

ferrovie Suzzara-Ferrara e Parma-Suzzara » e « Ammodernamento delle ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga e norme integrative dell'articolo 11 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 ».

Data l'affinità della materia, propongo di discutere congiuntamente i due disegni di legge.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Come i colleghi ricorderanno, la Commissione Finanze e tesoro aveva dato parere favorevole agli ultimi due articoli e contrario ai primi quattro articoli del disegno di legge n. 3390. Nella passata seduta suggerì di riproporre all'esame della Commissione Finanze e tesoro il disegno di legge, facendo con l'occasione presente che, permanendo il dissenso, avrei dovuto richiedere — a norma del regolamento — la discussione a Commissioni riunite oppure la remissione in Aula del provvedimento.

Riesaminato il provvedimento, la Commissione Finanze e tesoro ha dato parere favorevole in data 26 febbraio.

Quanto al disegno di legge n. 3427, la Commissione Finanze e tesoro, ha, lo stesso giorno, dato parere favorevole al provvedimento, sul quale la stessa Commissione aveva chiesto una seconda proroga.

Do la parola all'onorevole Menotti, relatore sul disegno di legge n. 3390.

MENOTTI, *Relatore*. In data 16 settembre 1957, il Ministro dei trasporti presentava al Senato un disegno di legge avente per oggetto: « Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie Suzzara-Ferrara e Suzzara-Parma ».

Il disegno di legge constava di due soli articoli e col primo di essi si disponeva che i limiti massimi di lire 800 mila e di lire 600 mila stabiliti dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, erano elevati per quanto riguarda le sovvenzioni da accordarsi alle predette due ferrovie al fine del loro ammodernamento.

Per la ferrovia Suzzara-Ferrara, le nuove misure delle sovvenzioni erano così stabilite: a) lire 1.127.170 a chilometro per il periodo dal 1° luglio 1952 alla data di ultimazione delle opere da eseguirsi entro tre anni dalla data di pubblicazione della presente legge; b) lire 1.088.810 a chilometro per il periodo successivo di 25 anni, a decorrere dalla data di ultimazione delle opere stesse.

Per la ferrovia Suzzara-Parma i predetti limiti massimi di lire 800 mila e 600 mila erano elevati: a) a lire 1.647.600 a chilometro per il periodo dal 1° luglio 1952 alla data di ultimazione delle opere da eseguirsi entro tre anni dalla data di pubblicazione della presente legge; b) a lire 1.569.470 a chilometro per il periodo successivo di 25 anni, a decorrere dalla data di ultimazione delle opere stesse.

Venuto il disegno di legge in discussione alla VII Commissione del Senato nella seduta dell'11 dicembre 1957, furono aggiunti al disegno di legge 4 articoli che modificano talune disposizioni della legge n. 1221.

Il disegno di legge arriva pertanto all'esame della nostra Commissione modificato nel titolo e ampliato nella sostanza, in quanto esso non riguarda più soltanto le sole disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie Suzzara-Ferrara e Parma-Suzzara, ma riguarda anche « modifiche alla legge 2 agosto 1952, n. 1221 ».

Le modifiche alla legge 2 agosto 1952 sono proposte nei primi quattro articoli. Viene innanzitutto stabilita una migliore specificazione del termine fissato dall'articolo 1, lettera b) della legge stessa, nel senso che il periodo di tempo per l'effettuazione dei lavori di ammodernamento è reso certo con la statuizione che il termine di tre anni per l'ammodernamento decorre dalla data di registrazione del decreto del Ministro dei trasporti con il quale viene approvato il voto della Commissione di cui all'articolo 10 della stessa legge.

In secondo luogo, è prevista la estensione dei provvedimenti di cui all'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, dalle ferrovie, tranvie, e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione, anche alla trasformazione di ferrovie e tranvie in funivie. La modifica è suggerita dalla considerazione che, in taluni casi, tale trasformazione potrebbe presentarsi come la miglior soluzione tecnica ed economica.

Con l'articolo 3 del disegno di legge si tende a raggiungere due scopi: ridurre a 15 anni le annualità (che l'articolo 1 della legge n. 1221 prevede in 25) con la garanzia sussidiaria dello Stato per il finanziamento di cui alla legge n. 1221; autorizzare anche l'I. N. A., l'I. N. A. I. L. e l'I. N. P. S. ad effettuare le operazioni finanziarie previste nell'articolo.

In sostanza, questa modifica all'articolo 12 della legge n. 1221, in relazione anche agli articoli 6 e 8, tende a favorire le operazioni finanziarie di credito, allo scopo di impedire

che il mancato finanziamento renda inoperante le leggi ed ostacoli l'inizio o la prosecuzione dei lavori.

Con l'articolo 4, infine, si tende a dare al Ministro dei trasporti un maggior potere discrezionale, ai fini del superamento dei limiti massimi di sovvenzione stabiliti dall'articolo 2 della legge n. 1221.

Mentre infatti l'ultimo capoverso dell'articolo 2 della legge n. 1221 stabilisce che «l'adeguamento delle sovvenzioni, oltre i limiti massimi suddetti, deve essere disposto con apposita legge» il citato articolo 4 stabilisce che la definitiva determinazione di dette sovvenzioni è stabilita in sede delle revisioni attuali del Ministro dei trasporti a norma dell'articolo 8 della legge n. 1221.

Infine gli articoli 5 e 6 del disegno di legge riguardano le disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie Suzzara-Ferrara e Parma-Suzzara, le quali, pur costituendo fra di loro un gruppo di esercizio, sono gestite da aziende diverse.

Si tratta di due ferrovie che misurano complessivamente 125 chilometri di linea e che, da un punto di vista di stretta economicità, non avrebbero dovuto sopravvivere. Ma esse rappresentano l'unico ed importante collegamento dei paesi delle province di Mantova e Ferrara con le ferrovie dello Stato, in difetto anche di opere d'arte esistenti per l'attraversamento del Po, così che diventa assai problematica e difficile la creazione di un efficace servizio sostitutivo.

La ferrovia Suzzara-Ferrara è rappresentata da un tronco ferroviario di chilometri 81,172 di linea che la commissione istituita ai sensi dell'articolo 20 della legge n. 1221 non ha ritenuto essere sostituibile con servizi su strada.

In seguito a questa decisione, la commissione stessa ha redatto un piano di ammodernamento che importa una spesa complessiva di lire 304.808.000 a cui corrisponde un contributo dello Stato di lire 152.404.000 ed ha previsto un *deficit* dell'esercizio provvisorio di lire 91.495.000 durante e sino all'ammodernamento e di lire 88.381.000 dopo l'attuazione dell'ammodernamento.

Per coprire tale *deficit*, i limiti massimi stabiliti dall'articolo 2 della legge n. 1221 non sono sufficienti; di qui la proposta di elevarli nella misura sopra indicata.

Quanto alla ferrovia Suzzara-Parma, si tratta di un tronco ferroviario di chilometri 43,850 di linea che costituisce il prolungamento della Suzzara-Ferrara e l'unico collegamento diretto fra le province di Parma e

Ferrara e il loro raccordo con il nodo ferroviario di Bologna.

Per questi motivi la Commissione ha ritenuto che detta ferrovia non sia sopprimibile ed in conseguenza ha redatto un programma di ammodernamento che importa una spesa complessiva di lire 359.032.000 a cui corrisponde un contributo dello Stato di lire 179.566.000.

Anche in questo caso, per sopperire al *deficit* di esercizio, prima e dopo l'ammodernamento, i limiti massimi stabiliti dalla legge n. 1221, non sono sufficienti e pertanto si impone la loro elevazione nella misura prevista dal disegno di legge.

Il relatore — pur rendendosi conto di obiezioni che possono essere sollevate per i primi quattro articoli che introducono norme di carattere generale in un disegno di legge di carattere particolare e, per gli ultimi due, riguardo all'onerosità del costo dell'ammodernamento delle due ferrovie, — esprime parere favorevole all'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole De Biagi, relatore sul disegno di legge n. 3427.

DE BIAGI, *Relatore*. Con questo disegno di legge, che ha già avuto l'approvazione della VII Commissione del Senato, si propone l'aumento delle sovvenzioni chilometriche per l'attuazione del piano di ammodernamento delle ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga, e si coglie l'occasione per modificare e integrare una norma della legge sull'ammodernamento (la legge 2 agosto 1952, n. 1221); cioè quella norma particolare relativa al riassorbimento nei ruoli organici del personale in soprannumero dell'ispettorato M. C. e T. C.

Per quanto concerne il potenziamento tecnico ed economico dei due tronchi ferroviari, è da ricordare che la Commissione interministeriale, istituita a norma dell'articolo 10 della legge già citata, si è pronunciata favorevolmente.

Nessun dubbio ha avuto detta Commissione circa la necessità di conservare, ammodernandola, la linea Arezzo-Stia che, costruita nel 1883, ha avuto ed ha tuttora una notevole importanza sia per il traffico dei viaggiatori, sia per quello delle merci, servendo e favorendo lo sviluppo economico della operosa valle del Casentino.

Qualche perplessità ha invece suscitato la linea Arezzo-Sinalunga, stante la scarsa importanza del traffico e il conseguente *deficit* di esercizio. Ma la Commissione interministeriale ha considerato che un'eventuale

decisione di sostituire questa ferrovia con un autoservizio stradale, avrebbe lasciato pressoché immutato il problema del *deficit* dell'azienda, il quale è dovuto in gran parte ad oneri patrimoniali determinati da situazioni precedenti. Ha inoltre rilevato che la ferrovia stessa è, fra le due, quella che si trova in migliori condizioni tecniche e che assolve a una funzione di utile collegamento della Val di Chiana con Arezzo e con le maggiori linee ferroviarie della zona. E ciò è tanto vero che attualmente le stesse ferrovie dello Stato ritengono conveniente utilizzarla per alcuni trasporti da Arezzo a Grosseto.

Per questi motivi, le iniziali perplessità della Commissione si sono risolte nel riconoscimento dell'opportunità di conservare e ammodernare anche la linea Arezzo-Sinalunga.

Le sovvenzioni da concedere per l'attuazione del risanamento dell'una e dell'altra linea, accuratamente calcolate in relazione al *deficit* attendibile pre e post-ammodernamento, risultano rispettivamente di lire 2.343.500 e 1.834.600 per ciascuno degli 84 chilometri circa di linea. E poiché nei due casi i limiti massimi di lire 800 mila e 600 mila a chilometro, previsti dall'articolo 2 della legge n. 1221, risulterebbero superati, si è resa necessaria la presentazione del disegno di legge in esame, il quale esaurisce questa materia negli articoli 1 e 2.

L'articolo 3 invece stabilisce una ulteriore proroga di 4 anni del termine di inizio del riassorbimento nei ruoli organici del personale in soprannumero dell'ispettorato della motorizzazione civile assunto in base al decreto legge 7 maggio 1948, n. 557.

Se ciò può apparire strano al tema dell'ammodernamento, è tuttavia da osservare che anche questa materia inerisce alla legge n. 1221, in quanto fu proprio con l'articolo 11 della medesima che il suddetto termine ebbe già una precedente proroga.

Allo stato attuale, il termine per l'inizio del riassorbimento del personale in soprannumero risulta prorogato fino al 1° gennaio 1957. Si tratta ora di evitare che 61 unità di personale vengano, col riassorbimento, gradualmente a mancare all'ispettorato per la motorizzazione civile. Ciò pregiudicherebbe il buon andamento dei servizi, perché è noto che l'attuale organico dell'ispettorato, immutato dal 1948, è già insufficiente a fronteggiare le esigenze dell'enorme e incalzante sviluppo della motorizzazione, che in quest'ultimo decennio ha avuto un incremento di circa otto volte.

Si tratta, inoltre di evitare al personale di ruolo un notevole ostacolo nel suo normale sviluppo di carriera.

La proroga che si andrebbe a stabilire rimanderebbe l'inizio dell'assorbimento del personale in soprannumero al 1° gennaio 1961. È auspicabile che nel frattempo sia possibile provvedere in modo adeguato allo ampliamento dell'organico, sicché al riassorbimento si possa addivenire senza alcun pericolo di diminuzione del personale dell'ispettorato.

Nello stesso articolo 3 del disegno di legge figurano inoltre alcune norme particolari tendenti a tutelare gli interessi del personale in caso di promozioni o di collocamenti fuori ruolo, per prestazione di servizi presso le gestioni governative di pubblici servizi di trasporto. Queste norme si richiamano a disposizioni del testo unico sullo stato giuridico dei dipendenti statali, contenute nel decreto 10 gennaio 1957, n. 3: anzi, di esse non rappresentano che una logica estensione, con opportuni ed equi adattamenti.

A favore di questa seconda parte del disegno di legge militano dunque ragioni di funzionalità dei servizi dell'ispettorato, delle quali non può non riconoscersi la piena validità; ed altrettanto validi, per quanto riguarda la prima parte, debbono considerarsi i motivi di convenienza e di opportunità che consigliano la conservazione e l'ammodernamento delle due linee ferroviarie: la maggiore sovvenzione chilometrica rappresenta per altro il costo sociale di un servizio, la cui sostituzione non potrebbe comunque riuscire soddisfacente.

Nell'esprimere pertanto parere complessivamente favorevole al provvedimento in esame, mi onoro di proporlo alla vostra approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sui due disegni di legge.

BIMA. Credo che non sia il caso di dilungarsi su questi due disegni di legge: tralascio perciò anche di definire la portata delle modifiche introdotte dal Senato, modifiche che la nostra Commissione Finanze e tesoro ha ritenuto quanto meno discutibili, per non usare altri aggettivi. Non mi dilungo anche perché i colleghi conoscono la mia posizione nei riguardi di questi provvedimenti.

Faccio grazia ai colleghi dei dati tecnici di cui sono fornito, che non fanno altro che confermare il mio convincimento. Dirò soltanto che i quattro tronchi di ferrovie, che andiamo ad ammodernare, hanno una lunghezza che va dai 40 agli 80 chilometri, hanno un traffico passeggeri compreso fra le

2.000 e le 2.700 unità al giorno e un traffico merci irrilevante. Per di più, per la sua entità, il traffico dei viaggiatori potrebbe benissimo essere trasferito ad altri sistemi, senza turbare il sistema dei trasporti.

Con questi due disegni di legge andiamo ad impegnare il bilancio dello Stato, per 28 anni, di un onere di circa 8 miliardi, comprensivo dell'ammodernamento, del contributo per l'ammodernamento e delle indennità chilometriche che ci impegnamo a corrispondere sia per il periodo di ammodernamento, sia per i successivi 25 anni. Inoltre, per quanto riguarda uno dei tronchi ferroviari in oggetto mi pare sia strano parlare di ammodernamento, trattandosi di un tronco entrato in funzione nel 1930, e tutti sanno che una siffatta ferrovia non può essere ammodernata, anche perché possiede tutte le strutture più idonee, compresa l'elettrificazione.

Da un punto di vista particolare, vorrei rilevare che qui non gioca la legge sull'ammodernamento, in quanto noi sappiamo che tale legge presupponeva la suscettibilità del risanamento. Se consideriamo gli attuali *deficit* delle ferrovie e teniamo conto della indennità chilometrica prevista durante il periodo di ammodernamento e dopo, ci rendiamo conto che, in fondo, il contributo che ci assumiamo per 28 anni è leggermente inferiore — e in certi casi anche superiore — a quello che è l'attuale *deficit* di esercizio. Infatti l'attuale *deficit* della Parma-Suzzara è di 75 milioni; la sovvenzione chilometrica corrisposta durante il triennio dell'ammodernamento ascende a 70 milioni; inoltre per 25 anni lo Stato si assume un onere di 67 milioni.

Suzzara-Ferrara: *deficit* attuale 86 milioni; sovvenzione chilometrica corrisposta durante il periodo di ammodernamento 91 milioni; sovvenzione chilometrica da corrispondersi dopo tale periodo 88 milioni, cioè una somma superiore all'attuale *deficit*, il che giustifica le mie riserve.

Arezzo-Stia: *deficit* attuale 157 milioni; sovvenzione chilometrica corrisposta durante il periodo di ammodernamento 195 milioni; sovvenzione chilometrica posteriore a tale periodo 152 milioni. Con questa differenza: che, mentre in base alla legge del 1938 non siamo tenuti a ripianare i bilanci (in quanto i contributi integrativi sono facoltativi), con i disegni di legge in discussione impegnamo il bilancio dello Stato, di modo che le società hanno il diritto di vedersi corrispondere queste sovvenzioni.

Si tratta quindi di una enormità, che dimostra come la legge sull'ammodernamento non ha raggiunto i suoi scopi, né con il risanamento, né con il ripianamento dei bilanci, ma non fa altro che addossare allo Stato un onere che finora era facoltativo.

Se l'ammodernamento si fosse limitato a pochi tronchi, forse l'eccezione avrebbe potuto giustificarsi; ma con i provvedimenti in esame noi andiamo a modificare una legge generale: infatti, con l'articolo 4 del disegno di legge sulla Suzzara-Ferrara, praticamente si incide su quella che è l'architettura della legge sull'ammodernamento. In fondo, la legge sull'ammodernamento contemplava un preciso piano finanziario e stabiliva che le sovvenzioni chilometriche non dovessero essere concesse al di sopra di un certo limite. Con l'articolo 4, invece, si chiede di abrogare questo limite e di dare facoltà al Governo di elevare la sovvenzione, senza fissare il limite dell'aumento: crolla così la base finanziaria della legge e in conseguenza si finisce con l'ignorare l'entità della spesa.

Non avrei posto la questione di principio se il Senato, modificando la legge, non avesse approvato modifiche sostanziali.

Non mi faccio illusioni sulla sorte di un emendamento che intendo presentare; ma poiché sono convinto che la legge sull'ammodernamento ha fallito il suo scopo, proprio perché non dava facoltà ai concessionari di studiare la possibilità di una trasformazione del servizio, ritengo che la Camera debba ovviare a questa situazione. Mi auguro che la prossima legislatura affronti nuovamente questo argomento e approvi una legge più rispondente non soltanto ai fini generali ma anche a quei criteri di economicità ai quali, in fondo, si ispirava la legge n. 1152.

Il mio emendamento è così formulato:

« In caso di trasformazione automobilistica del servizio ferrotranviario, può essere erogata al concessionario un contributo in capitale *una tantum* per l'acquisto del materiale mobile e per la dotazione iniziale, non superiore al 40 per cento. Detto contributo è sostitutivo di tutti gli altri benefici previsti dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221 ».

Faccio presente che già quando si discusse al Senato la legge sull'ammodernamento, l'onorevole Jervolino, allora relatore, propose egli stesso un emendamento analogo, il quale aveva proprio lo scopo di smantellare certe ferrovie ormai superate dal progresso tecnico e di stimolare anche i concessionari a trasformare i servizi in automobilistici, così

da dare una sistemazione più economica ai servizi stessi.

Su questa linea intendo pormi anch'io con la presentazione del mio emendamento.

PETRUCCI. Le considerazioni dell'onorevole Bima ricalcano una tesi già più volte da lui illustrata, e cioè che il trasporto per strada sia preferibile a quello per rotaia. Tengo a dichiarare che io non sono su questa linea, in quanto ritengo che debba essere scelta sempre la soluzione che meglio risponda all'interesse della collettività.

Non bisogna mai dimenticare gli aspetti umani del problema. Se le ferrovie venissero smobilitate, quale sarebbe la sorte dei ferrovieri? Non si possono ignorare le conseguenze sociali che deriverebbero dalla soppressione di linee ferrate. Contro il licenziamento di personale alle dipendenze di società ferroviarie ebbi già a pronunciarmi quando prestavo la mia attività all'ispettorato ferroviario di Bologna, allorché riuscii ad evitare che venisse allontanato, in seguito ad una trasformazione del servizio, personale che per lunghi anni aveva prestato un'apprizzata attività. Quando ci si accinge a risolvere i molteplici problemi del paese occorre quindi considerarli in una visione di insieme, non dimenticando — nel caso in questione — e gli interessi dei dipendenti che si verrebbero a ledere e le attività collaterali che fioriscono accanto alle ferrovie e che verrebbero colpite da una soppressione di esse. Se vi sono attività non remunerative, ma di alto valore sociale, è giusto che la collettività se ne addossi il peso.

Ora io faccio questa osservazione: tutto quello che ha detto il collega Bima è accademica, poiché si deve tener conto di tutti i problemi che interferiscono su questo argomento.

Io fui relatore del disegno di legge sulla Trento-Malé e, guidato da un senso di coscienza, ho dato parere favorevole. Devo aggiungere di avere molto ammirato i due relatori odierni per la loro bellissima relazione, e debbo elogiarli per aver fatto il punto della situazione, senza lasciarsi trasportare da impressioni fallaci.

Se la legge sull'ammodernamento non ha risposto ai suoi scopi, che colpa ne hanno i provvedimenti in esame? Il collega Bima può benissimo presentare una proposta di modifica della legge n. 1221, ma in questa sede è inutile parlare di colpe.

Per quanto riguarda le disposizioni che si riferiscono al personale, bisogna tener conto che effettivamente dal 1948 sono rimaste immutate, sicché talvolta la deficienza

di personale fa sì che l'amministrazione non possa adempiere ai propri compiti.

Pertanto io, pur apprezzando i sentimenti nobilissimi che hanno ispirato l'onorevole Bima, dissento dalla sua impostazione e mi associo invece alle conclusioni dei relatori, esprimendo parere favorevole all'approvazione dei due disegni di legge, senza emendamenti.

TROISI. L'argomento si presterebbe a un'ampia discussione, ma io farò soltanto alcune considerazioni.

Leggendo gli atti, mi ha colpito un punto che per me è determinante. Le ferrovie delle quali discutiamo si inseriscono profondamente nel sistema delle ferrovie statali, facilitando quindi i collegamenti. A mio avviso questo è un argomento determinante che deve aver spinto la Commissione ministeriale a giungere alla sua conclusione: la non convenienza della sostituzione.

Vorrei poi ricordare che la legge n. 1221 fu considerata come un estremo tentativo che offrivamo alle ferrovie secondarie per aggiornarsi secondo il progresso tecnico. Si tratta indubbiamente di un costo notevole che paga la collettività affinché questi mezzi di trasporto si adeguino alle nuove esigenze. Dopo questo esperimento vi sarà la sentenza definitiva, ma prima bisogna mettere i servizi dei trasporti su rotaia in condizioni di gareggiare con i mezzi più progrediti. Quindi bisogna procedere a questa trasformazione, che evidentemente implica un costo.

Per quanto concerne la parte generale vorrei dire che se da un punto di vista formale si può anche approvare il metodo, in realtà si rende necessario e urgente fare in modo che la legge n. 1221 sia più operante.

Tra le innovazioni introdotte dai provvedimenti in esame, richiamo l'attenzione dei colleghi sull'articolo 3 che consente un più facile finanziamento delle società. Se così non si facesse, gli istituti bancari non procederebbero agli sconti e mancherebbero quindi i mezzi finanziari per procedere a questi investimenti.

In tutti i problemi tecnici si inserisce lo aspetto sociale. Ma, anche a prescindere da questo, fermando il nostro esame essenzialmente all'aspetto tecnico, mi sembra che vi siano buoni motivi per dare il nostro consenso ad ambedue i disegni di legge.

BOGONI. Il nostro gruppo darà voto favorevole ai due disegni di legge. Però io personalmente — e anche a nome dei miei colleghi — non posso non rilevare come la fretta con la quale siamo costretti a legi-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 FEBBRAIO 1958

ferare in questo periodo ci impedisce di esaminare a fondo certi problemi. Questo deriva da uno stato di anormalità politica.

L'onorevole Bima, che ha fatto un po' la parte del pubblico accusatore nei riguardi dei due provvedimenti, non ha detto in realtà cose inesatte. Infatti dovremmo anche tener conto del problema della economicità, che a sua volta si riverbera su tutta la economia della nazione.

Purtroppo, oltre la questione tecnica, vi è quella sociale che ci assilla. È una conseguenza dell'attuale carenza della politica economica: manca una politica economica pianificata che consenta possibilità di sviluppo, ma contemporaneamente anche di riassorbimento delle unità che perderebbero il posto per effetto dei mutamenti tecnici.

Detto questo, ci auguriamo che nella prossima legislatura sarà presentato un piano concreto sui problemi delle ferrovie secondarie, chè altrimenti procederemmo sempre con soluzioni parziali.

In conclusione, confermo il nostro voto favorevole ai due disegni di legge, sia per ragioni sociali, sia per ragioni di carattere contingente.

GRAZIADEI. Il gruppo comunista è d'accordo con i due relatori ed anche con l'onorevole Troisi. Si tratta di una questione di collegamento tra le diverse reti.

Le linee che sono inefficienti e che dovrebbero essere rimodernate, costituiscono un patrimonio dello Stato il quale, semmai, dovrebbe procedere al loro miglioramento, e mai alla loro distruzione.

L'onorevole Bima è stato sempre lo smantellatore della rotaia! Anche nel passato noi abbiamo sempre sostenuto la necessità che il patrimonio ferroviario debba essere non solo mantenuto, ma potenziato e migliorato. Ricordo che l'allora ministro Mattarella si impegnò ad accrescerlo, e mai a diminuirlo; successivamente però, in seguito non si sa a quali pressioni, è stato costretto a smantellare qualche tronco ferroviario, il che ha provocato danni non solo alle ferrovie, ma alla collettività. Io ricordo il caso della Sparanise-Formia: si disse che, sopprimendo questo tronco, le ferrovie dello Stato avrebbero offerto maggiori comodità ai viaggiatori. Invece si è assistito al caso contrario: i viaggiatori sono costretti a scendere, ad attendere una corriera che compie percorsi né comodi, né utili. In altre parole, lo smantellamento del tronco ferroviario ha portato un grave nocumento a tutta la economia della

regione, per cui le proteste pervengono da ogni località della zona.

Ora, in questa situazione non possiamo accettare una ulteriore diminuzione del patrimonio ferroviario. Ci associamo pertanto alle conclusioni dei due relatori e annunziamo che voteremo a favore dei due provvedimenti.

PRESIDENTE. Mi sia consentito di invitare gli onorevoli colleghi a non drammatizzare su quanto ha detto l'onorevole Bima. In sostanza egli ha fatto rilevare che fine della legge sull'ammodernamento ferroviario e tranviario fu quello di contenere il *deficit* in limiti tali da rendere utili i servizi fatti dai concessionari.

A parte le giuste osservazioni dell'onorevole Troisi, dal punto di vista formale non è certo encomiabile introdurre, in leggi particolari, norme che modificano la legge fondamentale. Tali modificazioni vengono introdotte perché — come ha fatto osservare l'onorevole Bima — la legge sull'ammodernamento ferroviario e tranviario non ha raggiunto lo scopo per il quale era stata creata, e cioè quello di dare ai servizi in concessione un assetto maggiormente rispondente a criteri di economicità.

In via di fatto, siamo tutti favorevoli ai due disegni di legge, anche e soprattutto per venire incontro alle società in concessione che, qualora i due disegni di legge non venissero approvati, sarebbero gravemente danneggiate.

Mi associo comunque all'augurio formulato dall'onorevole Bima, che coloro, i quali avranno la responsabilità di sedere ai nostri posti nella prossima legislatura, studino attentamente questo così importante problema. Se da un lato dobbiamo preoccuparci della funzione altamente sociale delle ferrovie, non dobbiamo risparmiare ogni sforzo per rendere la loro gestione quanto più possibile efficiente dal punto di vista tecnico ed economicamente sana, nel senso cioè che il *deficit* sia ridotto nei limiti consentiti per non aggravare il bilancio dello Stato a carattere permanente.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi sarei ritenuto esonerato dal dover intervenire in questa discussione, ma poiché l'odierno dibattito rimarrà agli atti, non vorrei che apparisse che il rappresentante del Governo non abbia avuto nulla da dire, soprattutto in relazione alle critiche mosse ai due disegni di legge dall'onorevole Bima.

Gli argomenti svolti dal collega sono a noi tutti noti, e sono affiorati anche allorché l'apposita Commissione interministeriale esa-

minò il problema dell'ammodernamento di alcuni tronchi ferroviari. È fuor di dubbio che il problema è grave e scottante e certamente non di facile soluzione.

Evidentemente il tentativo — così può essere chiamato — che si è voluto fare nel 1952, con la legge n. 1221, mirava a conciliare due opposte esigenze; da una parte salvare un patrimonio dello Stato rappresentato dagli impianti ferroviari in concessione e tutelare la posizione giuridica ed economica di numerosi dipendenti delle stesse ferrovie; dall'altra, non appesantire eccessivamente il bilancio dello Stato, il quale non può essere sovraccaricato di oneri, col dare contributi e sovvenzioni a ferrovie che non meritino d'essere conservate.

Le ferrovie di cui ci stiamo occupando non possono registrare un intenso traffico di viaggiatori in quanto si trovano in condizioni così fatiscenti che il pubblico preferisce altri mezzi, più rapidi e più comodi. La legge sull'ammodernamento e quella che stiamo per approvare tendono precisamente a migliorare le condizioni di gestione di quelle ferrovie, così da stimolare l'incremento del traffico viaggiatori e merci e da rendere più economica la gestione. In tal modo i bilanci delle società dovrebbero potersi riequilibrare e dovrebbe inoltre essere eliminato il *deficit* di esercizio oggi lamentato e che in gran parte viene coperto colla corresponsione di sussidi integrativi cui lo Stato è tenuto per legge e per integrare i *deficit* di bilancio di quelle società.

Sovvenzioni dello Stato alle ferrovie private esistono, d'altra parte, in tutte le legislazioni, essendo da tutti riconosciuto che le ferrovie stesse rendono un servizio di pubblico interesse. Anche se alla fine dei 28 anni della concessione la cifra globale, che lo Stato spenderà, raggiungerà gli 8 miliardi, — come dice l'onorevole Bima — non ritengo che ci si debba spaventare: in sostanza con quegli 8 miliardi lo Stato interviene per compensare le società concessionarie di un servizio pubblico che esse esercitano nell'interesse della collettività, con capitale anche proprio e con rischio proprio, e con oneri extraziendali.

D'altra parte, quando si considera il bilancio delle ferrovie dello Stato, si ha la riprova che il bilancio delle aziende ferroviarie è cronicamente deficitario, nonostante tutti gli sforzi che si compiono per superare questo stato di cose. Non deve stupire che le linee gestite dai privati concessionari siano deficitarie, se lo sono anche quelle gestite dallo

Stato. Sono infatti pochissime le ferrovie autosufficienti.

Quando il collega Bima confronta il *deficit* attuale con le sovvenzioni future, deducendone che l'onere a carico dello Stato non verrà a diminuire, dimentica che l'attuale integrazione di esercizio non copre in genere il *deficit* effettivo cui vanno incontro le società concessionarie.

Allorquando si esaminano i bilanci delle ferrovie concesse, il Ministero è estremamente rigido e non manca spesso di decurtare, con conseguente risentimento delle società interessate, le loro richieste d'integrazione nella fase attuale che precede l'ammodernamento.

Di conseguenza, l'onere che lo Stato verrà a sopportare in seguito, ad ammodernamento effettuato, rappresenterà sempre un miglioramento della attuale situazione finanziaria, in quanto, assicurato al pubblico un più efficiente servizio delle ferrovie, si prevede ragionevolmente che esse diventino autosufficienti, limitandosi a percepire dallo Stato soltanto le sovvenzioni chilometriche rivalutate, senza altri oneri.

Quando si dice che con gli emendamenti che il Senato ha introdotto, si è venuta a sovvertire tutta l'architettura della legge n. 1221, mi consenta l'onorevole Bima, si dice cosa non rispondente alla realtà; perché non solo non si sovverte nulla di quella legge, ma, secondo noi, gli attuali emendamenti ne costituiscono un notevole miglioramento, un suo adeguamento alle nuove esigenze e un rimedio alle esigenze che si sono presentate nei 6 anni della sua applicazione.

Infatti, io che per 4 anni mi sono occupato del problema dell'ammodernamento delle ferrovie concesse in applicazione della legge n. 1221 del 1952, ho notato come sia assolutamente indispensabile introdurre gli emendamenti proposti, proprio per rendere la legge più operante e più aderente alla realtà. Quando nell'articolo 1 del disegno di legge sulla Ferrara-Suzzara si chiede la modifica del periodo: «entro il quale la società concessionaria deve completare i lavori di ammodernamento», si chiede una cosa perfettamente logica, che tende a rettificare un errore nel quale si era incorsi nella legge n. 1221. Infatti è naturale che quel termine debba decorrere dal giorno in cui il Ministro dei trasporti firma il decreto col quale si autorizza l'ammodernamento, e non lo si possa far decorrere dalla data di approvazione del voto da parte della Commissione interministeriale, poiché questa non fa

che esprimere un parere consultivo. Soltanto dal giorno in cui il decreto del Ministro, registrato alla Corte dei conti, viene emanato, solo da allora deve decorrere il termine entro cui la società deve ultimare i lavori di ammodernamento.

Altrettanto si deve dire dell'articolo 2, dove è prevista la possibilità di trasformare le ferrovie o le tranvie in funivie, per colmare una lacuna involontaria contenuta nell'articolo 3 della legge del 1952. Infatti, mentre in tutti gli articoli di detta legge si prevedeva questa possibilità, della trasformazione delle ferrovie in funivie, al momento conclusivo la parola « funivie » fu omessa. Invece questa possibilità di trasformazione costituisce un miglioramento dei servizi e una economia per lo Stato: tipico è il caso della ferrovia Stresa-Mottarone, che non può essere rammodernata, ma che può essere sostituita con una funivia, realizzando una economia per lo Stato e un mezzo più comodo di trasporto.

Inoltre, l'articolo 3 del presente disegno di legge — come ha sottolineato l'onorevole Troisi — si rendeva necessario a seguito dell'esperienza fatta sempre in sede di applicazione della legge n. 1221 del 1952. Con tale articolo si è voluto che i concessionari (i quali hanno l'obbligo per legge di contribuire con il 50 o con il 25 per cento alle spese di ammodernamento a seconda della loro ubicazione) siano messi nelle condizioni di assicurarsi un finanziamento col reperire i mezzi necessari per contribuire alla esecuzione di quei lavori di ammodernamento, in proporzione alle quote fissate dalla legge a loro carico.

L'esperienza ha dimostrato che vi sono state molte resistenze, da parte degli istituti finanziari, a scontare delle annualità venticinquennali, ritenendo non fosse per loro conveniente fare quelle operazioni, per le quali si sarebbero dovuti esporre dei capitali per un tempo troppo lungo. Allora si è cercato di abbreviare quel termine, nel senso che le annualità vengono ridotte da 25 a 15. In questo modo si pensa di rendere più facili le operazioni presso gli istituti finanziatori.

Comunque, non vi è un aggravio per lo Stato, in quanto la somma che esso corrisponde ai concessionari e che questi scontano è sempre la stessa: invece di darla in 25 anni, la si dà in 15. In questo modo però si mettono le concessionarie in condizioni di poter reperire i mezzi per eseguire i lavori di ammodernamento. Se così non si fosse fatto, le società avrebbero potuto trovarsi nella condizione di non poter eseguire tutti i lavori di ammodernamento per la impossibilità di procurarsi i

capitali. Se i concessionari, in queste condizioni, avessero abbandonato le ferrovie nelle mani dello Stato, quest'ultimo avrebbe dovuto provvedere con mezzi propri all'ammodernamento e alla gestione.

Infine, debbo dire qualcosa sull'articolo 4 che ha suscitato tanto allarme nell'onorevole Bina, allorquando ha affermato che in questo articolo si concedeva una delega al Ministro dei trasporti, il quale non si riterrebbe più legato a quei *plafonds* fissati nella legge n. 1221 per le sovvenzioni chilometriche.

Mi preme chiarire un punto. La legge del 1952, quando ha detto che i limiti massimi di sovvenzione superiori a quelli fissati dalla legge n. 1221 dovevano essere deliberati con altra apposita legge (così come stiamo facendo con i due disegni di legge in esame), si è voluta riferire alle sovvenzioni che venivano determinate nel caso di prima decisione dell'ammodernamento. Ecco perché noi siamo qui con queste due leggi speciali per le due ferrovie.

Si è dovuto proporre un disegno di legge perché è il Parlamento che, tutto considerato, si assume la responsabilità di decidere se quelle ferrovie debbono, oppure no, essere ammodernate: decidendo l'ammodernamento, delibera anche di corrispondere ai concessionari una sovvenzione che supera i limiti massimi fissati dalla legge n. 1221.

Però quando da parte del Parlamento o del Ministro (in sede amministrativa) si sia già deciso l'ammodernamento di una ferrovia, e quando il concessionario, entro i primi 5 anni di esercizio, chiede che siano aggiornate le sovvenzioni, il caso è molto diverso: non si può pretendere che in questo caso si debba tornare ancora al Parlamento. Mi pare logico e giusto che la facoltà di adeguare le sovvenzioni, nel termine dei primi sei anni di esercizio ammodernato, sia lasciata al Ministro dei trasporti, il quale nell'esercizio del suo mandato di amministrazione, dispone di poteri ben più ampi di questo.

In questo caso si è voluto rendere più elastico e più chiaro il contenuto della legge. A parere di molti giuristi e di valorosi funzionari, non si riteneva necessario questo articolo 4, il quale ha soltanto un valore interpretativo, non innovativo. In altre parole, da parte di taluni organi del Ministero si riteneva che questa facoltà del Ministro sussistesse di già nella legge n. 1221. Però, siccome qualche dubbio è stato sollevato in sede di interpretazione e d'applicazione, si è ritenuto di inserire questo articolo per eliminare ogni perplessità.

Queste sono le innovazioni che si è ritenuto necessario apportare alla legge n. 1221. Posso essere d'accordo con i colleghi e con il nostro Presidente quando hanno rilevato che questa procedura può ritenersi eccezionale, soprattutto per il fatto che in una legge speciale si introducono modifiche a una legge generale. Però vorrei che la Commissione tenesse conto che esisteva un progetto generale e autonomo di modifica della legge n. 1221; ma siccome l'iter legislativo di quel progetto è stato alquanto laborioso, si è ritenuto di assorbirlo in parte in questi due disegni di legge. Gli emendamenti introdotti servono per queste due leggi e per la legge generale.

Del resto, non è la prima volta che in sede di leggi speciali si introducono norme di carattere generale. Mi richiamo a un precedente di questa stessa Commissione: allorché fu qui approvata la legge per l'ammodernamento delle ferrovie del sud-est, furono approvati anche due articoli che erano stati introdotti nell'intento di modificare la legge n. 1221.

Quindi non si tratta oggi di una novità assoluta. Del resto, nulla vieta che il futuro legislatore abbia cura di fare un testo unico, in cui raccolga, in modo organico, la legge fondamentale n. 1221 e tutte le varie modifiche introdotte con leggi speciali; come nulla vieta che la predetta legge fondamentale possa essere riesaminata, per accertare se l'ulteriore esperienza e le situazioni mutate possano consentire o richiedano una diversa struttura della stessa legge.

Dico questo perché non nego che il problema è estremamente grave e complesso. Infatti, se è vero, in linea di ipotesi, che lo Stato con una legge potrebbe eliminare tutte le ferrovie concesse, sostituendole con servizi automobilistici o statizzandole, è altrettanto vero che non si potrà fare a meno di corrispondere ai concessionari quanto loro compete per essere stati, prima della scadenza, privati della concessione. Se si tratterà di somme veramente ragguardevoli, spetterà al legislatore stabilire se convenga versare delle somme a fondo perduto per il riscatto delle ferrovie, ovvero se convenga studiare di nuovo l'applicazione della legge sulle concessioni ferroviarie, in una forma che sia possibilmente meno onerosa per lo Stato e più rispondente alle esigenze del servizio.

Per questo, soprattutto, sostengo che è oggi inaccettabile l'emendamento dell'onorevole Bima. Quando egli propugna la trasformazione del servizio ferroviario in auto-

mobilitico, dimentica che occorre prima fare i conti con i concessionari, verso i quali lo Stato ha obblighi assunti per leggi regolarmente approvate e ai quali non può assolutamente sottrarsi.

Invito pertanto la Commissione ad accogliere le proposte formulate dai due relatori, ai quali va il mio ringraziamento per il fattivo apporto da essi dato allo studio dell'annoso problema.

PRESIDENTE. Ho già dichiarato che non solo voterò a favore dei due disegni di legge, ma ne sollecito la approvazione di tutti i commissari. Vorrei per altro che risultasse dal verbale che il Presidente della Commissione ha avvertito — nella formulazione dei disegni di legge — una certa anormalità, sulla quale desidero esprimere il mio parere anche per potere, in certo qual modo, giustificare talune affermazioni dell'onorevole Bima.

A rigor di termini io non avrei potuto mettere in votazione l'articolo 4 della legge n. 3390 per ragioni sostanziali e per ragioni formali.

Infatti per la ferrovia Suzzara-Ferrara i limiti massimi di sovvenzione stabiliti dall'articolo 2 della legge fondamentale n. 1221 del 2 agosto 1952 sono stati rispettati, mentre per la ferrovia Parma-Suzzara l'articolo 4 non pone alcun limite all'aumento delle sovvenzioni.

Tutto questo devo farlo rilevare perché chi consulerà in futuro gli atti possa constatare che il Presidente ha compiuto uno sforzo notevole per superare difficoltà procedurali che indubbiamente sussistono.

La formulazione dell'articolo 4 è fatta in modo da adombrare una specie di delega di poteri da parte del potere legislativo a quello esecutivo. Anche se — nella fattispecie non ricorre formalmente la ipotesi dell'articolo 76 della Costituzione — sostanzialmente quella ipotesi si verifica. Cosa dice l'articolo 76 della Costituzione? «L'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti». Ora nell'articolo 4 del disegno di legge in esame non vi è nessun limite all'aumento: si dà all'esecutivo potere discrezionale di aumentare indiscriminatamente il limite massimo stabilito nella legge fondamentale del 1952. Il che, in base al dettato costituzionale, non sarebbe consentito.

Ma vi sono altre ragioni formali, perché l'articolo 71 della Costituzione stabilisce tassativamente che alle Commissioni legisla-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 FEBBRAIO 1958

tive non può essere deferito l'esame di leggi delega; e dall'altra parte l'articolo 40 del Regolamento della Camera vieta alle Commissioni permanenti di approvare disegni di legge « in materia di delegazione legislativa ». Indubbiamente la norma in discussione può considerarsi di delega legislativa e quindi la Commissione dovrebbe affrontarla solo in sede referente, rimettendo la decisione all'Assemblea.

Ciò nonostante, prego i colleghi di superare di fatto le difficoltà prospettate e di approvare in questa sede la legge. Il che non toglie che talune osservazioni dell'onorevole Bima abbiano un fondamento non del tutto criticabile.

DUCCI. Nel preannunciare il voto favorevole del mio gruppo politico, non posso non associarmi ai rilievi dell'onorevole Presidente. Quando noi, due anni fa, approvammo la legge n. 521 che recava provvidenze per le nuove costruzioni navali, riuscii a introdurre nella legge — d'accordo col ministro Tambroni — una norma in base alla quale sarebbero state ammesse tutte le domande presentate. Ora è accaduto che, allorché si è passati all'applicazione del provvedimento, la Corte dei conti ha fatto opposizione, quando si è superato il limite di 5 miliardi stanziati a copertura della legge, facendo rilevare che la legge era incostituzionale, in quanto non stabiliva un limite fisso di spesa. Si è dovuti pertanto ricorrere alla successiva « legge Cassiani » per poter ovviare all'inconveniente.

Non so se si prospetti lo stesso caso, ma tutto fa ritenere che da parte della Corte dei conti verranno sollevate le stesse difficoltà, non potendosi pensare che quel consesso ricorre al sistema dei due pesi e delle due misure.

Indipendentemente da questo aspetto formale del problema, sento il dovere di riaffermare alcuni concetti sulla questione generale delle ferrovie in concessione. Quando, alcuni anni fa, venne in discussione un disegno di legge per le ferrovie salentine (« Sud-Est ») posi un quesito che fece abbassare il capo a più d'uno dei colleghi presenti; chiesi cioè se i concessionari dei servizi ferrotranviari non fossero per caso le stesse persone che gestivano le ferrovie in concessione. Chinando il capo, ci si dovette rispondere che era proprio così... Sulla gravità di questo fatto, giudichi la Commissione.

Non so se siamo di fronte alla stessa situazione. Mi sembra comunque abbastanza chiaro che noi stiamo propinando medicine — e in questo caso medicine che costano un numero

cospicuo di miliardi — ad un ammalato che è nell'assoluta impossibilità di guarire. E poiché ogni giorno ci vengono prospettate le condizioni veramente misere di taluni ceti della popolazione (penso in questo momento ai pensionati) ritengo che ad un certo punto ci si debba chiedere se non è il caso di dare queste medicine ad ammalati che hanno la possibilità di vivere anziché a quelli destinati a morire...

L'onorevole Sottosegretario ha ricordato che sovvenzioni alle ferrovie ve ne sono sempre state, e non contesto questo fatto; ma non è, questa, una ragione perché le sovvenzioni debbano esistere eternamente. Un bilancio che si trovi in condizioni cronicamente deficitarie deve essere sanato: il fatto che abbiamo sempre dato non costituisce in alcun modo un obbligo di continuare a dare; è anzi nostro dovere studiare il modo per risparmiare il pubblico danaro e gestire il servizio in un modo migliore.

In fatto di trasporti, noi stiamo sovvenzionando vecchie diligenze a quattro cavalli. Ma siamo all'epoca della « gamba di legno », come dicono a Milano, o in quella delle grandi velocità? Afferma il Sottosegretario che vi sono società concessionarie che ci rimettono.

Ora, queste società di tipo filantropico, se esistono, esistono solo nel ramo delle ferrovie in concessione, poiché io non ho mai visto casi simili di filantropia!

Sono poche le società i cui bilanci sono in pareggio. Se così è, ditemi voi se non ci troviamo di fronte a una forma di economia assolutamente controproducente: ci ostiniamo a servirci di un mezzo che, per la sua natura, è superato. In altre parole, vogliamo continuare a tenere in vita, spendendo per questo parecchi miliardi, un corpo che non può più vivere. Nelle nostre condizioni, non mi sembra che questo sia un modo di procedere che vada a vantaggio della collettività.

Vi sono altri modi per poter sostenere i bilanci di quelle ferrovie che hanno ancora determinati scopi e determinate possibilità, ma in questi rami secchi è inutile andare a ricercare delle possibilità di sviluppo.

Il fatto è che ci troviamo in una situazione politica speciale, ed è per questo che noi votiamo a favore dei due disegni di legge. Noi vorremmo aggiungere che una fonte di cespiti a favore delle ferrovie potrebbe essere trovata in taluni settori: ad esempio, noi assistiamo ogni giorno al passaggio sulle nostre strade di quei mastodontici automezzi con i quali la Fiat trasporta le sue vet-

ture. Orbene, questi trasporti dovrebbero essere obbligatoriamente fatti dalle ferrovie dello Stato, oppure si dovrebbe applicare una tassa per ora e per area occupata. All'estero, le cui strade sono molto migliori delle nostre, non si assiste a sconci di questo genere!

Pertanto, pur approvando i due provvedimenti, noi non possiamo ritenere né valide, né convincenti le ragioni esposte dal Sottosegretario. Diamo voto favorevole per motivi che non è qui il caso di ripetere. Ma è il principio che noi criticiamo, e speriamo che questa sia l'ultima volta a dover esaminare provvedimenti del genere.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non posso fare a meno di dare una risposta al nostro Presidente e all'onorevole Ducci.

Sono spiacente di dissentire dalla impostazione costituzionale, procedurale data dal nostro Presidente all'articolo 4 della legge sulla ferrovia Suzzara-Ferrara. Infatti con questo articolo non si chiede alla Commissione una delega legislativa, non si autorizza il Ministro dei trasporti ad emanare leggi, ma soltanto lo si autorizza ad aggiornare le sovvenzioni.

Mi permetto di richiamare l'attenzione dei colleghi su alcuni precedenti: per esempio, in materia di lavori pubblici, vi è il diritto alla revisione dei prezzi. Quando si fa un appalto e a un certo momento, nel corso dei lavori, si rileva che i prezzi fissati hanno subito delle modifiche oltre un certo limite per contingenze indipendenti dalla volontà delle parti, in tale caso lo Stato, attraverso i suoi organi amministrativi, senza ricorrere al Parlamento, revisiona i prezzi e rimborsa all'appaltatore somme che nel capitolato non erano previste.

Altrettanto avviene qui. Non posso fare a meno di ricordare che le sovvenzioni chilometriche vanno valutate sulla base di un piano finanziario che viene inizialmente impostato. Detto piano è costituito da due voci: attivo e passivo. Si tiene conto, da una parte, degli introiti della gestione, dei ricavi del traffico viaggiatori e merci; e dall'altra parte sono indicate tutte le spese cui va incontro la gestione stessa.

Ora, le previsioni fatte nel 1952 è presumibile che, a distanza di alcuni anni, possano non corrispondere più alla realtà, per le sopravvenute modificazioni dei prezzi o per costi maggiori. In questo caso, che cosa si vorrebbe? Che ogni volta sia necessario adeguare quelle sovvenzioni, si debba tornare in Parlamento?

Mi pare che una fiducia circoscritta in questi limiti può essere data all'amministrazione, la quale non è impersonata solo dal Ministro, ma da tutto l'insieme della struttura burocratica, in cui operano egregi funzionari che hanno veramente vivo e presente il senso dello Stato. D'altronde non si può nemmeno pensare che, con questo potere, si dia al Ministro la libertà di dare alle società tutto quello che vuole, o tutto quello che esse richiedano, in quanto tutto è sottoposto non soltanto al controllo degli organi burocratici, ma a quello della Commissione interministeriale, e successivamente alla Corte dei conti.

Quindi mi pare che non debba sussistere alcuna preoccupazione: non soltanto non si può parlare di delega, ma nemmeno si può pensare alla possibilità che il superamento di quei limiti massimi fissati nella legge possa costituire un pericolo grave per le finanze dello Stato. Si tratta solo di aggiornare i prezzi: se quei limiti vengono superati, vuol dire che la realtà lo impone.

Spetterà al futuro legislatore fare le considerazioni che abbiamo sentito fare dall'onorevole Ducci. Il legislatore potrà vedere se valga la pena di continuare a somministrare delle medicine a un malato cronico, o se sia conveniente ricorrere ad altre operazioni. Oggi come oggi, poiché si sono spesi 18 miliardi, non si può passar di sopra un colpo di spugna.

In effetti, l'onorevole Ducci mi è parso in contraddizione con se stesso, poiché nel momento stesso in cui si scaglia contro le società concessionarie, difende le ferrovie e attacca la Fiat perché trasporta, con mezzi propri, le sue vetture. Io posso essere d'accordo nel ritenere che molte delle società concessionarie abusano dei diritti loro conferiti e non sempre fanno fedelmente e rigorosamente il proprio dovere; però non si può, per gli abusi di una, dare addosso al sistema.

Se non ci fidiamo delle società concessionarie, se riteniamo che il regime delle società in concessione non sia più accoglibile, le soluzioni sono solo queste: o smantellarle o statizzarle. Su quest'ultima via però lo Stato non si è voluto mai mettere, poiché è convinto che se gestisse direttamente questi tronchi ferroviari, si accollerebbe un onere finanziario molto più grave di quello che sopporta oggi. Questa è la ragione fondamentale per cui si continua a mantenere il regime delle ferrovie concessionarie che si ritenga di conservare.

DUCCI. Non bisogna voler stravincere: vi abbiamo detto che voteremo a favore. Che volete di più?

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 FEBBRAIO 1958

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Quando si fanno critiche di questo genere, lasciate che il rappresentante del Governo difenda i provvedimenti che il Ministro ha presentato.

PRESIDENTE. La questione da me sollevata è di natura ben diversa.

Io non contesto il diritto del Ministro di adeguare le sovvenzioni oltre i limiti stabiliti dalla legge del 1952. La mia posizione è molto diversa da quella dell'onorevole Ducci, il quale ha voluto muovere una critica al sistema.

La mia preoccupazione — sulla quale ho il dovere di soffermarmi, affinché domani non mi si facciano delle critiche — è fondata su questo ragionamento. Se nell'articolo 4 si fosse detto che i limiti massimi di 800.000 di 600.000 e di 1.400.000 sono elevati a 10.000.000 io non mi sarei opposto, perché non discuto il limite.

L'ultimo capoverso dell'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, stabilisce quanto segue: «L'adeguamento delle sovvenzioni oltre i limiti massimi suddetti deve essere disposto con apposita legge». Quell'articolo di legge non delega i pieni poteri al Ministro di fare quello che vuole ma consente, con una nuova legge, di fare modificare i limiti previsti.

Non è che qui si discutono gli uomini: il nostro dovere è di rispettare e fare rispettare le leggi. Vi sono dei limiti stabiliti dalla Costituzione che noi legislatori dobbiamo senz'altro far rispettare. La mia critica riguarda questo ampio mandato contenuto nell'articolo 4: e ciò costituisce qualche cosa di più di una delega legislativa.

Ma anche quando non si volesse fare ricorso all'articolo 76 della Costituzione (ed in questo, ripeto, posso anche convenire con l'onorevole Mannironi, di cui apprezzo la passione con cui sostiene l'operato del Ministero dei trasporti che egli rappresenta nella nostra Commissione) si dovrebbe invocare l'articolo 81 che, nella specie, non sarebbe rispettato.

Quali sono le maggiori spese determinate dal richiamato articolo 4? Con quali mezzi si farà fronte a queste maggiori spese?

Ci troviamo, onorevole Mannironi, di fronte ad incognite e vorrei che questi rilievi fossero accettati con lealtà.

Sia chiaro che io nutro la massima fiducia nelle persone e sono convinto che il Ministro e la commissione competente opereranno con criteri di equità e di rigore. Il legislatore, d'altra parte, ha il diritto e il dovere di fissare

i limiti voluti dalla legge fondamentale; in caso contrario la legge n. 1221 verrebbe di fatto annullata soprattutto nello spirito informatore da noi tutti voluto e che intendiamo mantenere.

Fatta questa doverosa precisazione, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo agli articoli del disegno di legge n. 3390.

Do lettura dell'articolo 1:

« Il termine di tempo per l'effettuazione dei lavori di ammodernamento, di cui all'articolo 1, lettera b), della legge 2 agosto 1952, n. 1221, non può superare, salva la proroga prevista dall'articolo 8, i tre anni dalla data di registrazione del decreto del Ministro dei trasporti con cui viene approvato il voto della Commissione di cui all'articolo 10 della stessa legge ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« I provvedimenti di cui all'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, possono essere adottati anche per la trasformazione di ferrovie e tranvie in funivie ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

« Ai fini del finanziamento della parte di spesa di ammodernamento non coperta dal tributo dello Stato, può essere messa a disposizione del concessionario per operazioni finanziarie, previa trasformazione in 15 annualità, sulla sovvenzione accordata a norma dell'articolo 6 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, la residua quota eccedente la somma del disavanzo di puro esercizio più le quote per rinnovi o costituzione di altri fondi speciali, in detta quota compresa la parte riferibile al materiale rotabile il quale, per un valore corrispondente alla somma effettivamente scontata nella operazione finanziaria, passa senz'altro in proprietà dello Stato.

Qualora per effetto della revisione prevista nell'articolo 8 la sovvenzione di esercizio venga a risultare inferiore alla quota ceduta per operazioni finanziarie, il concessionario provvederà a versare al Tesoro, prelevandola dagli introiti, la differenza, dedotta la parte riferita al materiale rotabile passato in proprietà dello Stato.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 FEBBRAIO 1958

L'I. N. A., l'I. N. A. I. L. e l'I. N. P. S., oltre agli istituti di cui all'articolo 12 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono autorizzati ad effettuare le operazioni finanziarie di cui al presente articolo».

Su di esso vi è l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Bima non accettato dal Governo.

Qual è il parere del relatore?

MENOTTI, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Bima:

« In caso di trasformazione automobilistica del servizio ferrotranviario, può essere erogato al concessionario un contributo in capitale *una tantum* per l'acquisto del materiale mobile e per la dotazione iniziale, non superiore al 40 per cento. Detto contributo è sostitutivo di tutti gli altri benefici previsti dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221 ».

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 3 testé letto.

(*È approvato*).

Do lettura dei rimanenti articoli del disegno di legge che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 4.

I limiti massimi di lire 800.000, 600.000 e 1.400.000 a chilometro, stabiliti dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, per le variazioni delle sovvenzioni in sede di applicazione dell'articolo 1 della legge stessa, potranno essere superati, ai fini della definitiva determinazione di dette sovvenzioni in relazione alle effettive condizioni economiche dell'esercizio, in sede delle revisioni attuabili dal Ministro dei trasporti a norma dell'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(*È approvato*).

ART. 5.

I limiti massimi di lire 800.000 e lire 600.000, stabiliti dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono elevati, per le sovvenzioni da accordarsi per la ferrovia Suzzara-Ferrara in dipendenza del piano di ammodernamento contenuto nei voti 16 giugno 1955, n. 34/A e 25 settembre 1956 78/A della Commissione istituita a norma dell'articolo 10 della legge preindicata e per le sovvenzioni da accordarsi per la ferrovia

Parma-Suzzara per l'attuazione del piano di ammodernamento contenuto nel voto 19 aprile 1956, n. 617/A della Commissione medesima, rispettivamente:

a) per la ferrovia Suzzara-Ferrara, a lire 1.127.170 a chilometro per il periodo dal 1° luglio 1952 alla data di ultimazione delle opere da eseguirsi entro tre anni dalla data di pubblicazione della presente legge e a lire 1.088.810 a chilometro per il periodo successivo di 25 anni a decorrere dalla data di ultimazione delle opere stesse;

b) per la ferrovia Parma-Suzzara, a lire 1.647.600 a chilometro per il periodo dal 1° luglio 1952 alla data di ultimazione delle opere da eseguirsi entro tre anni dalla data di pubblicazione della presente legge e a lire 1.569.470 a chilometro per il periodo successivo di 25 anni a decorrere dalla data di ultimazione delle opere stesse.

Dette sovvenzioni saranno assoggettate alle revisioni previste dall'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(*È approvato*).

ART. 6.

Al pagamento delle sovvenzioni di esercizio di cui all'articolo 5 della presente legge, sarà provveduto con gli stanziamenti di cui all'articolo 17, - 1° comma, - della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(*È approvato*).

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

Passiamo agli articoli del disegno di legge n. 3427 che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

I limiti massimi di lire 800.000 e 600.000 a Km. stabiliti dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono elevati per le sovvenzioni da accordarsi alla Società « La Ferrovia Italiana » per l'attuazione del piano di ammodernamento delle ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga, contenuto nel voto 26 giugno 1956, n. 64/A, della Commissione istituita in virtù dell'articolo 10 della legge medesima, a lire 2.343.500 a Km. per il periodo dal 1° luglio 1952 alla data di ultimazione delle opere, da eseguirsi entro tre anni dalla data di pubblicazione della presente legge, e lire 1.834.600 a Km. per il periodo successivo di 25 anni a decorrere dalla data di ultimazione delle opere stesse.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 FEBBRAIO 1958

Dette sovvenzioni saranno assoggettate alle revisioni previste dall'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(È approvato).

ART. 2.

Al pagamento delle sovvenzioni di esercizio, di cui all'articolo 1 della presente legge, sarà provveduto con gli stanziamenti di cui all'articolo 17, primo comma, della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(È approvato).

ART. 3.

Il riassorbimento dei posti in soprannumero negli organici del personale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, stabilito dall'articolo 2 della legge 5 giugno 1951, n. 519, prorogato dall'articolo 11 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 e successivamente dal decreto del Presidente della Repubblica 24 dicembre 1955, n. 1334, è prorogato di quattro anni.

I posti che, in applicazione del precedente comma, risulteranno disponibili, alla data di entrata in vigore della presente legge, nella qualifica di Ispettore capo dei ruoli del personale direttivo dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, saranno conferiti con le modalità stabilite dagli articoli 166, 1° comma e 369, 2° comma, del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

Per il conferimento dei posti di cui al precedente comma, fermo restando il possesso al 31 dicembre 1957 del requisito dell'anzianità di qualifica richiesta, il termine per il bando di concorso e per lo scrutinio è stabilito al primo giorno del mese successivo a quello di entrata in vigore della presente legge, e da tale data avranno effetto le promozioni conferite in applicazione del presente articolo. Nulla è innovato a quanto previsto dall'ultimo comma dell'articolo 166 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, per ciò che concerne l'ordine di ruolo dei promossi e l'emanazione dei provvedimenti di promozione.

Possono essere collocati fuori ruolo, per prestare servizio presso le gestioni governative di pubblici servizi di trasporto che il Ministero dei trasporti assume ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, impiegati dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, entro i limiti del contingente fissato dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1953, n. 327, e con l'osservanza delle norme

contenute nell'articolo 58, commi 2°, 3° e 4°, e nell'articolo 59 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

(È approvato).

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

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Rapelli: Estensione agli istituti professionali di Stato per le attività marinare dei benefici di legge di cui godono le scuole professionali dell'Ente nazionale educazione marinara (E. N. E. M.) (3552).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Rapelli: « Estensione agli Istituti professionali di Stato per le attività marinare dei benefici di legge di cui godono le scuole professionali dell'Ente nazionale educazione marinara (E. N. E. M.) ».

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Gatto.

GATTO, *Relatore*. Con decreto del Presidente della Repubblica in data 29 settembre 1956, n. 1721, il Ministero della pubblica istruzione, in vista delle accresciute esigenze dell'istruzione professionale marinara, ha istituito l'istituto professionale di Stato per le attività marinare, al quale vengono ammessi allievi che abbiano già frequentato le scuole di avviamento professionale ad indirizzo marinaro.

Con il decreto-legge 12 febbraio 1928, n. 319, sono state concesse agli allievi delle scuole dell'Ente nazionale educazione marinara alcune agevolazioni che la presente proposta di legge tende ora ad estendere ai detti istituti ed in concreto all'Istituto professionale di Stato per le attività marinare « Giorgio Cini », di Venezia. Questo istituto è indubbiamente una scuola-pilota in questo settore, magnificamente attrezzata; si pensi che possiede una nave scuola di 650 tonnellate, una motonave scuola commerciale da 3 mila tonnellate, un panfilo di 58 tonnellate e un motopeschereccio di 53 tonnellate. I giovani che escono dall'istituto hanno una ottima preparazione tecnico-pratica, hanno fatto tre mesi di navigazione d'alto mare e altri mesi di navigazione sul motopeschereccio, mentre il panfilo due o tre volte alla settimana effettua navigazioni nell'Adriatico.

I giovani di questo Istituto che stanno per terminare il primo ciclo di studio (di cui l'urgenza del provvedimento) dovrebbero rimanere inattivi ad attendere che si verifi-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 FEBBRAIO 1958

chino le altre condizioni per poter avere i titoli che tendono a conseguire attraverso questo corso di studi.

Infatti la legge stabilisce che, oltre al corso teorico, occorra fare un certo periodo di navigazione ed avere un minimo di età. Solo quando si verificano queste condizioni si può conseguire il titolo. Senonché vi è un istituto (l'E. N. E. M., il quale, pur essendo controllato dallo Stato, non è statale) che gode di un trattamento di favore: gli allievi, terminato il corso teorico, vengono subito ammessi dalle capitanerie di porto a sostenere l'esame al fine del conseguimento del titolo; in pratica, però il relativo documento viene loro consegnato quando i giovani abbiano maturato il periodo di navigazione e raggiunta l'età prevista.

Questa disposizione di legge a favore dell'E. N. E. M. è stata successivamente estesa anche ad un'altra scuola di questo tipo, l'« Istituto Caracciolo ».

Con la presente legge si tende a fare estendere anche agli Istituti statali e in specie a questo attrezzatissimo istituto — che è statale — i benefici previsti per altri istituti che statali non sono. Sarebbe infatti veramente strano che gli allievi di un istituto privato godessero di una posizione preferenziale rispetto a quelli di un istituto statale!

Fin qui la proposta di legge Rapelli, che però il relatore vorrebbe modificare e integrare per ovviare ad un inconveniente che è a conoscenza di tutti quanti si interessano di questi problemi. Gli allievi, che terminano i corsi di studio in giovane età (talora a 13 o 14 anni), devono attendere parecchi anni per raggiungere il limite di età ed il periodo di navigazione prescritto, con la conseguenza che essi dimenticano praticamente, nell'attesa, quanto hanno appreso a scuola.

Appunto per evitare questo inconveniente, sottopongo alla Commissione un nuovo testo nel quale si stabilisce anche che il titolo professionale definitivo venga rilasciato — una volta maturati i requisiti della età e del periodo di navigazione richiesti dal Codice della navigazione — dopo il superamento di una prova pratica, secondo le modalità ed i programmi stabiliti dal Ministero della marina mercantile.

Ecco il nuovo testo della proposta di legge da me proposto:

ART. 1.

I licenziati dalle Sezioni di coperta e di macchina delle scuole secondarie di avviamento professionale a tipo marinaro, sia statali che pa-

rificate, e degli istituti professionali a tipo marinaro o di scuole professionali marittime, indicati dal Ministro della pubblica istruzione di concerto con quello della marina mercantile, i quali aspirino a conseguire, in relazione alla sezione di provenienza, il titolo professionale di « padrone marittimo per il traffico », « padrone marittimo per la pesca », « marinaio autorizzato al piccolo traffico », « marinaio autorizzato alla pesca mediterranea » e « meccanico navale di 2^a classe per motonavi », di cui agli articoli 253, 254, 256, 257 e 271 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1952, n. 328, potranno essere ammessi a sostenere i relativi esami anche se non abbiano raggiunto l'età e gli altri requisiti prescritti.

ART. 2.

I titoli professionali saranno rilasciati ai marittimi di cui al precedente articolo soltanto dopo il raggiungimento di tutti i requisiti prescritti ed il successivo superamento di una prova pratica secondo le modalità ed i programmi stabiliti dal Ministro per la marina mercantile.

ART. 3.

Sono abrogate le disposizioni in contrasto con la presente legge.

PRESIDENTE. L'articolo unico della proposta di legge Rapelli è molto generico. La sua proposta, onorevole Gatto, mi sembra restrittiva.

GATTO, *Relatore*. L'agevolazione consiste nel far sostenere gli esami quando gli allievi hanno finito i corsi teorici.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DURAND DE LA PENNE. Vorrei fare osservare che gli allievi dell'E. N. E. M., allorché escono dai corsi, hanno subito la patente.

GATTO, *Relatore*. No: viene consegnata loro al momento in cui compiono i 21 anni.

Quando questi ragazzi escono dalla scuola sono sottoposti ad esami, però per acquistare il documento debbono maturare il periodo di navigazione e l'età.

TROISI. A me rincresce che questa proposta di legge giunga in un momento che non ci consente una discussione approfondita. Dico questo perché il problema dell'istruzione professionale marittima andrebbe affrontato in pieno, e la stessa posizione dell'E. N. E. M.

andrebbe riveduta. A mio avviso, gli emendamenti presentati dall'onorevole Gatto non risolvono il problema.

A mio avviso, la proposta di legge andrebbe approvata nel testo originario, trattandosi di un provvedimento di carattere contingente, altrimenti occorrerebbe approfondire l'esame. A meno che dalla nostra Commissione non fosse espresso il voto che il problema venga affrontato organicamente e con mezzi adeguati.

DURAND DE LA PENNE. Allorché questi allievi vengono imbarcati come mozzi, come sguatterri, dimenticano tutte le nozioni che hanno acquisito nei corsi. Bisognerebbe stabilire che questi ragazzi vengano utilizzati in base ai titoli e alle cognizioni acquisite.

DUCCI. Il voto che la nostra Commissione dovrebbe esprimere è questo: assicurare a questi ragazzi un imbarco sicuro.

COLASANTO. Io debbo esprimere ampie riserve su questo argomento, soprattutto per il fatto di legiferare in materia in questo scorcio di legislatura.

L'E. N. E. M. è un istituto adatto allo scopo, ma non è sufficientemente finanziato: i suoi 600 insegnanti hanno uno stipendio mensile di 30.000 lire, spesso non sono pagati. Intanto sorgono altri istituti ed altre iniziative: la stessa Finmare ha preso una iniziativa di questo genere.

È necessario che tutte queste iniziative siano coordinate dallo Stato. A dirigere l'E. N. E. M. il Ministero della pubblica istruzione metta chi vuole, purché l'E. N. E. M. viva. A mio avviso, sarebbe il caso di approvare il provvedimento nel testo originario, senza emendamenti. Nello stesso momento, mi onoro di presentare il seguente ordine del giorno:

« L'VIII Commissione della Camera dei deputati, nell'approvare la proposta di legge n. 3552 relativa all'estensione dei benefici di cui godono le scuole professionali dell'ente nazionale educazione marinara, invita il Governo: a) a coordinare nei programmi didattici, nelle attrezzature e nella dislocazione delle scuole, l'attività di tutti gli enti (statali, parastatali, di diritto pubblico, con capitale a partecipazione statale) che sono interessati alla formazione del personale marittimo; b) ad aumentare il contributo statale all'E. N. E. M., per metterlo in grado di corrispondere adeguati compensi agli insegnanti e al rimanente personale, e di ammodernare le proprie attrezzature didattiche; c) a promulgare lo statuto di questo ultimo ente, statuto in discussione da alcuni anni, e

a nominare il nuovo Consiglio di amministrazione, opportunamente integrato dai rappresentanti dei Ministeri del lavoro delle partecipazioni statali e della marina mercantile oltreché del personale navigante ».

GATTO, *Relatore*. Sostanzialmente, con gli emendamenti da me proposti si è cercato di dare al provvedimento una formulazione tecnica più precisa: non si è fatto nulla che sposti l'originario articolo unico.

PRESIDENTE. È bene che risulti a verbale che il relatore e il rappresentante del Governo, a richiesta del Presidente, danno assicurazioni che il contenuto della proposta di legge Rapelli è integralmente riportato nella nuova formulazione.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. È estensiva: non è pensabile che istituti statali possano avere agevolazioni minori di quelli privati. Si tratta di 4 istituti.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

L'articolo unico del testo originario della proposta di legge dell'onorevole Rapelli è il seguente:

« Le agevolazioni e le facilitazioni concesse agli allievi licenziati dalle scuole dell'Ente nazionale educazione marinara (E. N. E. M.) con il decreto-legge 12 febbraio 1928, n. 319, sono estese agli allievi licenziati dagli Istituti professionali di Stato per le attività marinare ».

Ad esso il relatore sostituisce un nuovo testo di cui già si è data lettura. Pongo in votazione gli articoli del nuovo testo, su cui non sono stati presentati emendamenti.

ART. 1.

I licenziati dalle Sezioni di coperta e di macchina delle scuole secondarie di avviamento professionale a tipo marinaro, sia statali che parificate, e degli istituti professionali a tipo marinaro o di scuole professionali marittime, indicati dal Ministro della pubblica istruzione, di concerto con quello della marina mercantile, i quali aspirino a conseguire, in relazione alla sezione di provenienza, il titolo professionale di « padrone marittimo per il traffico », « padrone marittimo per la pesca », « marinaio autorizzato al piccolo traffico », « marinaio autorizzato alla pesca mediterranea », e « meccanico navale di 2ª classe per motonavi », di cui agli articoli 253, 254, 256, 257 e 271 del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 gen-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 FEBBRAIO 1958

naio 1952, n. 328, potranno essere ammessi a sostenere i relativi esami anche se non abbiano raggiunto l'età e gli altri requisiti prescritti.

(È approvato).

ART. 2.

I titoli professionali saranno rilasciati ai marittimi di cui al precedente articolo soltanto dopo il raggiungimento di tutti i requisiti prescritti ed il successivo superamento di una prova pratica secondo le modalità ed i programmi stabiliti dal Ministro per la marina mercantile.

(È approvato).

ART. 3.

Sono abrogate le disposizioni in contrasto con la presente legge.

(È approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Colasanto, di cui si è già data lettura.

(È approvato).

Avverto che, in conseguenza dell'approvazione del nuovo testo presentato dal relatore, anche il titolo originario della proposta di legge dell'onorevole Rapelli va modificato nel seguente.

« Estensione agli istituti professionali di Stato e ad altri istituti per le attività marinare dei benefici di legge di cui godono le scuole professionali dell'Ente nazionale educazione marinara (E.N.E.M.) ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'onorevole Troisi, insieme con gli Onorevoli Ducci e Bogoni, ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La VIII Commissione nell'approvare la proposta di legge n. 3552, fa voti affinché il grave problema dell'istruzione professionale marittima sia affrontato con organicità d'intenti ed adeguatezza di mezzi finanziari ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei provvedimenti esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Modifiche alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, e disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie Suzzara-Ferrara e Parma-Suzzara ». (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3390):

Presenti e votanti	34
Maggioranza	18
Voti favorevoli	27
Voti contrari	7

(La Commissione approva).

« Ammodernamento delle ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga e norme integrative dell'articolo 11 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 ». (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3427):

Presenti e votanti	34
Maggioranza	18
Voti favorevoli	28
Voti contrari	6

(La Commissione approva).

e della proposta di legge

RAPELLI: « Estensione agli istituti professionali di Stato e ad altri istituti per le attività marinare dei benefici di legge di cui godono le scuole professionali dell'Ente nazionale educazione marinara (E. N. E. M.) » (3552):

Presenti e votanti	34
Maggioranza	18
Voti favorevoli	33
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Bensi, Bima, Bogoni, Burato, Cacciatore, Calandrone Pacifico, Cappugi, Cerreti, Cola santo, Colognatti, De Biagi, Ducci, Durand de la Penne, Farnet, Fiorentino, Francavilla, Gatto, Graziadei, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lucchesi, Mancini, Maniera, Menotti, Moscatelli, Murdaca, Petrucci, Roasio, Rubeo, Semeraro Santo, Troisi, Viale e Zanibelli.

È in congedo:

Sensi.

La seduta termina alle 12,15.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI