

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XLVI.

SEDUTA DI VENERDÌ 16 NOVEMBRE 1956

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	465
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Acquisto di nuovo materiale rotabile e lavori di miglioria di quello esistente per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2537) .	465
PRESIDENTE	465, 468, 469, 470
BERLOFFA	465
BOGONI	467
TROISI	468, 470
CAPPUGI	468
COLASANTO	469, 470
RUBEO	469
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i> . .	469, 470
CACCIATORE	470
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	470

La seduta comincia alle 10.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Farinet, Petrucci e Viale.

Discussione del disegno di legge: Acquisto di nuovo materiale rotabile e lavori di miglioria di quello esistente per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2537).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Acquisto di nuovo materiale rotabile e lavori di miglioria di quello esistente per l'ammodernamento della rete delle ferrovie dello Stato ».

BERLOFFA. Ho avuto l'incarico di venire a comunicare il parere favorevole espresso dalla Commissione finanze e tesoro sul disegno di legge in discussione e sul quale, in quella sede, io stesso ho riferito.

PRESIDENTE. Ringrazio, a nome di questa Commissione, l'onorevole Berloffia e, per lui, tutta la Commissione finanze e tesoro.

Sul provvedimento in discussione riferirò io stesso.

Onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 2537 — approvato dalla competente Commissione del Senato, in sede legislativa, nella seduta del giorno 7 corrente mese e del quale ho l'onore di essere relatore — ha una importanza notevole, per cui è doveroso mettere nel dovuto rilievo quanto segue:

A) Rilevo anzitutto la organicità del provvedimento che — tenendo presenti le distruzioni fatte dalla guerra e le necessità di mettere tutto il materiale rotabile in condizioni di una efficienza concreta — non si

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1956

è limitato a provvedere per l'esercizio prossimo ma ha ritenuto necessario impegnare cinque esercizi finanziari (da quello 1957-1958 a quello 1961-62) per attuare un razionale programma di acquisti e di migliorie del materiale esistente.

B) Secondo elemento, che non deve essere trascurato, è quello della imponenza della spesa: cinquanta miliardi.

È vero che tale somma, di per sé imponente, non è sufficiente a dare all'amministrazione ferroviaria tutto il materiale rotabile di cui avrebbe bisogno una grande azienda di traffico con sviluppo sempre crescente, ma dobbiamo — con compiacente soddisfazione — prendere atto dello sforzo notevole che viene compiuto da quell'amministrazione nel momento attuale non privo di difficoltà e della premura del ministro Angelini, che conoscendo le condizioni di carenza del materiale in parola, fin dal decorso anno ha incrementato il parco con i mezzi non certo abbondanti a disposizione del bilancio e che potrà ancora meglio incrementarlo con la cospicua somma di cinquanta miliardi, oggetto del presente disegno di legge.

D'altra parte, non dobbiamo trascurare che, con il disegno di legge sottoposto al nostro esame, lo stanziamento — previsto dall'articolo 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dalla successiva legge 25 giugno 1909, n. 372 — viene elevato al 5 per cento sul prodotto del traffico. È un atto di saggia amministrazione ma è anche, nel contempo, atto di coraggio, perché — nonostante le difficoltà del bilancio che presenta un *deficit* notevole — mira a risolvere, o quanto meno ad avviare a soluzione, uno dei più urgenti problemi dell'azienda ferroviaria.

C) Il disegno di legge, che ci occupa, è ancora importante perché — provvedendo con larghezza di mezzi all'incremento ed al miglioramento del materiale rotabile — renderà l'esercizio ferroviario, ne abbiamo certezza, più rispondente alle esigenze dei viaggiatori e degli speditori di merci.

Noi, non da oggi — anche per la diretta esperienza acquistata durante la nostra permanenza al Ministero dei trasporti — abbiamo messo nella doverosa luce l'attività svolta dal Ministero dei trasporti nel periodo successivo alle gravi (e, purtroppo, dimenticate) devastazioni operate dalla guerra. Non abbiamo avuto difficoltà ad affermare che, da tutti i ferrovieri, sono stati compiuti veri « prodigi ». Non possiamo, però, tacere che le condizioni attuali non sono rispondenti alle

esigenze dei viaggiatori. Specie nell'Italia meridionale (e non intendiamo fare del « regionalismo » ma semplicemente constatare uno stato di fatto) il materiale rotabile è scarso ed è soprattutto il meno fornito dal conforto indispensabile a chi percorre lunghi viaggi.

Anche per questo dobbiamo vivamente compiacerci che il disegno di legge viene ad eliminare (se non completamente, in gran parte) inconvenienti molte volte denunziati durante la discussione del bilancio preventivo dei trasporti.

Gli inconvenienti — che abbiamo accennato per quanto attiene al disagio dei viaggiatori — si verificano anche per la spedizione delle merci, per le quali i carri a disposizione sono insufficienti alle richieste fatte. Da ciò derivano, con non rara frequenza, ritardi nel trasporto e danni addirittura alle merci da trasportare nei carri refrigeranti. Lo stato di cose attuale, distrae in molti casi, il trasporto delle merci dalle ferrovie con conseguente danno all'esercizio economico di quell'azienda.

Di conseguenza noi plaudiamo alla iniziativa del Ministero dei trasporti che potrà — con l'attuazione del programma organicamente impostato — avviare a molte, e non sempre lievi, deficienze dei trasporti.

D) Non minore importanza ha l'attuale disegno di legge che — con migliorare, ammodernare e potenziare il parco del materiale rotabile — renderà più economico l'esercizio dell'azienda ferroviaria. Per avere apprezzabili risultati sul piano economico, una azienda (specie se di vasta portata come è quella delle ferrovie dello Stato) deve avere attrattive, che si risolvono nell'offrire comodità e vantaggi.

Non basta che le ferrovie dello Stato abbiano ripristinato le linee distrutte dalla guerra, occorre che quell'azienda potenzi sempre più la sua rete e soprattutto ammoderni i suoi servizi.

Le ferrovie dello Stato (per naturale evolversi di cose o per prevenzioni aprioristiche e, perciò, non obiettive) sono oggetto di critica e, peggio ancora, sono danneggiate dalla concorrenza dei trasporti su strada specie per i percorsi più brevi.

L'incremento del potenziale della rete ed il notevole miglioramento del materiale rotabile determineranno l'aumento della produttività sia nel trasporto viaggiatori che in quello delle merci.

A tale riguardo riteniamo utile riportare i miglioramenti da apportare al materiale esistente nonché gli acquisti, che saranno fatti

del nuovo materiale rotabile con la spesa complessiva dei cinquanta miliardi.

1°) Costruzione di carrozze nuove per viaggiatori. si prevede che, durante i cinque esercizi finanziari, dovranno costruirsi oltre millequattrocento carrozze.

Eliminazione delle carrozze a cassa di legno con sostituzione di carrozze a cassa di ferro.

Le une e le altre carrozze avranno sedili comodi e più confortevoli alle necessità del viaggio.

Illuminazione autonoma nelle carrozze, che saranno riscaldate elettricamente.

2°) Costruzione di nuovi carri coperti e scoperti, di carri-serbatoio e di carri speciali: complessivamente quindicimila.

A tutti i carri sarà esteso il freno continuo.

3°) Costruzione di nuovi bagagliai.

4°) Applicazione, alle locomotive a vapore, degli « economizzatori » Franco Crosti, che faranno realizzare una economia di combustibile del 20 per cento sul consumo normale.

5°) Costruzione di locomotive *Diesel* per servizi di manovra e servizi leggeri.

6°) Costruzione di automotrici di grande e media potenza; di locomotori elettrici e di elettromotrici a corrente continua per le linee, che non ancora hanno la elettrificazione.

7°) Costruzione di elettromotrici, che potranno circolare con corrente continua e trifase.

Queste, per sommi capi, saranno le nuove costruzioni e le migliorie da apportare al materiale rotabile attualmente in circolazione.

È evidente che un programma così organico e così vasto (anche se non completo) merita l'incondizionato assenso di tutti noi.

Noi non abbiamo motivo di fare alcuna riserva a riguardo. Riteniamo, però, opportuno rivolgere al Ministro dei trasporti una duplice raccomandazione.

La prima raccomandazione riguarda il materiale di armamento: occorre che anche tale materiale sia rinnovato e sostituito col nuovo armamento di rotaie lunghe metri quarantotto.

Noi sappiamo che — nel decorso anno — è stato fatto parecchio, occorre, però, fare molto ancora ed affrontare, con eguale risolutezza, il grave problema la cui risoluzione definitiva si impone per evitare dolorosi incidenti e per assicurare, sempre più e sempre meglio, la velocità dei treni.

La seconda raccomandazione è la seguente: assicurare alle industrie del Mezzogiorno d'Italia la maggiore quantità di lavoro: e ciò, è naturale, compatibilmente con le attrezzature di società e delle imprese ivi esistenti.

Le costruzioni da farsi e le migliorie da apportare all'attuale materiale rotabile gioveranno in gran parte alle regioni del sud d'Italia. È giusto che tali lavori siano eseguiti, in gran parte, nel Mezzogiorno dove vi sono maestranze qualificate, che non hanno nulla ad invidiare alle maestranze di altre parti d'Italia. L'affidare i lavori ad operai specializzati delle regioni meridionali — oltre a costituire un atto di giustizia distributiva — avrà un altissimo significato morale e cementerà ancora di più quell'unità di animi che — particolarmente nelle attuali circoscrizioni — si rende necessaria per assicurare una necessaria solidarietà tra i lavoratori di tutte le regioni d'Italia.

Onorevoli colleghi, il disegno di legge — sul quale ho fatto una breve relazione — è stato approvato con unanime consenso dai componenti la Commissione legislativa dell'altro ramo del Parlamento.

Ho certezza che anche voi — che avete, in occasioni frequenti, manifestato il vostro vivo desiderio di sapere migliorate le sorti delle ferrovie dello Stato — darete la vostra approvazione all'unanimità e con eguale entusiasmo del Senato.

Consentitemi — prima di porre termine a questa relazione — di rivolgere, a vostro nome, al Ministro Angelini il vivo compiacimento di questa Commissione per la iniziativa presa e di formulare l'augurio che egli perseveri — con sempre maggiore passione e con altrettanta tenacia — nella via intrapresa per realizzare il voto che è nell'animo di tutti noi: raggiungere — attraverso ulteriori iniziative consimili, che rendono migliori e più attraenti i trasporti su binario — la sana gestione finanziaria dell'azienda delle ferrovie dello Stato.

È notoriamente riconosciuto che le ferrovie — migliorando i servizi in tutti i settori e sanando il proprio bilancio — potranno contribuire, con efficacia apprezzabile, allo sviluppo dell'economia nazionale ed al miglioramento delle condizioni sociali delle popolazioni dell'Italia meridionale.

Dichiaro aperta la discussione generale.

BOGONI. La legge stessa dimostra, senza necessità di ulteriori illustrazioni, la necessità dello stanziamento. C'è, anzi, da osservare che i cinquanta miliardi, per quanto rappresentino una spesa non indifferente, sono

insufficienti rispetto alle enormi esigenze che ha l'amministrazione delle ferrovie dello Stato per rinnovare e migliorare i suoi servizi.

Mi è propizia l'occasione per formulare l'augurio che si possa al più presto addivenire ad uno stanziamento anche per il materiale di armamento; chi ha occasione di viaggiare sulle linee del Mezzogiorno d'Italia constata di persona quanto il logorio di quel materiale incida negativamente sull'andamento del servizio e sulla puntualità negli orari di arrivo.

Per quanto riguarda lo stanziamento in questione, avremmo preferito che esso avesse trovato posto nella parte straordinaria del bilancio, per non dare l'impressione che serva a colmare un *deficit*, che invece non esiste, dovendosi, se mai, parlare di capitale.

Per il resto, non resta che votare subito il provvedimento.

PRESIDENTE. Desidero tranquillizzare subito l'onorevole Bogoni: in effetti si tratta di stanziamento straordinario, e l'equivoco al riguardo è dovuto alla poco felice dizione della legge. In proposito, la legge istitutiva del 1907 e quella successiva del 1909 non possono dar luogo ad equivoci.

TROISI. Nel dare la mia approvazione al disegno di legge, non posso esimermi dal sottolinearne anch'io l'importanza.

Dotare l'amministrazione delle ferrovie dello Stato dei mezzi necessari per fronteggiare l'aumento del traffico di viaggiatori e merci non significa soltanto soddisfare le esigenze di questo traffico, che pure sono notevoli. Significa, anche, favorire lo sviluppo agricolo del Mezzogiorno, che di adeguati mezzi di trasporto abbisogna per evitare che esso si arresti. Noi tutti ricordiamo l'allarme sollevato fra gli esportatori per la deficienza di carri, sempre verificatasi. Io stesso ho dovuto tempestare, nel corso della passata campagna, il Ministro dei trasporti con telegrammi e telefonate per fare affluire carri ferroviari al compartimento di Bari: e devo dargli atto che il suo autorevole intervento è stato prezioso.

Ora, è evidente che lo sviluppo della campagna di esportazione dei prodotti ortofrutticoli si accompagna necessariamente allo sviluppo dei mezzi di trasporto. Ma da quest'ultimo non va disgiunto il problema dell'armamento, a cui ha fatto dianzi cenno l'onorevole Bogoni. Io desidero riprenderne il tema e insistervi, perché alla velocità dei trasporti è legata l'esportazione di prodotti deperibili come gli ortofrutticoli. Non v'è dubbio che,

col materiale in uso lungo la rete delle ferrovie, è impossibile raggiungere le alte velocità necessarie.

È per questo motivo che saluto con vivo compiacimento questo provvedimento che, assecondando lo sforzo dei nostri produttori, favorisce l'esportazione e dà un ingente contributo all'equilibrio della nostra bilancia commerciale.

Non posso, però, in questa occasione, non fare un accenno alla linea adriatica. Anch'essa è in via di trasformazione; anzi, il processo di elettrificazione sta per completarsi. È necessario, però, che, oltre alla elettrificazione dell'intera linea, si provveda all'installazione del doppio binario. Se così non sarà, mai si potranno avere quei trasporti celeri di cui ha bisogno la nostra economia.

Per tutti questi motivi, nel sottoscrivere l'ordine del giorno che il collega Colasanto presenterà, ho inserito i voti perché, nell'attuazione del programma, sia data la precedenza alla costruzione di carri chiusi per derivate e sia rivisto il programma per la costruzione di carri frigoriferi.

Nel rinnovare il mio voto favorevole, esprimo l'augurio che questo provvedimento non sia che il preludio ad altri idonei a completare l'opera di ammodernamento.

CAPPUGI. L'unanimità di consensi mi esime dal portare anche il mio contributo al coro entusiastico con cui il provvedimento è stato accolto.

Questo disegno di legge rappresenta, senza dubbio, un notevole passo avanti, e dobbiamo prenderne atto con entusiasmo. Neppure, però, dobbiamo nasconderci le preoccupazioni che permangono, data l'insufficienza dello stanziamento. E dirò subito le ragioni di queste preoccupazioni.

È necessario che le ferrovie, magari attraverso un provvedimento speciale (di cui, per altro, c'è già l'annuncio) siano messe in condizione di provvedere alla manutenzione dell'armamento. Ho parlato recentemente con il capo servizio lavori, il quale mi ha manifestato il suo allarme perché nel bilancio non vengono stanziati, per la normale manutenzione dell'armamento, i fondi necessari a garantire un minimo di sicurezza; egli mi ha aggiunto che, se non fosse già sul punto di essere collocato in pensione, non vorrebbe rimanere con sì scarsi mezzi, a quel posto di tanto grave responsabilità.

Come si vede, dunque, la preoccupazione per questo stato di cose è piuttosto diffusa, e in questa occasione non rimane che fare una

viva raccomandazione all'amministrazione delle ferrovie perché trovi il modo di reperire i fondi necessari per garantire la sicurezza del servizio attraverso una organica e idonea manutenzione del materiale di armamento. Meglio ancora se si potesse addivenire ad un rinnovamento dell'armamento stesso.

Un'altra raccomandazione che dobbiamo rivolgere riguarda i carri frigoriferi: anche in questo campo vi è molta carenza: non ho bisogno di ripetere che le merci deperibili hanno bisogno di trasporti veloci e di condizionamento idoneo alla loro conservazione.

COLASANTO. Premetto che sono d'accordo sul disegno di legge e condivido le preoccupazioni e le riserve manifestate dagli onorevoli Troisi e Cappugi. Desidero aggiungere qualche breve considerazione.

Nello spendere la somma stanziata occorre, innanzitutto, tener presente la necessità di sistemare tutti i materiali mobili, considerando che sulle linee del Mezzogiorno sono in servizio le vecchie e sconquassate carrozze di terza classe.

In secondo luogo, bisogna bene esaminare come il lavoro debba essere distribuito. Nell'Italia meridionale abbiamo industrie con passivo di miliardi, per mancanza di lavoro: si tratta di industrie che pure fanno capo all'I.R.I., attrezzatissime, in condizione di non poter dare lavoro per mancanza di commesse. Abbiamo l'I.N.A.M., l'Aerfer ed altre industrie che debbono essere tenute presenti nel lavoro che l'amministrazione delle ferrovie si accinge a fare.

Sulla base di queste mie osservazioni, mi permetto di proporre il seguente ordine del giorno, firmato anche dai colleghi Troisi, Cacciatore e Bogoni:

« L'VIII Commissione permanente della Camera (Trasporti), nell'approvare in sede legislativa l'acquisto di nuovo materiale rotabile per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato, impegna il Governo a far eseguire negli stabilimenti del Mezzogiorno almeno il 30 per cento dei lavori a cui si riferisce la legge stessa; a dare priorità, nell'esecuzione del programma, alla costruzione di carri chiusi e di carri frigoriferi, per fronteggiare le crescenti richieste dell'esportazione ortofrutticola; a considerare la necessità di dotare le linee meridionali di carrozze di nuova costruzione per i viaggiatori di seconda classe ».

RUBEO. Il nostro gruppo, in coerenza con quanto ha sempre sostenuto, vedendo anche soddisfatte, sia pure non completamente, ta-

lune richieste avanzate, dà il suo voto incondizionalmente favorevole al disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Premetto che, per quanto si riferisce alla distribuzione del lavoro, è già stata tenuta presente, nella compilazione del programma, la necessità di assegnare al Mezzogiorno non solo la quota stabilita dalla legge ma anche una percentuale maggiore. Debbo, tuttavia, aggiungere, tanto per riferirmi alle officine di Pozzuoli, di cui si è fatto cenno nel corso della discussione odierna, che è necessario che le officine siano attrezzate per il lavoro che debbono svolgere. Questo provvedimento ha il compito di realizzare un programma, non di prepararlo. Ora, proprio le officine di Pozzuoli hanno dato questa prova di attrezzatura: su un ordinativo di 24 automotrici con rimorchio, esse ne hanno consegnato soltanto due alla data stabilita, mentre per le rimanenti sono già in ritardo di ben 18 mesi! Queste automotrici, che avrebbero dovuto essere consegnate 18 mesi fa, saranno consegnate appena nel febbraio dell'anno prossimo. Quindici giorni or sono ho preso l'iniziativa di chiamare presso di me i dirigenti delle officine per rimmetterli in termini. E ciò ho fatto perché ho considerato che la colpa non è delle maestranze — che sono bravissime — bensì dei dirigenti. Avendo rimesso in termini le officine di Pozzuoli, noi ci siamo messi nella condizione di poter fare nuovi ordinativi alle officine medesime: questo sta a dimostrare la mia preoccupazione per le industrie meridionali.

Ora, per quanto riguarda l'ordine del giorno dell'onorevole Colasanto, vorrei pregarlo, dopo quanto ho detto, di non fissare delle cifre: io dichiaro, e ne prendo impegno, che la percentuale già fissata dalle disposizioni di legge per il Mezzogiorno non solo sarà rispettata ma sarà addirittura superata. Però, ripeto che noi non possiamo fare esperimenti; è necessario dare lavoro a chi possiede un'attrezzatura tecnica che sia in grado di eseguire i lavori: non si può ammettere che la O.M. di Milano consegna in undici mesi ciò che Pozzuoli non ha potuto consegnare neppure con 18 mesi di ritardo per il motivo che ha dovuto prima attrezzarsi! Questo provvedimento non tende soltanto a potenziare e ad ammodernare la rete delle ferrovie dello Stato, ma vuole avere anche un carattere sociale.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1956

Mi son premurato di prendere per le officine di Pozzuoli l'iniziativa a cui ho accennato, perché sentivo che lì esisteva una situazione gravissima, indipendente dal valore delle maestranze. Però, se avessi dovuto applicare le multe previste dal contratto, per la ritardata consegna, le officine avrebbero dovuto pagare un miliardo e cento milioni con la conseguenza che quelle maestranze sarebbero state ridotte alla fame. In considerazione di ciò, ho avuto un colloquio con il presidente dell'I.R.I. L'amministrazione delle ferrovie ha rinunciato alle penali e le officine hanno cambiato direzione. La nuova direzione mi ha dato le più ampie garanzie.

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

ART. 1.

A far tempo dall'esercizio 1957-58, l'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto, è stabilita in misura non superiore al 5 per cento dei prodotti del traffico

(È approvato).

ART. 2

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni per la costruzione di nuovo materiale rotabile e per lavori di miglioria al materiale esistente, da commettersi all'industria privata, fino a concorrenza della spesa complessiva di lire 50.000.000.000 (cinquanta miliardi)

Alla copertura degli impegni suddetti, si provvederà destinandovi, per cinque esercizi finanziari, a far tempo dall'esercizio 1957-58 e fino all'esercizio 1961-62, la somma annua di lire 10.000.000.000 (dieci miliardi) da prelevarsi sullo stanziamento che risulterà iscritto annualmente nella parte ordinaria del bilancio della stessa Amministrazione ferroviaria per il rinnovamento del materiale rotabile in virtù del precedente articolo 1.

(È approvato).

ART. 3

Lo svolgimento dei lavori da commettersi all'industria privata ai sensi del primo comma dell'articolo 2 e i relativi pagamenti saranno regolati in guisa che a questi ultimi sia pos-

sibile far fronte, in ciascun esercizio, con le disponibilità risultanti dalle assegnazioni previste dal secondo comma dell'articolo stesso.

(È approvato).

Dopo le chiare dichiarazioni del ministro, che sono molto più impegnative di un ordine del giorno, vorrei pregare l'onorevole Colasanto di ritirare il suo ordine del giorno.

COLASANTO. Ritengo le parole e l'impegno del Ministro Angelini superiori a qualsiasi impegno scritto. È evidente che la crisi in talune officine dipende dagli elementi dirigenti. L'operaio non ha alcuna responsabilità, ed allora è bene che il dirigente inetto cambi mestiere, perché il danaro della collettività deve essere speso bene.

TROISI. Rinunciamo all'ordine del giorno.

CACCIATORE. Il Ministro ci ha tranquillizzato soltanto sulla prima parte dell'ordine del giorno, ma ci sono ancora gli altri due punti, riguardanti, rispettivamente, la priorità alla costruzione di carri chiusi e carri frigoriferi e la dotazione alle linee dell'Italia meridionale di carrozze di nuova costruzione per i viaggiatori di seconda classe.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. La costruzione dei carri frigoriferi è già in corso per quanto riguarda quella dei carri chiusi, accetto la raccomandazione.

Per quanto riguarda l'altro punto, è evidente, che la modifica delle 220 carrozze non significa soltanto sostituire la cassa di legno con quella di ferro, bensì significa modificare tutta la carrozza, trasformarla completamente. Ora posso dare assicurazione che, per quanto riguarda le 220 carrozze trasformate, la maggioranza assoluta di questo materiale sarà assegnata alle linee dell'Italia meridionale. Assumo quest'impegno perché è proprio questa la volontà dell'amministrazione.

PRESIDENTE. Essendo stato ritirato l'ordine del giorno, il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge tesi esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

« Acquisto di nuovo materiale rotabile e lavori di miglioria di quello esistente per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1956

delle ferrovie dello Stato » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (2537).

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Benti, Bima, Bogoni, Boidi, Burato, Cacciatore, Calandrone Pacifico, Cappugi, Cerreti, Colasanto, Concas, De Biagi, Ducci, Ferrario Celestino, Fiorentino, Gatto, Gorreri, Ja-

coponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Mancini, Menotti, Murdaca, Reali, Roasio, Rubeo, Sala, Troisi e Zanibelli.

Sono in congedo:

Farinet, Petrucci e Viale.

La seduta termina alle 11.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI