche l'appoggio e l'aiuto dell'onorevole Terranova, il quale su questa questione si è detto d'accordo — non si sia affrontato questo problema. Perché, poi, non è affatto vero che questa variante nuocerebbe al piano riformatore delle ferrovie dello Stato in Sicilia in quanto l'unica variante che deve essere fatta su questo tracciato è proprio questa.

Un'ultima parola, onorevole Presidente, per dire come si possa ovviare al punto quarto del parere della Commissione finanze e tesoro; gli altri sono inconsistenti. Non si può affermare che si verrebbe a creare un precedente che nuocerebbe alla stabilità del bilancio. Dove sarebbe l'iniziativa dei parlamentari che spingono l'esecutivo ad elaborare e a portare avanti certi problemi improrogabili? Per quanto riguarda l'ultimo punto del parere della Commissione finanze e tesoro, per ovviare alle osservazioni fatte, io propongo, se la Commissione deciderà che la cosa è di competenza del Ministero dei lavori pubblici e non di quello dei trasporti, che si inserisca un emendamento all'articolo 2 e un altro all'articolo 3, e che cioè si faccia gravare la spesa relativa sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici e precisamente sul capitolo 150 concernente le spese per opere relative alle nuove costruzioni.

Ne è a dire, onorevole Bima, che si potrebbe determinare un pericolo per la stabilità del bilancio con questa iniziativa parlamentare, perché proprio sul bilancio dei lavori pubblici è prevista una spesa per una nuova costruzione ferroviaria in provincia di Savona. E quindi abbiamo anche un precedente dal punto di vista legislativo.

Io, onorevole Presidente, ho cercato di esporre in maniera breve le cose che a mio avviso dovevo dire per richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi su questa questione, perché non s'affronti la cosa in una

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MARZO 1956

certa maniera, come spesso succede, ma si ponderi bene, invece, se non sia il caso di rimandare alla Commissione finanze e tesoro questi miei emendamenti per avere un ulteriore parere sulla proposta di legge.

PRESIDENTE. Quello che lei chiede, onorevole Bufardecì, non lo possiamo fare perché non è di nostra competenza. La Commissione dei trasporti non può modificare il bilancio di un altro dicastero. Io prima di sentire il parere del Governo voglio darle, invece, la prova non solo della mia considerazione ma di quella dell'intera Commissione decidendo di rinviare alla prossima seduta. Resti però chiaro che la discussione generale viene dichiarata chiusa. La prossima volta sentiremo semplicemente dalla viva voce del rappresentante del Governo qual è il suo parere e poi passeremo alla approvazione degli articoli e quindi alla approvazione o meno della proposta di legge nel suo complesso. Ma, ripeto, rimanga ben chiaro che non è consentito che la Commissione per la terza volta riapra una discussione generale su di essa.

BUFARDECI. Mi riservo di presentare i miei emendamenti.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero rimarcare che, contrariamente a quello che l'onorevole proponente ritiene, questa materia è assolutamente di competenza del Ministero dei lavori pubblici per l'articolo 78 della legge 7 luglio 1907, n. 423. Quindi il Ministero dei trasporti, direi, si disinteressa. Il Ministero dei trasporti apprezza sempre, ogni volta se ne verifichi il caso, proposte che tendano a migliorare i servizi, che servano a rettificare tracciati che siano sconvenienti o scomodi sia ai fini della pendenza che per l'intralcio che creano nei complessi urbanistici. Però non può dare il suo consenso e il suo benestare perché non di sua competenza. I fondi che in sostanza sarebbero necessari per la variante proposta in questa occasione, che fra l'altro comporterebbe una spesa molto maggiore di quella indicata dall'onorevole proponente, dovranno

gravare sul Ministero dei lavori pubblici non già su quello dei trasporti. Comunque da parte del Governo nulla si obietta a che la Commissione decida di rinviare la questione ad altra seduta.

CACCIATORE. Prendo atto di quello che ha detto il rappresentante del Governo e cioè che la proposta di legge in esame rientra nella competenza esclusiva del Ministero dei lavori pubblici. Ed allora, cosa facciamo?

PRESIDENTE. Abbiamo già detto quale è il parere del Ministero dei lavori pubblici e abbiamo comunicato il parere contrario della Commissione finanze e tesoro.

CACCIATORE. Ma qui sorge una questione di competenza!

PRESIDENTE. No, la Commissione dei trasporti è stata investita nel merito per l'esame in sede legislativa del provvedimento.

Si richiedeva semplicemente, qui, la presenza fisica del rappresentante del Ministero dei lavori pubblici perché esponesse la propria opinione, ma la competenza primaria e specifica è della nostra Commissione perché si tratta di tracciato ferroviario. Su questo non vi sono dubbi di sorta.

CACCIATORE. Io ritengo che la discussione non si possa ritenere chiusa.

PRESIDENTE. È la seconda volta che abbiamo già ampiamente discusso. Nella prossima seduta verrà il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici per far sentire a viva voce il suo parere e quindi si passerà all'esame degli articoli della proposta di legge. Se non vi sono ulteriori osservazioni così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 11,45.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI