

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

## V.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 17 DICEMBRE 1963

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

## INDICE

|   | PAG.   |
|---|--|
| <b>Congedo:</b>   |  |
| PRESIDENTE . . . . .  | 29   |
| <b>Saluto del Presidente al Sottosegretario di Stato:</b>                           |  |
| PRESIDENTE . . . . .  | 29   |
| MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile</i> | 29   |
| <b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>                               |  |
| Riscatto e gestione commissariale delle ferrovie Calabro-Lucane (741) . . . . .     | 30   |
| PRESIDENTE . . . . .  | 30, 33, 34, 35, 37, 40, 41, 43, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55 |
| COLASANTO, <i>Relatore</i> . . . . .  | 31, 35, 36, 40, 46, 49, 51, 52                                     |
| FIUMANÒ, . . . . .  | 33, 36, 37, 39, 43, 46, 49, 50, 52, 54                             |
| GIGLIA . . . . .  | 34, 46, 47, 54   |
| MARCHESI . . . . .  | 34, 37, 45, 46, 49, 50, 51, 52, 53                                 |
| MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile</i> | 34, 35, 36, 37, 41, 43, 45, 46, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 55         |
| DI VAGNO . . . . .  | 34, 50   |
| FRANCO RAFFAELE . . . . .   | 34   |
| BONEA . . . . .   | 35, 38, 50, 51   |
| FABBRI RICCARDO . . . . .   | 35   |
| ALBA . . . . .  | 35, 36, 37, 46, 49, 50, 54   |
| REALE GIUSEPPE . . . . .  | 37, 43, 44, 45, 46, 47   |
| VOLPE . . . . .   | 44, 45, 47, 50, 52, 53, 54, 55                                     |
| ABENANTE . . . . .  | 49, 51, 52, 53, 54, 55   |
| DI PIAZZA . . . . .   | 49, 51   |
| MALFATTI FRANCESCO . . . . .  | 49, 50   |
| GIACHINI . . . . .  | 55   |
| <b>Votazione segreta:</b>   |  |
| PRESIDENTE . . . . .  | 56   |

La seduta comincia alle 9,45.

AMADEI, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

## Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Bianchi Gerardo.

## Saluto al Sottosegretario di Stato.

PRESIDENTE. Mi sia consentito rivolgere un saluto al Sottosegretario Mannironi che, già autorevole membro di questa Commissione, vi torna in veste di rappresentante del Governo. A lui formuliamo il nostro augurio di buon lavoro, ripromettendoci, nei limiti delle nostre possibilità, la vicendevole collaborazione nell'interesse generale dei problemi che, di volta in volta, saranno sottoposti alla nostra attenzione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ringrazio il Presidente del cordiale e cortese saluto rivoltomi, che ricambio con pari cordialità, estendendolo a tutti gli onorevoli commissari. È evidente che anche da parte mia vi sarà tutta la buona volontà per collaborare con la Commissione al fine di mandare avanti nel miglior modo possibile il pesante lavoro che ci attende.

**Discussione del disegno di legge: Riscatto e gestione commissariale delle Ferrovie calabro-lucane (741).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riscatto e gestione commissariale delle ferrovie calabro-lucane ».

Informo la Commissione che il Governo ha presentato i seguenti emendamenti al provvedimento, emendamenti che io, preoccupato dell'approvazione del disegno di legge prima della ormai imminente chiusura del Parlamento per le ricorrenze del Santo Natale e di Capodanno, ho preso l'iniziativa di rimettere alla V Commissione Bilancio per il parere, senza attendere la formale presa in considerazione della nostra Commissione:

**ART. 1.**

*« Sostituire il secondo comma con il seguente: »*

« Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - è autorizzato ad assumere, dalla predetta data, la gestione delle ferrovie Calabro-Lucane ed a provvedervi direttamente a mezzo di un commissario e un vice commissario nominati dal Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile fra i funzionari del Ministero (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) aventi la qualifica di direttore centrale ».

*« Aggiungere il seguente terzo comma: »*

« Per il periodo di espletamento dell'incarico i funzionari di cui al precedente comma saranno collocati nella posizione di fuori ruolo, ai sensi dell'articolo 58 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 ».

*« Aggiungere il seguente articolo: »*

**ART. 2-bis.**

« Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - è autorizzato a rilevare, dal 1° gennaio 1964, gli autoservizi di linea integrativi delle ferrovie Calabro-Lucane, dei quali risulti, allo stato, concessionaria la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo S.p.A. ».

*« Aggiungere il seguente articolo: »*

**ART. 2-ter.**

« Alla determinazione della indennità da corrispondere alla Società predetta quale corrispettivo del materiale automobilistico da acquisire, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - è autorizzato a provvedere a prezzo di stima ed, in caso di disaccordo con la Società, a ricorrere allo stesso procedimento di cui al precedente articolo 2 mentre per il rilievo degli autoservizi e per l'organizzazione aziendale è da corrispondere alla Società una annualità eguale alla terza parte della somma degli introiti netti delle autolinee nei tre dei cinque anni immediatamente precedenti il rilievo, che hanno dato introiti maggiori ».

*« Aggiungere il seguente articolo: »*

**ART. 3-bis.**

« Il trattamento del personale delle ferrovie Calabro-Lucane e dei relativi autoservizi integrativi rimane regolato dalle norme del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, e successive modificazioni, nonché dei patti nazionali di lavoro relativi al personale di ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna esercitate dall'industria privata in regime di concessione ».

*« Aggiungere il seguente articolo: »*

**ART. 3-ter.**

« La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana ».

Informo anche gli onorevoli colleghi che la V Commissione ha deliberato di esprimere, sul disegno di legge in questione, e sugli emendamenti governativi, « parere favorevole limitatamente all'esercizio diretto, tramite la gestione commissariale, delle ferrovie calabro-lucane, nonché delle autolinee ad esse connesse a condizione, però, che la relativa spesa rientri nelle disponibilità dei fondi già stanziati sul capitolo 40 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'Aviazione civile per l'esercizio finanziario 1963-1964. La stessa Commissione si è riservata di esprimere parere quando l'operazione di riscatto delle ferrovie ed autolinee suddette sarà portata a compimen-

to, stabilendo la relativa copertura finanziaria, ed ha deliberato, infine, di esprimere parere favorevole alla nomina anche di un vicecommissario da parte del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Il Relatore onorevole Colasanto ha facoltà di svolgere la sua relazione.

COLASANTO, *Relatore*. Il provvedimento in esame è perfettamente legittimo per lo Stato; ma occorre subito dire che dipende principalmente dalle esigenze politiche derivanti dalle richieste delle popolazioni interessate.

La rete delle ferrovie Calabro-Lucane, a scartamento ridotto, fu concessa alla Società Mediterranea mediante convenzione 25 gennaio 1911, approvata con regio decreto 26 gennaio 1911, n. 135. La durata della concessione fu stabilita in anni 70 a decorrere dalla data del decreto di approvazione, con scadenza quindi al 25 gennaio 1981.

Successivamente, con atto 22 luglio 1914, approvato con decreto luogotenenziale 2 marzo 1919, n. 364; 17 giugno 1919, approvato con decreto reale 24 luglio 1919 n. 2119; 10 aprile 1920 approvato con decreto reale 27 maggio 1920, n. 1010; 7 dicembre 1921 approvato con decreto reale 10 febbraio 1922, furono apportate modificazioni ai patti di concessione, concernenti fra l'altro costruzione di nuovi tronchi e modifiche di tracciati per taluni di quelli già concessi.

Da ultimo le clausole dell'originaria convenzione del 1911 e successivi atti addizionali venivano riassunti per le parti che rimanevano in vigore per l'avvenire, e integrate mediante nuove disposizioni con la convenzione 10 luglio 1926, approvata con decreto legge 29 luglio 1926, n. 1450, convertito nella legge 29 dicembre 1927, n. 2731, la quale costituisce l'atto unico con la concessione di costruzione ed esercizio della rete Calabro-Lucana.

La durata della concessione veniva prorogata fino al 10 agosto 1985 (articolo 44).

Con la detta convenzione si modificava il piano di costruzione, escludendone diciotto tronchi per una lunghezza di chilometri 436.

Attualmente la lunghezza complessiva delle linee è di chilometri 773,347 in essa compresa la Camigliatello Silano-S. Giovanni in Fiore costruita successivamente (atto di concessione 13 maggio 1949 approvato con decreto del Presidente della Repubblica 12 ottobre 1949, n. 971, addizionale al precedente atto 10 luglio 1926).

Le linee in esercizio sono le seguenti:

Bari Altamura-Matera-Montalbano Jonico; Bari-Altamura; Avigliano-Potenza-Laurenza-

na; Cosenza-Pedace-Catanzaro Marina; Cosenza-Pedace-San Giovanni in Fiore; Gioia Tauro-Cinquefondi-Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Terme; Gioia Tauro-Sinopoli; Mammola-Marina di Gioiosa; Vibo Valentia-Mileto; Chiaravalle-Soverato; Crotona-Petilia Policastro; Atena-Marsiconuovo.

In dipendenza della esclusione dei detti diciotto tronchi dal programma di costruzione, la rete calabro-lucana veniva a perdere il suo carattere di organicità; e, pertanto, derivando da ciò un aggravamento delle condizioni di esercizio, e conseguentemente una maggiore passività della gestione, con la detta convenzione del 1926 si modificavano le clausole economiche della concessione nell'intento — tuttavia non raggiunto — di assicurare un equilibrio del bilancio sociale.

Poiché la società Mediterranea — dato il grave pregiudizio derivante dalla riduzione del piano di costruzione — non poteva accollarsi per intero l'alea della gestione, lo Stato assumeva l'obbligo di rimborsarle i nove decimi della eventuale differenza passiva tra spese e introiti (compresa tra questi ultimi la sovvenzione di esercizio, ammontante attualmente a circa 20 milioni); qualora, invece, la differenza fosse stata attiva la società avrebbe dovuto rimborsare allo Stato i tre quarti di tale differenza.

A decorrere dall'anno 1948 è stato dispostato il riattamento di tutto il materiale rotabile allora in servizio ed in particolare di quello a trazione *diesel* in precarie condizioni, per gli scarsi ricambi ed i sovraccarichi del periodo bellico, nonché il quasi totale rinnovamento delle 41 automotrici a due assi che la società aveva in dotazione.

Nel 1952 venne inoltre provveduto, in base alla legge 6 aprile 1949, n. 168, all'acquisto di 24 nuove automotrici a carrelli e di 8 rimorchi, con una spesa complessiva di lire 1.461.116.668, anticipate per lire 900 milioni dallo Stato, ma attualmente in corso di rimborso da parte della società concessionaria, in 20 annualità, ed imputate, per le restanti lire 561.116.668 a carico dei conti dell'esercizio.

Con la immissione in servizio di tali unità fu realizzato negli anni 1953 e 1954 un rilevante ammodernamento di tutti i servizi dell'esercizio, migliorando, tra l'altro, quasi totalmente il servizio viaggiatori.

È appena il caso di rilevare che a ciò fu provveduto prima dell'emanazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, relativa all'ammodernamento e potenziamento degli impianti fissi, legge non applicata a queste linee, dato che gli impianti stessi erano mantenuti

nelle normali condizioni di esercizio. E ciò in quanto le relative spese non sono state limitate dalla società concessionaria essendo imputabili nei conti di esercizio, i cui disavanzi, per le sopra richiamate particolari norme dell'atto di concessione, sono coperti per i nove decimi dallo Stato.

Oltre alle linee ferroviarie suddette, la società Mediterranea gestisce in concessione un complesso di autolinee integrative per circa chilometri 2.000 di esercizio, come da elenco allegato, di cui 800 chilometri circa percorrono strade parallele alle ferrovie.

È evidente, pertanto, la stretta connessione degli autoservizi integrativi con le linee ferroviarie per cui chi gestisce le une deve necessariamente gestire anche le altre.

Dopo la grave sciagura verificatasi il 23 dicembre 1961 nei pressi di Catanzaro (ponte sulla Fiumarella) è stato vivamente e pressantemente auspicato, dalle autorità politiche e dalle popolazioni locali, che lo Stato assuma direttamente l'esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane. Sebbene le inchieste svolte abbiano accertato che non è da attribuirsi alla concessionaria la luttuosa sciagura verificatasi, in quanto è stata causata da mancata osservanza dei limiti di velocità da parte del macchinista, l'amministrazione dei trasporti, aderendo anche al desiderio espresso in più occasioni da diversi parlamentari, assunse impegno, anche in Parlamento, a mezzo dei ministri Mattarella e Corbellini in occasione della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti, di riscattare le ferrovie in parola.

Pertanto, d'intesa con il Ministero del tesoro, con atto in data 6 settembre 1962, la società Mediterranea è stata preavvisata — a norma di legge — che lo Stato procederà al predetto riscatto con decorrenza dal 1° gennaio 1964.

L'indennità di riscatto proposta dal Ministero dei trasporti, determinata in base a quanto previsto dall'articolo 42 della Convenzione 10 luglio 1926, non è stata accettata dalla società Mediterranea per cui la questione è stata rimessa ad un collegio arbitrale, ai sensi dell'articolo 48 della citata Convenzione.

Ad evitare peraltro che, scadendo il termine come sopra stabilito prima che fosse intervenuto il lodo arbitrale, si rendesse necessario rinnovare la diffida per un altro anno — mentre viva e pressante è l'attesa delle autorità parlamentari e locali per il più sollecito passaggio delle ferrovie anzidette in gestione statale — è stato predisposto questo disegno di legge che prevede l'approvazione, con effetto dal 1° gennaio 1964 del suindicato

atto di diffida e l'autorizzazione al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — ad assumere dalla stessa data la gestione delle ferrovie Calabro-Lucane, lasciando al normale espletamento della procedura arbitrale la determinazione dell'indennità di riscatto.

Nel disegno di legge — al momento in cui fu predisposto — non fu contemplato il rilievo ed il passaggio allo Stato delle autolinee integrative delle Calabro-Lucane le quali, essendo strettamente connesse, come accennato, con i programmi e le esigenze dei servizi su rotaia, non possono essere lasciate ad una gestione diversa da quella preposta alle linee ferroviarie.

Poiché nell'importo complessivo che era stato proposto alla società a compenso del riscatto era stata inclusa anche una quota relativa agli autoservizi e al materiale automobilistico, si riteneva che il collegio arbitrale avrebbe potuto determinare — unitamente all'indennità di riscatto delle ferrovie — anche il *quantum* da corrispondere alla società per gli autoservizi.

Successivamente, però, il Collegio si è dichiarato incompetente ad occuparsi di tale settore in mancanza di norme che a ciò lo avessero autorizzato e, pertanto, si rende necessario aggiungere al disegno di legge ulteriori disposizioni che autorizzano ora il Ministero dei trasporti a rilevare dal 1° gennaio 1964 anche gli autoservizi integrativi delle ferrovie Calabro-Lucane, fissando i criteri per la determinazione delle indennità da corrispondere conseguentemente alla società concessionaria, quali corrispettivi del materiale automobilistico e dell'organizzazione aziendale da acquisire.

È quindi indispensabile il rilievo e il passaggio allo Stato anche delle autolinee integrative delle ferrovie Calabro-Lucane, anch'esse attualmente in concessione alla società Strade ferrate del Mediterraneo, per la suddetta intima connessione con i servizi ferroviari. Pertanto, tali autolinee non potranno essere gestite, dall'1 gennaio 1964, da soggetto diverso dalla gestione governativa che deve essere istituita per la rete ferroviaria. Di qui la necessità che anche al riguardo disponga il provvedimento in esame.

Conseguentemente il disegno di legge, opportunamente emendato, prevede:

1) l'approvazione con efficacia dall'1 gennaio 1964 dell'atto di diffida notificato a suo tempo alla Società concessionaria;

2) l'autorizzazione al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - di assumere dalla stessa data in propria gestione le ferrovie Calabro-Lucane;

3) la determinazione dell'indennità di riscatto con la particolare procedura arbitrale prevista dalle vigenti disposizioni;

4) l'autorizzazione al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - di rilevare, da 1° gennaio 1964, anche gli autoservizi di linea integrativi delle ferrovie Calabro-Lucane;

5) l'indicazione di come e con quali criteri debba essere determinata l'indennità da corrispondere alla Società quale corrispettivo del rilievo degli autoservizi e dell'acquisizione del relativo materiale rotabile.

A tale scopo viene previsto che alla determinazione dell'indennità per il materiale automobilistico da acquisire si provvede a prezzo di stima ed, in caso di disaccordo, demandando la determinazione al medesimo collegio arbitrale incaricato di deliberare sull'indennità del riscatto delle ferrovie Calabro-Lucane. Per quanto concerne il compenso per il rilievo e l'organizzazione aziendale appare opportuno adottare un criterio analogo a quello che l'articolo 188 - secondo comma - dal citato Testo unico contempla per la determinazione - in caso di riscatto di una ferrovia - della indennità da corrispondere al concessionario per il tempo mancante alla fine della concessione.

Sul testo delle relative disposizioni il Tesoro ha già espresso parere favorevole alla Presidenza del Consiglio.

L'esercizio ferroviario in gestione diretta non importerà l'assunzione di nuovi oneri da parte dello Stato rispetto a quelli che, al presente lo Stato stesso sostiene per la copertura dei nove decimi delle perdite da parte della attuale concessionaria. Infatti, considerato che i rendiconti che, a norma dell'articolo 24 dell'atto di concessione, la società presenta, per la copertura del *deficit* entro detto limite, comprendono partite di carattere aziendale che non dovranno essere coperte in regime di gestione governativa, si ritiene che per il disavanzo della nuova gestione potranno essere sufficienti le somme in atto corrisposte alla concessionaria.

Infine, nel primo articolo del decreto legge viene anche previsto come il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei tra-

sporti in concessione - debba provvedere alla gestione diretta delle ferrovie Calabro-Lucane e delle autolinee integrative che assumerà con il 1° gennaio 1964, e cioè con un commissario ed un sub-commissario, nominati dal Ministro dei trasporti tra i funzionari del ministero - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - aventi qualifica di direttore centrale.

Poiché trattasi della gestione di chilometri 773 di linee ferroviarie e di oltre chilometri 2 mila di linee automobilistiche, con un complesso di circa 2.400 dipendenti, e poiché, d'altra parte, la definizione dei rapporti con la cessata concessionaria investirà questioni di notevole importanza e mole finanziaria, rendesi necessario che vi sia preposto un funzionario che sia in grado di svolgere le relative attribuzioni, non soltanto sul piano della necessaria supremazia gerarchica, ma anche con l'adeguato prestigio, che deriva dalla qualifica rivestita.

È per tale motivo che il citato articolo 2 prevede che entrambi gli incarichi siano affidati a funzionari di detto Ministero - Ispettorato Generale Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - aventi qualifica di direttore centrale; funzionari che, ovviamente, per il periodo di espletamento del rispettivo incarico devono essere collocati nella posizione di fuori ruolo.

Apposita disposizione, infine, assicura che il trattamento del personale delle ferrovie calabro-lucane e relativi autoservizi integrativi resti immutato e cioè regolato dal regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, e successive modificazioni e dai patti nazionali di lavoro propri della categoria degli addetti ai pubblici trasporti in concessione.

Come già detto dal nostro Presidente, la Commissione finanze e tesoro ha dato parere favorevole a tutte le disposizioni sopra accennate, a condizione che le spese rientrino nel capitolo 40 della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Resto a disposizione degli onorevoli colleghi per ogni altro chiarimento; ma intanto prego di approvare il disegno di legge con gli emendamenti presentati dal Governo e già in possesso di tutti i commissari.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

FIUMANÓ. Vorrei chiedere all'onorevole Presidente di aggiornare la discussione al pomeriggio, dopo la replica del Presidente del Consiglio, per darci modo di esaminare meglio gli emendamenti al disegno di legge che sono stati presentati in questo momento.

Trattandosi di un problema molto importante, esso va valutato molto seriamente, ed in particolare occorre esaminare con cura gli emendamenti presentati. Ci impegnamo, tuttavia, ad onta di questo ritardo, a concludere entro oggi l'esame di questo provvedimento.

GIGLIA. Dubito che, accettando la proposta formulata dal collega Fiumanò, riusciremo a concludere entro oggi questa discussione. Non bisogna dimenticare che incombe una scadenza ben precisa e che il provvedimento deve anche andare al Senato. D'altra parte, poiché alla replica del Presidente del Consiglio seguiranno le dichiarazioni di voto che per il loro valore noi tutti desideriamo ascoltare, proporrei di iniziare per il momento la discussione e prostrarla fin dove sarà possibile.

MARCHESI. Accogliendo la proposta del collega Giglia molto probabilmente finiremo con il perdere più tempo di quanto non ne perderemmo rinviando semplicemente l'esame del provvedimento. Questa legge ha un valore fondamentale perché è la prima delle leggi concernenti la statizzazione di una ferrovia secondaria. Eventuali errori che la Commissione commettesse in questa sede avrebbero ineluttabilmente ripercussioni anche sulle leggi successive. Questa la ragione della nostra richiesta di rinvio.

DI VAGNO. Potremmo trovare una soluzione di compromesso rinviando l'esame di questo provvedimento alle ore 15 di questo pomeriggio, prima cioè della seduta pomeridiana dell'aula.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Mi permetto sottolineare il carattere d'urgenza che questo provvedimento ha, come gli onorevoli colleghi potranno rilevare dal fatto che esiste una data perentoria di scadenza quella cioè del 31 dicembre di quest'anno.

Entro tale termine dovrebbe essere ratificata dal Parlamento la diffida che, in tempo utile, era stata fatta alla società concessionaria. Se questo termine non dovesse essere rispettato, occorrerà attendere ancora un altro anno prima di poter avere il riscatto della concessione e direi anche l'esercizio in regime commissariale della gestione delle ferrovie medesime. Ecco perché desidererei che gli onorevoli colleghi tenessero presente questa necessità, considerando che, se non riuscissimo ad approvare la proposta di legge entro oggi, potremmo correre il rischio di non vederla approvata subito dall'altro ramo del Parlamento, al quale la proposta medesima

deve essere rimessa urgentemente, dopo l'approvazione da parte di questa Commissione.

Io vorrei scegliere una via di mezzo, cioè a dire avviare la discussione e vedere fino a che punto si può arrivare. Se qualche collega, nel corso della discussione, riterrà che certi aspetti dovranno avere un maggiore approfondimento, allora si potrebbe rinviare la discussione al pomeriggio di oggi.

Non è però il caso, a mio avviso, perdere la mattinata.

MARCHESI. È proprio così, onorevole Sottosegretario, che si perde tempo!

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Non mi pare, onorevole Marchesi. È vero che questo è il primo caso in cui si opera il riscatto di una ferrovia in concessione. La vecchia legge del 1908 non era stata mai applicata in concreto, come la si vorrebbe applicare ora. Ciò è un precedente molto importante.

Come si può rilevare anche dalla relazione egregiamente svolta dall'onorevole Colasanto, è evidente che non esistono impegni che possano pregiudicare l'avvenire del problema che stiamo esaminando. A questo proposito vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi su questo fatto: che questa è una legge che ne presuppone un'altra. In sostanza, oggi, noi dobbiamo semplicemente ratificare la diffida fatta a suo tempo e determinare le modalità con cui si dovrebbe operare il riscatto. Ecco perché non dovrebbero sussistere, a mio avviso, gravi preoccupazioni e perplessità su quello che noi andiamo a deliberare.

Mi permetto ancora una volta, perciò, di insistere presso gli onorevoli colleghi perché accedano a questa proposta transattiva, sto per dire, nel senso che converrebbe iniziare la discussione subito e vedere fino a che punto si può arrivare.

FRANCO RAFFAELE. La sua proposta sarebbe stata accettabile se gli emendamenti fossero stati presentati in anticipo. È evidente che, allo stato, noi non dobbiamo essere posti nella condizione di esprimere un giudizio affrettato sugli emendamenti.

PRESIDENTE. Tanto per esprimere il mio parere devo dire che, se si da una scorsa agli emendamenti, si vede che essi sono estensivi in senso favorevole a tutto l'insieme della legge. Infatti, mentre nel testo iniziale non era prevista la gestione autonoma delle linee connesse al servizio ferroviario, gli emendamenti estendono a tutta la gestione i punti essenziali del provvedimento stesso,

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1963

ossia la diffida ed il riscatto da parte dello Stato.

BONEA. Vorrei esprimere una mia perplessità pregiudiziale, proprio perché l'onorevole Sottosegretario ha dichiarato, poc'anzi, che non dovrebbero esistere perplessità sul provvedimento.

L'onorevole Sottosegretario, se non erro, ha dichiarato che se noi non dovessimo procedere alla ratifica di questa proposta di legge subito, correremmo il rischio di vedere protratta la soluzione del problema di almeno un anno.

Ora, io mi permetto di fare presente che nella parte illustrativa della proposta di legge, si fa notare che la proposta medesima non potrebbe essere approvata nel termine stabilito. Il terzo comma della citata parte illustrativa dice infatti che « In tale situazione non sembra possibile rispettare il termine come sopra stabilito ». Ma vi è di più: nel quarto capoverso si aggiunge che « La possibilità della istituzione di una gestione commissariale governativa delle ferrovie, anche in tendenza della procedura di riscatto, è vivamente sollecitata da membri del Parlamento, dalle autorità locali e dalle popolazioni servite, ma non è consentita dalle leggi vigenti ». A tutto questo si deve aggiungere la preoccupazione espressa dalla Commissione bilancio, la quale afferma di esprimere parere favorevole a condizione però che il bilancio dello Stato non venga aggravato.

Noi dovremmo essere perciò in possesso anche di tutti quegli elementi probatori dai quali si possa rilevare che non ci sarà nessun aggravio di spesa a carico dello Stato per l'applicazione della presente proposta di legge.

Non posso sottacere inoltre che pregiudizialmente lo stesso onorevole relatore accentua le mie perplessità quando afferma che questo provvedimento ha carattere politico. Ora un provvedimento che certamente comporta un mutamento della situazione dei trasporti in Calabria e in Lucania, che interessa 773 chilometri di ferrovie e 2 mila chilometri di autolinee mi sembra debba pretendere uno studio molto più vasto di quanto non sia possibile fare nelle tre ore di stamane e nell'immediato pomeriggio.

Non si può rimproverare dunque alla mia parte politica di non essere preoccupata a che questo disegno di legge venga studiato in tutti i suoi aspetti particolari, soprattutto se si considera che — come hanno dichiarato poc'anzi gli onorevoli Fiumanò e Marchesi — esso dovrebbe servire in seguito a modificare

la struttura delle concessioni fatte dallo Stato alle società private. Ora tutto questo deve costituire e costituisce motivo di preoccupazione per noi e per il Parlamento, proprio al fine di evitare che si commettano errori che possono pregiudicare gli interessi sia dello Stato che delle concessionarie, regolati da leggi e le cui difficoltà sono riconosciute dagli stessi presentatori del provvedimento.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Soprattutto regolate da condizioni particolari che variano da società a società, onorevole Bonea.

BONEA. Io non so quando scadrà la concessione delle ferrovie calabro lucane. Comunque, se domani dovesse essere soltanto una ragione politica a portare al riscatto delle altre società concessionarie, mi sembra che ci sia un dissenso tra gli interessi dello Stato all'epoca delle concessioni e quelli attuali.

Ho l'impressione che, per quanto si voglia far presto, occorre affrontare il problema nei suoi aspetti particolari. Ma tutto ciò non può avvenire al momento attuale perché, purtroppo — e non per colpa nostra — il provvedimento è stato portato al nostro esame molto tardi e comunque molto vicino alla scadenza della concessione.

FABRI RICCARDO. Non ho bisogno di ripetere in questa sede quanto il nostro gruppo si sia adoperato, con ogni mezzo a disposizione, per ottenere il riscatto e la gestione commissariale di queste ferrovie concesse. Tuttavia, trovandoci, in questo momento, di fronte a proposte che non abbiamo avuto il tempo materiale di studiare, vorrei proporre, al fine di conciliare le tesi contrastanti, di sospendere i nostri lavori per un'ora e riprenderli, quindi, dopo avere approfondito le proposte di emendamento.

COLASANTO, *Relatore*. Desidero aggiungere maggior chiarimento per gli onorevoli colleghi ed a completamento della mia relazione, che i sussidi concessi alle ferrovie Calabro-Lucane dal 1943 al 1962 ammontano a 32 miliardi e 500 milioni.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, sospendiamo i lavori fino alle ore 11,30.

(Così rimane stabilito).

*La seduta, sospesa alle 10,25, riprende alle 11,55.*

ALBA. Se ben ricordo, nella sua esposizione il relatore ha detto che questa società strade ferrate del Mediterraneo ha usufruito di un trattamento speciale. Cosa intendeva precisamente con questa affermazione?

COLASANTO, *Relatore*. Ho fatto cenno ad un trattamento speciale della società nel senso che normalmente le concessioni per le ferrovie vengono date con un contributo chilometrico per la costruzione e per l'esercizio, anche per le Calabro-Lucane originariamente la concessione per l'intera rete fu data con questo criterio. Successivamente, invece, diventando la rete progressivamente meno produttiva, lo Stato assunse l'obbligo di rimborsarle i nove decimi della eventuale differenza passiva tra spese e introiti, compresa, tra questi ultimi, la sovvenzione di esercizio, ammontante annualmente a circa 20 milioni. Qualora, invece la differenza fosse stata attiva, la società avrebbe dovuto rimborsare allo Stato i tre quarti di tale differenza.

In conclusione, per i primi tre anni lo Stato, perché il bilancio sociale fu attivo, incassò qualcosa. Dal 1943 in poi detto bilancio è stato passivo e lo Stato ha regolarmente pagato i nove decimi di tali passività, secondo le norme della convenzione. Come ho dianzi precisato, alla società concessionaria, sono stati dati complessivamente 32 miliardi e 500 milioni.

ALBA. È stato stabilito per legge o....

COLASANTO, *Relatore*. C'è la legge generale delle concessioni e la legge particolare di questa concessione.

FIUMANO'. Prendo la parola per porre alla Commissione alcuni interrogativi; desidererei sapere, ad esempio, il perché non sono state contestate in via amministrativa le irregolarità denunciate alla Società; quali sono i termini dell'attuale trattativa per l'indennizzo; perché non si è potuti arrivare ad un accordo e quali sono i termini del dissenso. Penso che dovremmo essere informati in questa sede della situazione visto che ci accingiamo ad approvare una legge molto importante nel settore.

COLASANTO, *Relatore*. Sostanzialmente gravi irregolarità non ce ne sono state. V'è oggi un orientamento generale non favorevole al regime di queste concessioni. Per queste linee, dopo il disastro della Fiumarella, vi è stata una sollevazione di tutta la regione contro la Società e per la gestione diretta di queste linee da parte dello Stato. Il Governo, dal canto suo, ha assunto l'impegno di revocare la concessione. Questo il punto della situazione. Circa il *quantum* da dare alla Società per il riscatto ci potrebbe dire qualcosa di più preciso l'onorevole Sottosegretario.

FIUMANO'. Mi permetto fare osservare al collega Colasanto che egli non ha risposto alla mia domanda. Che ci sia un interesse genera-

le delle popolazioni ad ottenere il riscatto delle ferrovie da parte dello Stato lo sappiamo benissimo; siamo stati anzi proprio noi i più strenui sostenitori di questa esigenza. La mia domanda invece non tendeva a sottolineare questo aspetto della questione ma a sapere perché il Governo non ha fatto rilevare alla concessionaria le irregolarità denunciate non soltanto dalle popolazioni e dai sindacati, ma anche dalle autorità costituite del luogo, (consigli comunali, consiglio provinciale, ecc.) prima del disastro avvenuto nel dicembre del 1961.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Devo dichiarare che essendo entrato a far parte del Ministero dei trasporti solo da alcuni giorni ed avendo visto il fascicolo relativo al problema che stiamo dibattendo appena ieri notte, non sono in grado di dare esaurienti spiegazioni sull'antefatto. Sulla base, comunque, delle notizie che ho potuto avere, so che il Ministero dei trasporti, indipendentemente da contestazioni di addebiti, di inadempienze della società concessionaria, per le ragioni di carattere generale alle quali ha accennato il relatore, decise, ad un certo punto, di avvalersi di una disposizione della legge generale del 1908 secondo la quale lo Stato ha facoltà di riscattare in qualunque tempo le ferrovie date in concessione. A tal'uopo fu notificato in data 6 settembre 1962 alla società concessionaria un atto di diffida da parte del Ministero dei trasporti di intesa con quello del tesoro.

Ora, circa la domanda per sapere a qual punto si trovano le trattative, posso dire che queste furono avviate già dai primi del 1962 e che non poterono approdare, per così dire, ad una intesa contrattuale perché il divario fra le offerte del Ministero e le richieste della società era enorme; infatti, mentre il Ministero offriva 2 miliardi e 300 milioni, la società pretendeva 13 miliardi e 800 milioni. Di fronte a questo divario si è applicato automaticamente l'articolo 192 della legge.

A seguito del mancato accordo, si provvide alla nomina degli arbitri i quali si sono già messi al lavoro, ma il lodo non è ancora formalmente depositato e nemmeno passato in giudicato. Noi — mi pare di averlo già accennato nella prima parte della seduta — siamo chiamati oggi a ratificare l'atto di diffida, così come la legge esige, non potendosi procedere, senza la ratifica, alla regolare liquidazione del prezzo di riscatto. Il Parlamento interverrà in secondo momento, quando si sarà determinato il prezzo del riscatto, per

determinarne la copertura necessaria a reperire le somme occorrenti.

FIUMANÓ. Prendiamo atto delle mancate informazioni per quanto si riferisce alla prima parte della nostra richiesta.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ritengo che delle contestazioni siano state fatte, ma, se proprio gli onorevoli colleghi hanno il desiderio di avere precisazioni su questo particolare punto, posso chiederle subito telefonicamente agli uffici interessati del ministero. Comunque, non credo che ciò possa essere determinante ai fini della decisione che la Commissione deve oggi prendere. La richiesta del riscatto da troppe parti è venuta perché il Governo potesse rimanere insensibile; tant'è che, sia il ministro Mattarella che il ministro Corbellini, in sede di discussione del bilancio del Ministero dei trasporti, hanno assunto formale impegno di operare il riscatto, richiesto, ripeto, da più parti.

ALBA. Vorrei conoscere se la società concessionaria delle ferrovie Calabro-Lucane abbia usufruito di uno speciale trattamento di favore del quale ovviamente dovrà tenersi conto all'atto della liquidazione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Nel provvedimento sono dettate, onorevole Alba, le norme che dovranno essere seguite per la determinazione dell'indennizzo.

ALBA. È incontrovertibile però che la società concessionaria ha ricevuto dallo Stato più di quanto la legge del 1912 prevedesse.

PRESIDENTE. Nel sistema delle condizioni di riscatto il Governo è vincolato da leggi precedenti, onorevole Alba. Non può quindi scegliere altre vie.

MARCHESI. No, onorevole Presidente, può scegliere anche altre vie.

ALBA. La mia precisazione ha lo scopo di far presente che occorre riconoscere che la società concessionaria dal trattamento riservatole dallo Stato ha tratto tutti i vantaggi possibili, ossia che tutto quanto essa ha fatto lo ha fatto con i soldi dello Stato.

REALE GIUSEPPE. Per una mozione di ordine mi permetterei sottoporre all'attenzione dei colleghi che i vari temi che stanno emergendo nel corso della discussione sono in sostanza rispecchiati negli articoli. Voglio cioè dire che, dal momento che la materia del nostro discorrere è considerata nei singoli articoli, per ragione di tempo e di ordine a me sembrerebbe opportuno trattarla nella sede specifica di esame degli articoli. Per quanto riguarda invece le informazioni richie-

ste circa le rilevanze di carattere amministrativo, devo dire che si tratta di un discorso a parte.

Senza nulla togliere alla libertà degli interventi, ordine, razionalità e tempo esigono una valutazione in sede specifica. A me pare che il motto di questa discussione sia uno solo: far presto.

MARCHESI. Dobbiamo subito dire che, pure avendo molte eccezioni da muovere, voteremo a favore del provvedimento perché in questo momento non abbiamo alternative: Non vorremmo però che la procedura seguita per le ferrovie Calabro-Lucane costituisca un pericoloso precedente nei confronti di altre società concessionarie rispetto alle quali si volesse operare il riscatto. Nella relazione, infatti, si dice che non si è potuto applicare l'articolo 184 del testo unico 9 maggio 1912 con tutte le conseguenze relative, perché non sono state rilevate gravi irregolarità nell'esercizio delle ferrovie stesse.

La tragedia della Fiumarella non fu causale ma il drammatico effetto di tutta una serie di inadempienze commesse dalla direzione delle Calabro-lucane. Nel momento in cui avvenne quel disastro il Governo aveva il preciso dovere di contestare alla società concessionaria tutte le gravi infrazioni di cui si era resa responsabile. Ciò dal Governo non è stato fatto.

Nei confronti della Società è stata adottata la procedura più favorevole e ciò potrebbe costituire un grave precedente a vantaggio di altre concessionarie che venissero a trovarsi in analoghe condizioni.

Io che ho visto quella ferrovia posso attestare che il suo stato è veramente deplorabile. La società concessionaria, pur avendo goduto di enormi sovvenzioni da parte dello Stato, non ha provveduto a nessun ammodernamento. I binari, a scartamento ridotto, sono quelli di 50-60 anni fa; i manufatti sono fatiscenti e lo stato del materiale rotabile indescrivibile. Ora che cosa sostengono le ferrovie Calabro-Lucane? Che nel disastro della Fiumarella la società non ha alcuna responsabilità; le responsabilità sarebbero tutte del personale. Questa è la conclusione a cui sarebbe pervenuta anche la magistratura. Ma le inadempienze balzano agli occhi di chiunque si rechi sul posto a visitare la linea.

Dobbiamo dire di più. Il collega onorevole Colasanto ha dichiarato che sono stati pagati 32 miliardi dallo Stato senza che vi sia stato un controllo dei rendiconti della azienda. La relazione al disegno di legge ammette testualmente: « che i rendiconti che,

a norma dell'articolo 24 dell'atto di concessione, la società presenta, per la copertura del deficit, comprendono partite di carattere aziendale che non dovranno essere coperte in regime di gestione governativa ».

Lo Stato ha pagato quindi alla Società per il disavanzo di esercizio molto di più di quello che doveva pagare. Si aggiunga a ciò che le ferrovie Calabro-Lucane gestiscono anche dei servizi automobilistici non in passivo. Stanti questi precedenti la somma di 13 miliardi che la Società chiede per l'anticipato riscatto è assolutamente enorme.

· Che cosa indennizzeremmo con questi 13 miliardi? Un lucro cessante? Ma la Società attualmente non è in attivo, tanto è vero che lo Stato copre i nove decimi del suo disavanzo. Quindi non c'è un lucro cessante. Lo stato del materiale è quello che sappiamo e la legge del 1912 fa obbligo allo Stato di riscattarlo soltanto nell'ipotesi che esso sia moderno ed atto allo svolgimento del servizio.

Queste, onorevoli colleghi, sono le osservazioni che volevamo fare. Il rimprovero che muoviamo al Governo è di avere omissis le dovute contestazioni e di aver seguito la procedura più favorevole alla Società.

BONEA. Signor Presidente mi riferirò al mio precedente intervento nel quale facevo presente tutte le perplessità che venivano dalle considerazioni contenute nella parte illustrativa del provvedimento e non dalla legge così come è stata presentata. Il che significa che noi non abbiamo affatto interesse a non far passare la legge. Però è necessario chiarire diverse questioni.

Il Sottosegretario ha detto che oggi siamo chiamati a ratificare l'atto di diffida. A me sembra che noi siamo chiamati, invece, ad approvare un disegno di legge che riguarda il riscatto di una concessione che verrebbe a scadere nel 1985; riscatto che, per le leggi del 1908 e del 1912, può essere operato in qualunque tempo. Però, le predette leggi si riferiscono ad un riscatto per una gestione diretta dello Stato, mentre il caso in questione riguarda una gestione commissariale per conto dello Stato, la quale, per effetto dell'articolo 184, potrebbe essere consentita solo dopo aver rilevato gravi e ripetute irregolarità nell'esercizio. È stato chiesto quali siano queste gravi e ripetute irregolarità, ma l'onorevole Sottosegretario non è stato in grado di rispondere. Ora, io mi chiedo: se dal 1946 ad oggi sono stati corrisposti alla gestione 32 miliardi e 500 milioni, cioè una somma di circa 2 miliardi l'anno, ciò significa che il Governo avrà anche preso atto delle regolari pezze

giustificative; e, se rilievi non sono stati fatti, evidentemente sono state riscontrate gravi e ripetute irregolarità amministrative, ma si è dato luogo soltanto a rilievi tecnici. E allora, così come è preoccupazione della parte comunista che si faccia una legge valida per gli eventuali riscatti futuri, noi vogliamo che, in questa stessa sede, sia esaminato attentamente anche il problema dei trasporti nel mezzogiorno i quali, dalle ferrovie Calabro-Lucane fino alle ferrovie che interessano la regione salentina, la Lucania e la parte meridionale della Campania, presentano dei tronchi ferroviari dove, tanto per arrivare ad un caso limite, si registrano presenze quotidiane di un sol viaggiatore! È il caso del tratto che va da Atala Lucana ad un paese vicino. Si tratta, quindi, di tronchi assolutamente passivi sul piano della conduzione. Bisognerebbe allora esaminare l'opportunità di far cessare il funzionamento di quei tronchi ferroviari che non comportano alcuna utilità e far intensificare invece il trasporto con auto-linee.

Tutto questo, naturalmente, non interessa direttamente il disegno di legge, ma è evidente che dobbiamo prendere spunto da quanto in questa sede e in forma non perfettamente pertinente è stato espresso da colleghi di altri gruppi politici a proposito dei riscatti futuri...

Parliamo, sì, dei riscatti futuri, ma occupiamoci anche dei mezzi e delle infrastrutture delle comunicazioni nel Mezzogiorno, se vogliamo evitare che il Mezzogiorno continui ad essere trascurato e a rimanere in ritardo rispetto alla produzione e al consumo.

Tornando in argomento, io mi chiedo se sia possibile, con le remore messe in evidenza nella relazione che accompagna il disegno di legge, procedere nei nostri lavori; remore rappresentate dalle affermazioni secondo cui questo riscatto non potrebbe essere consentito, visto che non sono state riscontrate ripetute e gravi irregolarità; e che il termine stabilito non potrebbe essere rispettato, dato che, solo dopo la pronuncia del collegio arbitrale, il Parlamento sarà chiamato a giudicare sulla congruità della cifra stabilita per il riscatto.

Ora, io mi domando se, in coscienza, solo per venire incontro a sollecitazioni politiche e per dare soddisfazione alle popolazioni (le quali tuttavia protestano non solo per il disastro del dicembre 1961, ma per lo stato di arretratezza dei mezzi di comunicazione) possiamo approvare una proposta di legge che non presenta tutti i crismi della regolarità.

Per questi motivi, pur convinti che, attraverso questa ed altre leggi, si debba giungere ad un miglioramento delle comunicazioni nel Mezzogiorno: pur convinti delle deficienze di carattere legislativo, noi liberali non daremo voto contrario, ma neppure favorevole e ci asterremo sulla votazione.

FIUMANÒ. Non solamente noi deputati calabresi siamo interessati alla approvazione di questa legge (e con ciò sottolineo il parere del mio gruppo, che è stato del resto già esposto dal collega Marchesi, che sarà favorevole al disegno di legge), ma non vedo quali siano i termini di legittimità che mancano e che possano far decidere diversamente.

Un provvedimento siffatto poteva essere preso seguendo due direzioni: e la prima, quella più giusta, secondo noi, consisteva nel seguire la procedura di carattere amministrativo. Il Governo non ha ritenuto di seguire questa procedura, ed è per questo che noi abbiamo chiesto chiarimenti al relatore e al rappresentante stesso del Governo. A nostro avviso, non essendosi seguita la procedura amministrativa, la situazione della finanza pubblica si potrà appesantire, perché si potrà pagare più di quanto non si sarebbe pagato con un riscatto svolto sul terreno amministrativo, contestando quelle irregolarità che sono state denunciate da tutte le parti.

L'altra strada, che è egualmente prevista dalle leggi vigenti, è quella che ci propone il disegno di legge governativo. Perciò non vedo come sia possibile contestare la legittimità del provvedimento. Noi, infatti non contestiamo questa legittimità, bensì l'opportunità di aver seguito una procedura piuttosto che un'altra; una procedura che può prevedere conseguenze finanziarie più onerose di quelle prevedibili nel caso del riscatto per via amministrativa.

Per quanto si riferisce alla bontà o meno del provvedimento, innanzi tutto, è opportuno ricordare ai colleghi che sono venuti alla Camera soltanto in questa legislatura, che all'unanimità, senza alcuna esclusione, la Camera ha votato, nella passata legislatura, un ordine del giorno Fiumanò, Minasi, Pucci, che chiedeva il riscatto delle ferrovie Calabro-Lucane in concessione e la loro gestione da parte delle ferrovie dello Stato, con la nomina di un commissario nell'attesa del definitivo passaggio di queste ferrovie allo Stato. Per la gestione commissariale era stato indicato anche il termine di un anno. Noi, oggi, arriviamo con un anno di ritardo rispetto all'impegno che il Governo del tempo aveva preso davanti al voto unanime della Camera.

Questo ritardo non può oggi essere giustificato con il rifiuto della discussione; d'altro canto, nel momento in cui si va a formare un governo di centro-sinistra che ha formulato il programma che tutti conosciamo, noi pensiamo che la nostra preoccupazione di non aggravare la spesa pubblica dovrebbe essere tenuta dal Governo nella massima considerazione.

La mia preoccupazione trova del resto fondamento nelle analoghe preoccupazioni espresse dai colleghi degli altri gruppi. Queste ferrovie, per la loro gestione, sono state praticamente sostenute con l'intervento finanziario dei nove decimi, pagati dallo Stato sulle differenze passive tra spese e entrate. Non solo, ma la gestione ha avuto contributi e sovvenzioni anche per gli impianti fissi e possiamo dire che in gran parte questi contributi non sono stati neanche utilizzati per l'ammodernamento degli impianti. Bisogna stare molto attenti onde evitare un riscatto che in definitiva tornerebbe utile alla società privata che fa capo alla Edison. Queste sono le nostre preoccupazioni giustificate e pertinenti, soprattutto nel momento in cui il nuovo Governo ha fatto le dichiarazioni che voi tutti conoscete relativamente alla spesa pubblica. È stato detto che sarebbe opportuno rinviare questo provvedimento in attesa che la questione generale delle ferrovie in concessione venga esaminata su scala generale e nazionale. Io ritengo che, non solo per rispondere ad un voto unanime del Parlamento, ma anche per iniziare a fare qualcosa di serio, è opportuno varare questo provvedimento, senza aspettare l'esame generale della materia che, ovviamente, desideriamo si faccia anch'esso al più presto (lo abbiamo auspicato noi stessi in varie occasioni come ad esempio, in sede di discussione della legge di finanziamento di 1.500 miliardi per le ferrovie dello Stato).

È facile, d'altro canto, prevedere che il provvedimento al nostro esame servirà a sollecitare l'attenzione del legislatore. Desidero dire, inoltre, che abbiamo presentato al testo un emendamento ed un ordine del giorno. Poiché, infatti, non si tratta di arrivare solo ad una semplice gestione commissariale, ma ad una gestione che consenta di affrontare il problema dell'ammodernamento di questa ferrovia, a noi sembra opportuno affiancare al Commissario un rappresentante per ciascun Consiglio provinciale delle due regioni, nonché tre rappresentanti dei sindacati più rappresentativi nel settore interessato. In questo modo, daremmo un contenuto importante

all'atto che andiamo a compiere e fisseremmo anche i compiti della gestione che non deve limitarsi ad un passaggio puro e semplice da una amministrazione all'altra, ma di un lavoro con un piano preciso che possa dare assicurazione che il settore dei trasporti nelle due regioni sarà rafforzato e corrisponderà alle necessarie esigenze di sviluppo economico e sociale. L'ordine del giorno, poi, fissa un termine alla gestione commissariale e nel contempo gli affida il compito della redazione di un piano di ammodernamento corrispondente sempre ai fini dello sviluppo economico.

Per questi motivi, signor Presidente, anche se sussistono alcune perplessità sulle modalità scelte dal Governo, siamo favorevoli all'approvazione del provvedimento al nostro esame.

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

Do la parola all'onorevole Relatore per la replica agli oratori intervenuti nella discussione generale.

**COLASANTO, Relatore.** Quando parlavo di concessione speciale mi riferivo alla clausola del rimborso di nove decimi delle passività di bilancio ed al fatto che nel 1952, con la legge 6 aprile 1949, n. 168, fu prevista per le ferrovie Calabro-Lucane una spesa di 1 miliardo e 461 milioni di cui 900 milioni anticipati dallo Stato, da restituirsi in venti annualità, ed il resto dalla società. Questo prima dell'emanazione della legge n. 1221, che, come già detto, non ha operato per questo gruppo di linee.

Circa le ripetute presunte gravi irregolarità a cui si è riferito qualche collega, devo precisare che ritengo che il Ministero dei trasporti avrebbe fatto il suo dovere e quindi contestate dette irregolarità, se fossero state gravi e ripetute. Il problema, invece, è, a mio giudizio, quello di sapere quale valutazione sia stata fatta degli inconvenienti verificatisi, vale a dire se sono stati ritenuti gravi e ripetuti secondo le norme della legge e della convenzione di concessione.

Io non escludo assolutamente che fra tutti i Governi succedutisi da 52 anni a questa parte ve ne possano essere stati dei sordi e dei ciechi, ma non sono in grado di precisarlo e tanto meno di affermarlo nel modo più assoluto. Per affermarlo, tanto io che l'onorevole Marchesi, dovremmo studiare troppo la situazione e dovremmo avere dati attualmente non facilmente reperibili.

Per quanto riguarda la questione della valutazione oggettiva dell'indennizzo da dare

alla società, bisogna rimettersi al giudizio arbitrale che terrà conto anche delle conseguenze derivanti alla concessionaria dal riscatto anticipato, rispetto alla durata della concessione.

All'onorevole Bonea devo rispondere che non è possibile pensare ad un rinvio in attesa della modifica di tutte le norme che regolano questa materia. Mi pare del resto che egli sia sostanzialmente d'accordo che alle norme delle concessioni ferroviarie bisogna mettere un po' d'ordine e una buona dose d'ammodernamento. È chiaro che solo lo Stato potrà essere in grado di farlo. È chiaro altresì che i cittadini italiani non hanno interesse a delegare i privati concessionari a riordinare gli impianti a spese dello Stato perché ciò, in pratica, significherebbe incaricare un appaltatore unico, oppure un intermediario tra lo Stato e chi esegue i lavori, il quale intermediario ovviamente, non lo farebbe senza proprio utile. Volendo migliorare queste linee, è bene che lo Stato lo faccia direttamente.

All'onorevole Fiumanò rispondo che la spesa pubblica, in questo caso, non sarà aggravata. Semmai resta aggravato soltanto il povero Mezzogiorno perché l'importo di questi impianti del Mezzogiorno, non sappiamo dove andranno a finire. Lo stesso discorso potrebbe farsi dato che nulla fa prevedere che saranno investiti nello stesso Mezzogiorno: anche per le somme di riscatto degli impianti elettrici. In definitiva certe statizzazioni potrebbero essere un'altra forma di spoliazione del Mezzogiorno, se non stiamo attenti.

Ho già detto prima in *camera caritatis* che mi è sembrato che, alla Mediterranea, dopo averle tolte le linee principali della sua vecchia rete, passate alle ferrovie dello Stato, si sia voluto dare il contentino del Mezzogiorno con una rete progettata in maniera tale da non essere assorbita anch'essa dalle ferrovie dello Stato. Ora si verifica quello che allora si volle evitare, non tutelando il bene comune. Infatti tutte le caratteristiche delle ferrovie Calabro-Lucane (scartamento, raggio delle curve, ecc.) sono malauguratamente tali da non consigliare il passaggio di queste linee alle ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda i contributi devo dire — e mi rivolgo soprattutto a lei, onorevole Fiumanò — che tante volte il Governo li ha bloccati, per l'uno o per l'altra ragione, anche prima della legge n. 1221; però devo dire che tutti i sindacati hanno protestato energicamente per evitare che i ferrovieri rischiassero

di non essere pagati. E l'Amministrazione ha dovuto mollare.

Questa è la situazione, onorevoli colleghi.

Quando alla richiesta di porre al fianco del Commissario elementi rappresentativi degli Enti locali e dei sindacati, stante la situazione, non posso dichiararmi d'accordo. Sono d'accordo piuttosto che lo Stato, attraverso gli organi normali, assuma tutte le sue responsabilità, anche a carattere temporaneo, della gestione.

Io ho presentato un ordine del giorno che, con il permesso degli onorevoli colleghi, vorrei leggere a conclusioni del mio intervento o prima di porlo in votazione:

« La X Commissione Trasporti della Camera, approvando il disegno di legge n. 741 " Riscatto e gestione commissariale delle ferrovie Calabro-Lucane », nota:

1) che la rete oggetto di tale provvedimento, dopo l'esclusione dal primitivo progetto organico di ben 18 tronchi della lunghezza complessiva di chilometri 436, è rimasta priva del proprio carattere di organicità tanto che la concessionaria società Mediterranea non poté accollarsi interamente l'alea della gestione e lo Stato riconoscendo tale esigenza in difformità di quanto fatto per altre ferrovie, accordò oltre alla sovvenzione chilometrica normale, valutata in 20 milioni annui, anche il rimborso dei nove decimi delle passività tra spese ed introiti;

2) che l'intero sistema delle ferrovie secondarie del Mezzogiorno, dalla rete della calabro-lucana a quella delle ferrovie del sud-est, delle ferrovie secondarie meridionali e delle altre concessionarie minori, anche per l'epoca o per i criteri con cui furono progettate, criteri speculativi e di servizi quasi sempre puramente locali, quasi tagliate dalle reti dello Stato, non rispondono alle attuali esigenze di quelle regioni e tanto meno alle esigenze del loro sviluppo economico e sociale, se tale sviluppo si vorrà adeguare a quello delle regioni del nord;

3) che l'intero Mezzogiorno difetta di strade e, che le stesse autostrade in progetto non risolvono né il problema delle comunicazioni che dovrebbero affluire e defluire da dette autostrade, né la reciproca razionale integrazione anche con i sistemi ferroviari; che necessita rendere efficiente produttivistico ed organico l'intero sistema dei trasporti del Mezzogiorno, anche in relazione alle programmazioni dello sviluppo industriale ed agricolo,

invita il Governo

a costituire subito, presso il Ministero dei trasporti, un ufficio che con la collaborazione di funzionari del Ministero dei lavori pubblici e delle ferrovie dello Stato, abbia il compito di predisporre e presentare al Parlamento un piano organico e coordinato di tutti i trasporti terrestri delle regioni del mezzogiorno, con l'indicazione delle opere necessarie per realizzare un tale sistema oltreché delle modalità dell'esercizio delle diverse parti del sistema, precisando quali debbano affidarsi alle ferrovie dello Stato e quali ad altri enti ».

Per quanto riguarda le richieste dell'onorevole Reale, ritengo che per esse occorre un ulteriore studio e la successiva decisione di questa Commissione e della nostra Assemblea plenaria. Gli onorevoli commissari dovrebbero se mai, innanzitutto, dire se e in quali casi si deve preferire la ferrovia alla strada. Scegliendo questa è evidente che il primo impegno del Governo deve essere quello di costruire le strade nel Mezzogiorno, — anche prima delle autostrade — se veramente si vuole operare un cambiamento di rotta della politica italiana.

**PRESIDENTE.** Do ora la parola all'onorevole rappresentante del Governo.

**MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile.** Devo ringraziare l'onorevole Colasanto perché, con l'ampia risposta che ha dato agli intervenuti che fino a questo momento si sono succeduti, mi ha esonerato dal compito di ritornare su molti argomenti.

Mi rendo conto delle perplessità e delle preoccupazioni che sono affiorate nel corso della discussione, però mi pare che queste preoccupazioni non abbiano una piena giustificazione. Innanzitutto, è stato detto che il Governo sarebbe in colpa per non aver provveduto alla dichiarazione di decadenza del concessionario per supposte inadempienze dello stesso concessionario nella gestione della rete ferroviaria. Ora, io sono in grado più di poter dire che alla società non è stata fatta alcuna contestazione. Sono state svolte indagini di carattere amministrativo nell'interno del Ministero dei trasporti, a seguito delle quali non sono affiorati elementi così gravi da costituire un caso evidente di risoluzione della concessione. E la riprova è data dal fatto che ogni anno il Governo — e, per esso, il Ministero dei trasporti — ha provveduto a concedere i sussidi integrativi di bilancio alla società stessa. Se ha provve-

duto in questo modo a integrare il *deficit* di bilancio della società, ha riconosciuto che quel *deficit* era giustificato dalla situazione economica generale e da quella particolare nella quale la società si era trovata nella gestione. Quindi, il Governo non ha potuto dichiarare la decadenza e valersi della prerogative che in quel caso gli sarebbero state accordate dalla legge istitutiva, e precisamente dagli articoli che vanno dal 178 al 183. Il Governo si è valso, invece, dell'altra ipotesi, prevista dall'articolo 191, per cui, trascorsi trenta anni dalla concessione, ha facoltà di procedere al riscatto in qualsiasi momento. E il Governo si è valso appunto di questo diritto. Per far ciò, non era necessario fare contestazioni. Il Governo si è limitato ad accogliere le sollecitazioni che gli venivano rivolte dal Parlamento e ha deciso di operare il riscatto. Quindi, perplessità e preoccupazioni non possono esservene su questo punto, tanto più che gli stessi colleghi di sinistra hanno dichiarato che desiderano che questa legge sia approvata.

Si è osservato, poi, che la legge è venuta in ritardo. Può darsi. Però il ritardo è dovuto al fatto che si sono protratte lungamente le trattative per arrivare alla determinazione consensuale del prezzo di riscatto. Siccome questo accordo non si è raggiunto in via amministrativa, si è dovuto ricorrere all'arbitrato previsto dall'articolo 192 della legge.

Nel disegno di legge, all'articolo 2, sono indicate le varie condizioni e norme a cui gli arbitri si devono attenere nella determinazione dell'indennizzo dovuto alla società.

Quanto alle altre provvidenze di carattere più generale affacciate dal collega Bonea, non ho che da confermare le risposte del relatore. Qui ci si trova di fronte ad un problema più vasto e più importante, che attiene alla questione di tutti i trasporti ferroviari, soprattutto di quelli in concessione, ed è una questione che non può essere risolta in questa sede. È un problema che, come auspica il collega Colasanto, va visto nel quadro generale della situazione economica del Paese e sulle varie convenienze di carattere economico e tecnico che possono attendersi per fare delle scelte definitive e generali.

Debbo anche dare una risposta su altre due questioni affiorate nella discussione. Si è detto, innanzitutto, che queste ferrovie, dopo la fine della gestione commissariale dovrebbero passare all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Io credo che tale problema non possa essere pregiudicato in que-

sta sede, perché rientra anch'esso in quell'esame generale di tutta la situazione del trasporto ferroviario e terrestre. Debbo ricordare che le ferrovie dello Stato hanno già un *deficit* grosso che supera i duecento miliardi l'anno e non vogliono aggiungere altre gestioni deficitarie, che aumenterebbero il *deficit* di bilancio.

Per ora credo che il Parlamento debba ritenersi soddisfatto di questo passaggio allo Stato con gestione commissariale. Si vedrà più in là la sorte che debbono avere queste ferrovie in concessione e si vedrà se sarà il caso di accollarle per intero alle ferrovie dello Stato o creare addirittura un'altra gestione per l'esercizio delle ferrovie concesse.

Debbo aggiungere che le ferrovie dello Stato sono contrarie ad assumere la gestione o la proprietà delle ferrovie concesse anche per una ragione di carattere tecnico. Come è noto, lo Stato gestisce solo ferrovie a scartamento normale, mentre le concesse sono quasi tutte a scartamento ridotto e, quindi, si dovrebbe creare tutta un'attrezzatura diversa.

Infine, debbo dire che non sarei favorevole neppure alla fissazione di un termine circa la durata della gestione commissariale. Io direi che conviene lasciarla così: sarà cura del Parlamento sollecitare a tempo opportuno la soluzione definitiva del problema. Se dovessimo prevedere oggi un termine alla gestione commissariale e nel frattempo, prima della scadenza di questo termine, il Parlamento e il Governo non avessero deciso in via definitiva la sorte delle ferrovie concesse, noi saremmo costretti a ridare in concessione queste ferrovie ad altro concessionario privato.

Quindi, pregherei la Commissione di lasciare impregiudicata la questione del termine. La gestione commissariale cesserà quando il Parlamento vorrà, e, cioè, quando sarà in grado di dire come e in che maniera dovranno essere gestite le ferrovie concesse.

Sono anche contrario, come il Relatore, alla nomina di un comitato di gestione o di assistenza all'attività del commissario. Vi prego di considerare che questa è un'attività amministrativa interna governativa e che bisogna, quindi, avere la necessaria fiducia nell'efficienza, nell'onestà, capacità e serietà dei dipendenti dello Stato.

Queste cose mi pareva necessario dire per raccomandare ancora una volta agli onorevoli colleghi la necessità di approvare il disegno di legge che non pregiudica e non compromette niente, perché questa materia dovrà tornare ancora una volta all'esame del Parlamento allorquando dovrà stabilire la coper-

tura necessaria a far fronte al pagamento dell'indennizzo o del prezzo del riscatto. Se in quella sede il Parlamento, dopo aver acquisito nuovi o maggiori o diversi elementi, non sarà convinto della bontà dell'operazione, potrà sempre votare contro: ma, oggi, la diffida deve essere ratificata, altrimenti dovremo ancora ritardare per un altro anno la gestione alla società privata.

Vorrei aggiungere che, in questa situazione di gestione commissariale, di ferrovie concesse in Italia ve ne sono altre sette e che lo stesso servizio di navigazione nei laghi è esercitato in regime commissariale.

Quindi, non si tratta di forme anomale di gestione. Ci si richiama a procedimenti legislativi già esistenti, i quali hanno confermato che soluzioni di gestione commissariale sono ancora convenienti nell'interesse pubblico e soprattutto nell'interesse dello Stato.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« È approvato, con efficacia dal 1° gennaio 1964, l'atto di diffida notificato il 25 settembre 1962, alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo S.p.a., per il riscatto delle ferrovie calabro-lucane.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - è autorizzato ad assumere, dalla predetta data, la gestione delle ferrovie calabro-lucane ed a provvedervi direttamente a mezzo di apposito commissario nominato dal Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile fra i funzionari del Ministero (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) ».

Se non vi sono obiezioni procederemo alla votazione dell'articolo per divisione.

(Così rimane stabilito).

Al primo comma non sono stati proposti emendamenti e, quindi, se non vi sono obiezioni, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Per quanto concerne il secondo comma il Governo propone di sostituirlo con il seguente altro:

« Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - è autorizzato ad assumere, dalla predetta data, la gestione delle ferrovie calabro-lucane ed a provvedervi direttamente a mezzo di un com-

missario e un vice commissario nominati dal Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile fra i funzionari del Ministero (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) aventi qualifica di direttore centrale ».

FIUMANÒ. Desidererei conoscere la ragione per la quale si nomina, oltre al commissario, anche il vice commissario. E se vi sono precedenti in materia.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Non so se ci sono precedenti: si è comunque presentata la necessità di questa nomina per la complessità dell'organo stesso. In sostanza una sola persona non può provvedere, da sola, alla gestione di 900 chilometri di linea ed ha necessariamente bisogno di un collaboratore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il comma sostitutivo di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Il Governo propone, infine, di aggiungere il seguente terzo comma:

« Per il periodo di espletamento dell'incarico i funzionari di cui al precedente comma saranno collocati nella posizione di fuori ruolo, ai sensi dell'articolo 58 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 ».

A questo emendamento l'onorevole Reale Giuseppe ne ha presentato un altro, col quale propone di aggiungere dopo le parole: « Per il periodo di espletamento dell'incarico » le altre: « che avrà la durata di un anno ».

REALE GIUSEPPE. Sono veramente mortificato di dover prendere la parola dopo che il rappresentante del Governo ha in sostanza anticipato una risposta, e tanto più mortificato perché l'onorevole Sottosegretario sa in quale stima io ho la sua persona.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Le persone non c'entrano in questo caso.

REALE GIUSEPPE. Anche se le persone non c'entrano, sento ugualmente il dovere di illustrare le ragioni che sono al fondo dello emendamento da me proposto. Il disegno di legge al nostro esame rappresenta, a mio avviso, un ponte di passaggio tra ciò che le calabro-lucane sono state e ciò che il Parlamento vuole che diventino. Tale essendo, in un momento di vita eccezionale nell'economia dei trasporti di tutto il Mezzogiorno, si impone evidentemente un provvedimento

di carattere eccezionale. Che questo non sia soltanto il mio pensiero lo si evince dalla stessa relazione che precede il disegno di legge, laddove è affermato che: « una gestione commissariale, difatti, non può essere disposta se non nel caso di ripetute e gravi irregolarità nell'esercizio che, nel caso, non si verificano ». Avendo quindi stabilito che la nomina del commissario riveste carattere eccezionale è evidente che non può, per esso, invocarsi un provvedimento a carattere statico, bensì un provvedimento eccezionale. Sono favorevole alla nomina del commissario e del vice commissario; non intendo soffermarmi sugli aspetti contabili della questione che lascio ai competenti, ma desidero chiarire che la gestione commissariale deve avere carattere molto contingente. Non posso, in sostanza, accettare l'idea che un commissario resti a quel posto all'infinito.

VOLPE. Fino a quando il Parlamento lo vorrà.

REALE GIUSEPPE. Evidentemente il Parlamento lo vuole in questo momento in cui i servizi non sono regolari e si impone quindi la necessità di un adeguamento delle strutture. Ma quando tutto questo sarà stato attuato non avrà più senso la gestione commissariale. Al modesto viaggiatore, allo studente, al contadino dell'Aspromonte che prende il treno non interessa sapere se la gestione è affidata ad una società privata o allo Stato attraverso il regime commissariale: interessa non precipitare e morire come è avvenuto l'anno scorso proprio nel periodo natalizio. Che senso avrebbe la continuità di un servizio che non porterebbe nessun giovamento all'economia, che non avrebbe nulla di nuovo da offrire?

Prendo atto delle dichiarazioni fatte poco fa dall'onorevole Fiumanò, cioè che si adotti in questo momento simile provvedimento nel quadro di una più vasta riforma generale. Ne prendiamo atto ed anzi lo invitiamo a parlarne agli altri colleghi delle altre commissioni di modo che, se altri provvedimenti particolari debbano venire approvati, non ci si debba poi trovare di fronte ad ostacoli di carattere generale per poter procedere.

Onorevole Colasanto, io accetto il suo ordine del giorno e vorrei dire che lo sollecito, ma l'esperienza non sempre felice condotta in questi anni mi porta al convincimento che i provvedimenti per il nostro Mezzogiorno, siano essi di carattere particolare che generale, restano quasi sempre lettera morta.

Il fatto poi che vi siano altre società gestite da commissari può andare bene per altri casi, ma non proprio per il Mezzogiorno, attesa la eccezionalità della situazione.

Per quanto riguarda il tempo ritengo che noi dovremmo stabilire un termine *ad quem* nei confronti della gestione commissariale. Di ciò non dovremmo temere perché il Parlamento ha sempre la possibilità di differire il periodo commissariale così come si verifica, per esempio, nel campo dell'ordinamento degli uffici giudiziari, nel quale si va di proroga in proroga. Se questo si dovesse verificare, è chiaro che noi non potremmo mancare di presentare, ove sarà necessario, un provvedimento di proroga. Ma non mi pare questo il nocciolo del problema.

E vengo alla sostanza finale del mio intervento che vuole giustificare l'emendamento.

Il termine *ad quem* di un anno — che potrebbe anche essere maggiore se la commissione lo ritenesse opportuno — ha soltanto una funzione stimolatrice per tutti, Governo e Parlamento, perché si proceda ad una sistemazione ordinata e regolare di questa gestione, la quale dovrà operare un potenziamento ed un riclassamento delle ferrovie stesse.

È chiaro anche che il termine *ad quem* porrà il problema del poi. Si è detto che le ferrovie dello Stato non possono avocare a sé una gestione diretta per ragioni tecniche oltre che per ragioni economiche. Su questo sono d'accordo. A me pare però che la gestione commissariale protratta non si sa fino a quando non costituisca davvero una risposta sincera, efficace, concreta alle esigenze che hanno determinato il provvedimento medesimo. Comunque, a parte il problema del passaggio o meno all'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, porre oggi in prospettiva un termine comporta l'esigenza di pensare al problema. Se al termine non si pensa è chiaro che le cose potrebbero andare avanti all'infinito in questo senso e noi dovremmo allora attendere un'altra deprecata Fiumarella per ritornare ancora sull'argomento.

Non tanto per amore di una proposizione, ma proprio per amore delle popolazioni interessate, ritengo che sia da considerare attentamente — se pure non in termini definitivi rispetto alla data — la necessità che il problema resti aperto sotto questo aspetto. C'è tempo per farlo, è vero; ma perché rinviare a domani ciò che potrebbe essere fatto oggi? Perché rimandare ad altri il compito di pensare a ciò che dovremmo pensare noi oggi? Perché fare in modo che altri possa realizzare ciò che noi oggi dobbiamo realizzare in una

Calabria, in una Lucania, in un Mezzogiorno che sono sempre in attesa, e vorrei dire in una attesa che se non viene motivata da ragioni valide finisce per costituire una colpa per noi? Io francamente di questa colpa non vorrei macchiarmi.

Per questi motivi vorrei pregare gli onorevoli colleghi — pur non insistendo sul termine di un anno — di considerare l'opportunità dell'inserimento di un termine. Sarà questo un modo di servire la democrazia perché in tal modo sarà stato reso un grande servizio a tutti quei ferrovieri ai quali va oggi il nostro pensiero nella prospettiva di una loro sistemazione.

Presenterò un ordine del giorno che riguarda alcuni collegamenti particolarmente utili nel Mezzogiorno. Forse non è il caso di prendere in considerazione tutti i tratti ferroviari, ma è certo che la legge del 1910 aveva posto le basi di un piano che poi fu successivamente ridimensionato, così come avviene di tutte le cose che riguardano il Mezzogiorno.

È mai possibile, onorevoli colleghi, che tutte le volte che si vedono in prospettiva ed in maniera adeguata i problemi del Mezzogiorno alla fine essi non possono mai essere realizzati? Tutto questo non è spirito di parte, ma soltanto invito a mantenere gli impegni precedentemente assunti. I fatti dimostrano che all'atto pratico si è sempre contro e non in favore del Mezzogiorno.

Per tutte queste considerazioni, per l'eccezionalità delle situazioni esistenti, per gli aspetti umani del problema ritengo che l'emendamento da me proposto dia un contributo favorevole al miglioramento del disegno di legge.

**MANNIRONI**, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Onorevole Reale Giuseppe, vorrei pregarla di trasformare il suo emendamento in un ordine del giorno.

**REALE GIUSEPPE**. Come ho dichiarato precedentemente, io ho aderito all'ordine del giorno Colasanto, nel quale certamente sono contenuti i caratteri generali del mio emendamento; mi sembra però doveroso da parte mia intervenire sulla sostanza della legge stessa. Al massimo posso accettare che al termine di un anno si sostituisca quello di tre o addirittura di un periodo più lungo.

**VOLPE**. Dirò soltanto brevissime parole perché non intendo riaprire la discussione generale, nel corso della quale, se fossi stato presente, avrei certamente fatto qualche considerazione.

Onorevole Reale Giuseppe, la questione dobbiamo porla in termini reali.

**REALE GIUSEPPE**. La realtà è che in Calabria si viaggia male, onorevole Volpe!

**VOLPE**. Dinanzi a quale situazione ci troviamo oggi? Ci troviamo di fronte a questa società concessionaria che ha avuto tutto un passato piuttosto movimentato...

**MARCHESI**. ... e peccaminoso.

**VOLPE**. Non drammatizziamo, onorevole Marchesi. In coscienza ho il dovere di dire che di peccaminoso non vedo gran che in questa particolare questione. E per quale motivo? Sarebbe forse un motivo peccaminoso quello del mancato intervento dello Stato a proposito del problema delle ferrovie Calabro-Lucane? No davvero perché lo Stato ha fatto il suo dovere intervenendo. Ci sarebbe forse un atteggiamento peccaminoso da parte della concessionaria? In coscienza devo rispondere di no perché l'ammodernamento che si poteva fare di quelle ferrovie è stato operato. Ed è stato operato sulla base di due leggi, in ispecial modo sulla base della legge del 1952, se non vado errato.

Quanto di tecnicamente possibile poteva essere fatto per l'ammodernamento è stato fatto. È successo quel che è successo: per colpa di chi? Lo abbiamo saputo da una commissione tecnica e dalla magistratura. In merito non dobbiamo entrare, perché sarebbe polemica vuota. Andiamo, invece, al pratico. Abbiamo un disegno di legge mediante il quale il governo estromette l'attuale concessionario per sostituirlo con una sua gestione diretta attraverso un commissario. Ora, a questo commissario non possiamo dare un termine: ci contraddiremmo noi stessi, perché è stato proprio il Parlamento ad avocare a sé la decisione in merito, e ciò in conseguenza di uno studio che il settore dei trasporti dovrà sottoporre al Parlamento. Questo studio non può essere portato a compimento né in un anno né in due. Si tratta di indagini: se è vero, come è vero, che tutta la questione dei trasporti del Mezzogiorno di Italia deve essere inserita in una programmazione nazionale, ma che riguardi in modo particolare il Mezzogiorno, è però certo che il settore dei trasporti sarà tenuto in particolare evidenza in questa programmazione, perché, senza trasporti moderni e razionali, non si potranno mai avere risultati concreti.

Infine, sarei contrario alla proposta dell'onorevole Reale di dare al commissario un termine preciso, si trattasse anche di tre anni. Attendiamo lo studio che farà il Ministero dei trasporti, che certamente sarà portato al

nostro vaglio, così potremo decidere sulla base di dati concreti.

ALBA. Il collega Volpe ha detto, ed io sostengo, che non esistono strutture per i trasporti e, quindi, dobbiamo procedere con una programmazione speciale, settoriale, o geografica. La mia domanda è questa: noi possiamo venire incontro al tesoro e alla preoccupazione del collega Reale senza compromettere le speranze manifestate dall'onorevole Voipe?

COLASANTO, *Relatore*. Il Sottosegretario ha consigliato il collega Reale di trasformare in ordine del giorno il suo emendamento. Debbo far notare che l'ordine del giorno che reca per prima la mia firma, seguita da quella di quasi tutti i colleghi presenti in questa Commissione, prevede che entro un anno il Governo ci presenti un piano di sistemazione di tutti i trasporti nel Mezzogiorno, con l'indicazione anche del modo con cui devono essere gestiti. In quella sede potremo decidere se mantenere il regime commissariale o procedere alla nomina del Consiglio di amministrazione o addirittura istituire un ente apposito.

Se è possibile cerchiamo intanto di realizzare questa prima parte: poi vedremo il resto.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Mi richiamo alle considerazioni già fatte, sottolineando che voler prevedere un termine alla durata della gestione commissariale non serve a nulla, perché è il Parlamento, alla fine, l'arbitro di ogni decisione. Il giorno in cui i parlamentari della Calabria o dell'Italia meridionale volessero riproporre all'attenzione del Governo il problema, non vi sarebbero certo difficoltà. Ad ogni modo, siccome si tratta di una discussione non determinante ai fini della nostra decisione, non voglio essere intransigente; però, vorrei pregare che, se un termine deve essere stabilito, esso sia almeno un triennio.

Quindi, dichiaro che non mi oppongo in maniera assoluta all'emendamento, a condizione che il termine sia contenuto nel limite di tre anni.

FIUMANÒ. Il nostro Gruppo ha presentato un ordine del giorno che prevede una richiesta analoga a quella contenuta nell'emendamento Reale. È evidente che, in caso di votazione, daremo il voto favorevole all'emendamento stesso.

MARCHESI. Se il collega Reale mantiene il suo emendamento, noi lo voteremo; se lo ritira, il nostro gruppo lo farà proprio; se la

Commissione non lo approverà, chiederemo la votazione sul nostro ordine del giorno.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ma che cosa è mai possibile fare in un anno?

REALE GIUSEPPE. Debbo ringraziare il Sottosegretario per la comprensione dimostrata e per la sensibilità verso tutto ciò che l'emendamento sottintendeva, e cioè la possibilità di offrire al commissario anche i mezzi per intervenire rapidamente in alcune operazioni, che altrimenti sarebbero di difficile soluzione.

Il mio proponimento è questo: poiché in un anno il commissario non sarà in grado di poter intervenire, come invece è nello spirito di questo emendamento, sono favorevole ad accogliere il suggerimento del Sottosegretario e stabilire un periodo triennale che, sotto questo punto di vista, mi pare veramente salutare ai fini di un intervento efficace.

GIGLIA. A me pare che non sia opportuno stabilire un termine, perché noi saremo chiamati fra non molto ad esprimere un giudizio su questa legge: e cioè al momento in cui dovrà essere risolto il problema del riscatto e, quindi, della copertura della spesa.

Il Governo si è impegnato a consegnarci una programmazione entro il mese di luglio 1964. Fissare un termine di tre anni significa scontare fin da questo momento una gestione commissariale per tre anni.

Io ritengo che la cosa migliore sia quella di non fissare alcun termine e lasciare così com'è l'attuale disposizione di legge. Diversamente finiremmo per vincolarci.

ALBA. Potremmo dire: « al massimo entro tre anni ».

PRESIDENTE. Insiste, onorevole Reale, sul suo emendamento?

REALE GIUSEPPE. Ho fatto mio l'emendamento del Sottosegretario.

PRESIDENTE. La dizione dell'emendamento dell'onorevole Sottosegretario è la seguente: « nel termine massimo di tre anni... ».

MARCHESI. Il nostro Gruppo rinuncia alla fissazione del termine.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Pur rimanendo fermo nella tesi enunciata da principio, mi rimetto alla Commissione, se questa crede che un termine debba essere fissato; quest'ultimo, comunque, non può essere inferiore a tre anni.

PRESIDENTE. Lasciamo l'articolo così com'è.

REALE GIUSEPPE. Nel ritirare l'emendamento desidero sottolineare che i compiti del commissario sono di esclusiva gestione; il che significa che le cose resteranno così come sono. Il commissario non ha, in forza di questa legge, nessun mandato per poter procedere a potenziamento o declassamento di ferrovie.

GIGLIA. Stiamo varando un provvedimento per il quale il commissario nel prelevare dall'azienda privata questo organismo pone allo Stato il compito di stabilirne la fine: se passarlo alle ferrovie, ai privati, o, eventualmente, distruggerlo.

REALE GIUSEPPE. Trattandosi soltanto di gestione, è chiaro che i compiti del commissario devono essere molto limitati. Io sono convinto che questa gestione commissariale resterà tale vita natural durante.

VOLPE. Ma gli arbitri siamo noi.

REALE GIUSEPPE. L'esperienza insegna che laddove il commissario si inserisce vi resta eternamente, per ragioni che non sono attribuibili soltanto alla obiettività delle cose, ma anche all'interesse delle persone. Nei cinque anni che sono al Parlamento non ho avuto mai la prova contraria di quel che sto dicendo. Ho paura che si verificherà una nuova Fiumarella.

PRESIDENTE. Ci sono ordini del giorno che impegnano il Governo proprio in questo senso.

REALE GIUSEPPE. Se questo principio non lo si vuole accettare nel disegno di legge, e viceversa, lo si accetta nell'ordine del giorno, si dimostra chiaramente che l'ordine del giorno non ha alcun valore né significato; e non credo che ciò vada ad onore di una commissione parlamentare!

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Desidero chiarire quale è la posizione del commissario per tranquillizzare il collega Reale che mostra tanta preoccupazione per la sorte delle ferrovie calabro-lucane. Il commissario è semplicemente un gestore che amministra i fondi che gli mette a disposizione lo Stato. Evidentemente il giorno in cui il Parlamento trovasse il modo di stanziare altri fondi per il potenziamento delle ferrovie concesse, una parte di essi sarà affidata al commissario il quale spenderà quel danaro secondo un programma che con molta probabilità è già fronto. Il problema delle ferrovie calabro-lucane non è da considerarsi isolatamente, rientrando esso in un quadro più generale.

REALE GIUSEPPE. Le calabro-lucane avranno la stessa sorte dell'Università in Calabria!

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Se dovessi dire quale è la sorte di una certa rete ferroviaria a scartamento ridotto in Sardegna, dovrei usare espressioni molto più gravi delle sue, onorevole Reale. Ma, ad un certo punto, bisogna rendersi conto che oltre un certo limite non si può andare essendo tutto subordinato alla possibilità di spesa del Tesoro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il comma aggiuntivo proposto dal Governo di cui do nuovamente lettura:

« Per il periodo di espletamento dell'incarico i funzionari di cui al precedente comma saranno collocati nella posizione di fuori ruolo, ai sensi dell'articolo 58 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 ».  
(*E approvato*).

Sempre all'articolo 1, gli onorevoli Fiumanò, Marchesi, Abenante, Speciale, propongono il seguente comma aggiuntivo:

« La gestione commissariale sarà assistita da una Commissione consultiva composta da un rappresentante eletto da ciascun Consiglio provinciale delle regioni interessate e da tre rappresentanti dei lavoratori designati dalle organizzazioni sindacali di categoria più rappresentative del settore ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Come ho già dichiarato in precedenza, mi dichiaro contrario a questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo Fiumanò ed altri, con parere contrario dell'onorevole rappresentante del Governo.

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione l'intero articolo 1, così come risulta modificato dagli emendamenti approvati:

#### ART. 1.

« È approvato, con efficacia dal 1° gennaio 1964, l'atto di diffida notificato il 25 settembre 1962 alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, Società per azioni; per il riscatto delle ferrovie Calabro-Lucane.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - è autorizzato ad assumere, dalla predetta data, la gestione delle ferrovie Calabro-Lucane ed a provvedervi direttamente a mezzo di un commissario e un vice commissario, nominati dal Ministro per i trasporti e per

l'aviazione civile fra i funzionari del Ministero (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) aventi la qualifica di direttore centrale.

Per il periodo di espletamento dell'incarico i funzionari di cui al precedente comma saranno collocati nella posizione di fuori ruolo, ai sensi dell'articolo 58 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2. Ne do lettura:

« Alla determinazione dell'indennità di riscatto si provvede secondo i criteri indicati nelle convenzioni stipulate tra lo Stato e la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo il 10 luglio 1926 e il 9 marzo 1950 e rispettivamente approvate con regio decreto-legge 29 luglio 1926, n. 1450, convertito nella legge 29 dicembre 1922, n. 2731, e con decreto presidenziale 5 aprile 1950, n. 488, e attraverso il procedimento in corso all'entrata in vigore della presente legge e previsto dall'articolo 192 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1942, n. 1447, modificato dagli articoli 20 e 32 del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito in legge 22 dicembre 1930, n. 1752 ».

Non essendovi emendamenti né osservazioni, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il Governo propone di aggiungere il seguente articolo aggiuntivo 2-bis:

#### ART. 2-bis.

« Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è autorizzato a rilevare, dal 1° gennaio 1964, gli autoservizi di linea integrativi delle ferrovie Calabro-Lucane, dei quali risulti, allo stato, concessionaria la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo Società per azioni ».

Non essendovi emendamenti né osservazioni, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il Governo propone di aggiungere anche il seguente altro articolo 2-ter:

« Alla determinazione della indennità da corrispondere alla Società predetta quale corrispettivo del materiale automobilistico da acquisire, il Ministero dei trasporti e della aviazione civile - Ispettorato generale della

motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - è autorizzato a provvedere a prezzo di stima ed, in caso di disaccordo con la Società, a ricorrere allo stesso procedimento di cui al precedente articolo 2, mentre per il rilievo degli autoservizi e per l'organizzazione aziendale è da corrispondere alla Società una annualità eguale alla terza parte della somma degli introiti netti delle autolinee nei tre dei cinque anni immediatamente precedenti il rilievo, che hanno dato introiti maggiori ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Devo dire che questo articolo in sostanza riproduce l'articolo 188 della vecchia legge.

PRESIDENTE. Non essendovi emendamenti, né osservazioni, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3. Ne do lettura e, non essendovi emendamenti né osservazioni, lo pongo in votazione:

« Per l'esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato ad avvalersi dei fondi già stanziati sul capitolo 40 del proprio stato di previsione della spesa per l'esercizio 1963-64.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio ».

(È approvato).

Il Governo ha presentato il seguente articolo aggiuntivo 3-bis:

« Il trattamento del personale delle ferrovie Calabro-Lucane e dei relativi autoservizi integrativi rimane regolato dalle norme del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, e successive modificazioni, nonché dei patti nazionali di lavoro relativi al personale di ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna esercitate dalla industria privata in regime di concessione ».

A questo articolo 3-bis è stato presentato, da parte degli onorevoli Abenante, Calvaresi, Speciale, Fiumanò, Giachini, Marchesi e Malfatti Francesco, un emendamento con il quale si propone di aggiungere dopo le parole: « autoservizi integrativi », le altre: « fatte salve le condizioni aziendali di migliore favore ».

FIUMANÒ. Questo nostro emendamento è così chiaro che non merita alcuna illustrazione. La nostra preoccupazione è quella di evitare che la gestione commissariale finisca col decurtare i salari dei lavoratori.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Onorevole Fiumanò, esistono accordi nazionali in questo senso; perciò, ritengo che non sia il caso di introdurre nella legge una disposizione del genere.

FIUMANÒ. D'accordo, onorevole Sottosegretario, ma possono esserci accordi locali per la esistenza della contrattazione integrativa aziendale.

ABENANTE. La legge 8 gennaio 1931, n. 148, e successive modificazioni contempla già di per se stessa una parte del salario la cui contrattazione è preminentemente aziendale. Basti ricordare a tale proposito le famose competenze accessorie. Può darsi benissimo che nel corso della dinamica aziendale siano andate determinandosi condizioni che, stando al testo della legge, potrebbero anche essere non rispettate.

In sostanza l'emendamento proposto rappresenta una clausola cautelativa e vorrei dire consuetudinaria, proprio per evitare contraddizioni e contrasti.

DI PIAZZA. Noi ci dichiariamo d'accordo con lo spirito di questo emendamento che tende effettivamente a mantenere le condizioni di migliore favore.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ho solo una perplessità: ho il sospetto che si sia creata qualche condizione di privilegio o di favore nell'interesse di qualcuno e che oggi attraverso questo emendamento lo si voglia far ratificare dal Parlamento.

MARCHESI. Assolutamente no, onorevole sottosegretario.

ALBA. Tutto rimane acquisito alla persona.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. A mio avviso non sarebbe giusto che restasse acquisito alla persona perché con questa legge si tende a porre i dipendenti delle ferrovie in concessione su un piano di parità con tutti gli altri.

DI PIAZZA. Ma il caso personale, onorevole sottosegretario, non può inficiare il principio generale.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ma perché dobbiamo essere noi a ratificare un tale principio?

DI PIAZZA. Su questa materia bisogna essere molto precisi.

COLASANTO, *Relatore*. Purtroppo nelle società private alcuni elementi dirigenti godono di particolari situazioni di privilegio. In una situazione di depressione come quella

delle Calabro-Lucane è molto facile che esistano, quanto meno uno per ogni zona, elementi che godono particolari condizioni di privilegio.

A mio avviso si potrebbe risolvere il problema — e vorrei pregare l'onorevole Fiumanò di accedere alla mia tesi — aggiungendo all'emendamento proposto le parole: « a carattere generale ».

FIUMANÒ. Siamo d'accordo con la proposta dell'onorevole relatore perché è proprio questo lo spirito del nostro emendamento.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Dopo la precisazione dell'onorevole relatore mi dichiaro favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3-bis, proposto dal Governo, modificato secondo l'emendamento Fiumanò, a sua volta, integrato dall'emendamento dell'onorevole relatore:

« Il trattamento del personale delle ferrovie Calabro-Lucane e dei relativi autoservizi integrativi, fatte salve le condizioni aziendali di migliore favore a carattere generale, rimane regolato dalle norme del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, e successive modificazioni, nonché dei patti nazionali di lavoro relativi al personale di ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna esercitate dalla industria privata in regime di concessione ».

(E approvato).

L'onorevole Malfatti Francesco ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

« Non appena emesso il lodo da parte del collegio arbitrale, il commissario governativo deve comunicare al Ministero dei trasporti il suo parere sulla definizione della gestione e su questa deve decidere entro e non oltre sei mesi dalla emissione del lodo arbitrale ».

MALFATTI FRANCESCO. Non avrei presentato questo emendamento se non fossi rimasto sfavorevolmente impressionato dalle ultime argomentazioni svolte dall'onorevole Reale e cioè che si può anche ipotizzare che la gestione commissariale duri molto a lungo e che comunque la stessa ha puro compito di gestione. Siccome le deficienze della gestione passata sono molte, mi pare che qualche cosa possiamo dire sulla durata della gestione commissariale. Ecco che il mio emendamento aggiuntivo tende a fugare preoccupazioni reali. Sono perfettamente d'accordo sulla difficoltà di fissare un termine alla durata della gestione commissariale; però è chiaro che, dopo il lodo del collegio arbitrale, dovremo decidere sul destino ultimo di questa gestione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Non è così: dobbiamo trovare la copertura per la somma che dovrà essere corrisposta, sulla base della decisione del collegio arbitrale.

MALFATTI FRANCESCO. D'accordo. Trovata la copertura e stabilita la forma di pagamento, dobbiamo pure stabilire il destino di questa ferrovia!

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Abbiamo detto che il problema delle Calabro-lucane è inquadrato nel problema generale di tutte le ferrovie concesse.

MALFATTI FRANCESCO. Non capisco perché il Governo, dopo aver fatto il primo passo del riscatto, non ha il coraggio di andare più in là.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Il compito che viene dato al Parlamento dalla legge è quello di trovare la copertura per il pagamento del riscatto.

VOLPE. Noi vogliamo eliminare il concessionario per dare la gestione di queste ferrovie allo Stato. Questo è l'obiettivo che raggiungiamo pienamente con questa legge. Dopo di che dovremo pagare il concessionario; e, per far ciò, facciamo appello alla legge istitutiva della concessione, con relativo lodo arbitrale. Il nostro compito sarà allora quello di reperire i fondi necessari per pagare. E fin qui credo che siamo tutti d'accordo. Ora l'onorevole Marchesi solleva il problema della destinazione da dare alla linea, cioè del regime in cui dovrà sopravvivere. Ma è evidente che tutto questo rientrerà nella programmazione generale!

MARCHESI. E non può verificarsi l'ipotesi che il commissario rimanga alle ferrovie per un tempo indefinito? Dobbiamo comunque stabilire che cosa farà il commissario dopo la emissione del lodo arbitrale. Perciò insisto sul nostro emendamento e chiedo che sia messo in votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Malfatti Francesco, di cui ho dato dianzi lettura.

(Non è approvato).

Passiamo all'ultimo articolo aggiuntivo proposto dal Governo, l'articolo 3-ter. Ne do lettura e, non essendovi emendamenti né osservazioni, lo pongo senz'altro in votazione:

« La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ».

(È approvato).

ALBA. Desidero innanzitutto ricordare che, per poter decidere sulla congruità del riscatto, la Commissione dovrà avere, a suo tempo, una precisa documentazione.

PRESIDENTE. Non v'è dubbio che la Commissione ha il diritto di essere completamente informata su tutto il problema.

ALBA. È evidente, poi, che, nel valutare la congruità del riscatto, si deve tenere nel dovuto conto anche le facilitazioni accordate alla concessionaria dalla legge speciale; e ciò perché, se è vero che nulla deve essere tolto a chi ha speso, è altrettanto vero che non bisogna dar luogo a facili guadagni?

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. L'onorevole Alba ha prospettato una possibilità giuridica della cui fondatezza, per la verità, non sono convinto. A mio parere, il Parlamento non ha la veste idonea a entrare nel merito, perché la sentenza ha valore giurisdizionale.

DI VAGNO. Il diritto di impugnativa spetta al Ministero.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Il Governo si è limitato a indicare agli arbitri i criteri da seguire nella valutazione della complessa materia, e con ciò ha esaurito il suo compito. Il Parlamento, quando il problema tornerà al suo esame, potrà soltanto obiettare che, per mancanza di copertura, il riscatto, a quelle condizioni, non potrà essere operato.

ALBA. Prego il Governo di tener presenti le mie osservazioni almeno come raccomandazione.

FIUMANÒ. Il nostro Gruppo voterà questa legge, malgrado la posizione critica che ha assunto sulla procedura seguita dal Governo, il quale non ha utilizzato la legge esistente, che gli dava la possibilità di seguire, invece, una procedura amministrativa. Inoltre, il nostro Gruppo è preoccupato per la durata della gestione commissariale. Tuttavia, come ho già detto, il nostro Gruppo voterà questa legge perché la considera come un avvio verso quel provvedimento di carattere generale che dovrà essere varato perché i trasporti possano diventare, attraverso una programmazione generale, elemento importante per una politica di sviluppo.

BONEA. Annuncio la mia astensione, per i motivi già illustrati in precedenza.

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Do lettura dell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Colasanto, al quale hanno apposto la loro firma anche i deputati Giglia, Reale Giuseppe, Belci, Alba, Mancini

Antonio, De Capua, Volpe, Di Piazza, Dagnino e Di Vagno:

« La X Commissione Trasporti della Camera, approvando il disegno di legge n. 741 " Riscatto e gestione commissariale delle ferrovie calabro-lucane ", nota:

1) che la rete oggetto di tale provvedimento, dopo l'esclusione dal primitivo progetto organico di ben 18 tronchi della lunghezza complessiva di chilometri 436, è rimasta priva del proprio carattere di organicità tanto che la concessionaria società Mediterranea non poté accollarsi interamente l'alea della gestione e lo Stato riconoscendo tale esigenza in difformità di quanto fatto per altre ferrovie, accordò oltre alla sovvenzione chilometrica normale, valutata in 20 milioni annui, anche il rimborso dei nove decimi delle passività tra spese ed introiti;

2) che l'intero sistema delle ferrovie secondarie del Mezzogiorno, dalla rete della calabro-lucana a quella delle ferrovie del sud-est, delle ferrovie secondarie meridionali e delle altre concessionarie minori, anche per l'epoca o per i criteri con cui furono progettate, criteri speculativi e di servizi quasi sempre puramente locali, quasi tagliate dalle reti dello Stato, non rispondono alle attuali esigenze di quelle regioni e tanto meno alle esigenze del loro sviluppo economico e sociale, se tale sviluppo si vorrà adeguare a quello delle regioni del nord;

3) che l'intero Mezzogiorno difetta di strade e che le stesse autostrade in progetto non risolvono né il problema delle comunicazioni che dovrebbero affluire e defluire da dette autostrade, né la reciproca razionale integrazione anche con i sistemi ferroviari; che necessita rendere efficiente produttivistico ed organico l'intero sistema dei trasporti del Mezzogiorno, anche in relazione alle programmazioni dello sviluppo industriale ed agricolo,

invita il Governo

a costituire subito, presso il Ministero dei trasporti, un ufficio che con la collaborazione di funzionari del Ministero dei lavori pubblici e delle Ferrovie dello Stato, abbia il compito di predisporre e presentare al Parlamento un piano organico e coordinato di tutti i trasporti terrestri delle regioni del Mezzogiorno, con l'indicazione delle opere necessarie per realizzare un tale sistema oltreché delle modalità dell'esercizio delle diverse parti del

sistema, precisando quali debbano affidarsi alle Ferrovie dello Stato e quali ad altri enti ».

BONEA. Al punto 2) di detto ordine del giorno, le ferrovie sud-est sono state messe sullo stesso piano delle ferrovie calabro-lucane. A me questo non sembra giusto, perché le ferrovie sud-est, sul piano tecnico, sono molto migliorate. Evidentemente, per le calabro-lucane è mancata la necessaria azione di stimolo.

MARCHESI. Accettiamo senz'altro il testo proposto dall'onorevole Colasanto ma vorremmo aggiungere, alla parola: « enti », la parola: « pubblici » anche se questa aggiunta possa apparire pleonastica.

COLASANTO, *Relatore*. A me sembra che mentre la Commissione sta decidendo una questione particolare, che non sia possibile porre una grossa questione di principio, la quale deve essere decisa in altra sede e con altre possibilità.

Se noi opereremo senza troppo chiasso probabilmente faremo di più; con molto chiasso potremmo non concludere abbastanza.

Queste sono le considerazioni che vorrei sottoporre alla sua attenzione, onorevole Marchesi, ed a quella di tutti gli altri colleghi.

ABENANTE. Ma se dimentichiamo alcune parole, onorevole Colasanto, non è possibile raggiungere lo scopo.

COLASANTO, *Relatore*. D'altra parte a me sembra che la parola « enti » in sostanza dica ciò che la sinistra vuole si dica.

MARCHESI. Signor Presidente, chiediamo la votazione per divisione. Ciò che interessa al nostro gruppo è che ci sia una puntualizzazione sulla interpretazione da dare alla parola « enti ».

DI PIAZZA. Vorrei invitare i colleghi comunisti di non insistere su questa posizione.

COLASANTO, *Relatore*. Devo ricordare che nella quasi totalità tutti questi enti sono sorti con capitale pubblico di maggioranza. Ne abbiamo un esempio nell'E.N.I. e nell'I.R.I. Tanto per fare un altro esempio dirò che la circumvesuviana è dell'I.R.I.; le tranvie comunali napoletane, come anche quelle provinciali della stessa zona, appartengono sì una società privata, ma con capitale del comune di Napoli; nella stessa provincia di Napoli la Cumana è di proprietà dell'ente Volturmo, il cui capitale appartiene nella massima parte al comune di Napoli.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno dell'onorevole Colasanto.

(E approvato).

Pongo ora in votazione l'aggiunta, alla fine, della parola: « pubblici ».

(Non è approvata).

Gli onorevoli Abenante, Fiumanò, Marchesi, Malfatti Francesco e Calvaresi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione Trasporti, in occasione della discussione del disegno di legge n. 741 concernente il riscatto e la gestione commissariale delle ferrovie calabro-lucane, impegna il Governo:

a) a limitare la gestione commissariale al tempo strettamente necessario a predisporre il provvedimento di inserimento organico delle ferrovie calabro-lucane nell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato;

b) ad approntare per le ferrovie medesime un piano di ammodernamento degli impianti fissi e del materiale rotabile, che tenga conto delle esigenze di sviluppo economico-sociale delle regioni interessate;

c) il periodo di espletamento all'incarico non dovrà comunque superare l'anno ».

COLASANTO, *Relatore*. Vorrei sottoporre all'attenzione degli onorevoli colleghi presentatori dell'ordine del giorno che il problema della delimitazione della gestione commissariale, di cui si parla al punto a), è stato praticamente superato non solo nel mio ordine del giorno, perché qui vi è implicitamente affermato che sarà il commissario, lo Stato o le ferrovie stesse a decidere chi dovrà gestire questi gruppi. Altrettanto si può dire per quanto riguarda il punto c).

Viceversa si potrebbe accettare, quanto meno come raccomandazione, il punto b) nel quale si parla di un piano di ammodernamento degli impianti fissi e del materiale rotabile per le ferrovie medesime.

FIUMANÒ. Questo ordine del giorno corrisponde ad un voto espresso in altra occasione dalla Camera in Assemblea.

VOLPE. Onorevole Fiumanò, siamo quindi dei ruminanti!

FIUMANÒ. Non ci si può accusare di essere dei ruminanti. Il motivo per il quale noi abbiamo riproposto l'ordine del giorno è dovuto alla circostanza che non ci sembra evidente la vostra coerenza, il vostro atteggiamento non incide col precedente voto del Parlamento. Riteniamo perciò che come raccomandazione l'ordine del giorno possa essere accettato dall'onorevole rappresentante del Governo.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Non posso

accettare i punti a) e c) dell'ordine del giorno, mentre dichiaro di accettare come raccomandazione il contenuto del punto b).

MARCHESI. Onorevole Sottosegretario, vorremmo conoscere i motivi della sua opposizione.

VOLPE. Onorevoli colleghi, mi pare che si stia perdendo del tempo. Che cosa infatti è stato detto per lo meno tre o quattro volte nel corso della nostra discussione? È stato dichiarato che le ferrovie Calabro-Lucane fanno parte del complesso generale, nazionale di questo settore; abbiamo invitato ed impegnato inoltre il Governo a portarci tutto un piano riguardante il settore. Perciò approvando il punto a) di questo ordine del giorno abbiamo in sostanza fissato un modo come risolvere il problema. In che modo? Inquadrando queste ferrovie nell'amministrazione delle ferrovie dello Stato? Perché si decide in questo modo? Perché ancora non sappiamo quali saranno i provvedimenti generali che si vorranno adottare e come sarà inquadrato il settore.

Sono perciò contrario, a titolo personale, al punto a) perché il motivo addotto non mi sembra logico; sono egualmente contrario al punto b) perché non siamo in grado di tracciare all'amministrazione un indirizzo tecnico innanzi tutto perché non siamo tecnici ed in secondo luogo perché questa non è una commissione tecnica.

ABENANTE. Però conosciamo le esigenze degli utenti, onorevole Volpe.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Al contenuto del punto a) non posso essere favorevole perché in questo modo si ipotecherebbe troppo l'avvenire. Non si può fin da oggi, onorevoli colleghi, impegnare e neppure invitare il Governo a predisporre un provvedimento per l'inserimento delle ferrovie Calabro-Lucane nella azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Si tratta di un problema molto più vasto che non può essere deciso, oggi, incidentalmente, in un disegno di legge che ha un contenuto ben delimitato.

Per quanto riguarda il punto c) la mia opposizione mi sembra giustificata perché c'è una vera e propria preclusione. Quando l'onorevole Reale Giuseppe, in sede di emendamenti, mi ha proposto di porre un termine, che io, facendo atto di buona volontà, avevo dichiarato di essere disposto ad accettare purché lo si elevasse a tre anni, la Commissione ha espresso l'avviso di non volere accettare alcun termine.

Posso accettare come raccomandazione il contenuto del sunto *b*), ma, per quanto riguarda la rimanente parte dell'ordine del giorno, sono decisamente contrario.

PRESIDENTE. Allora voteremo l'ordine del giorno per divisione. Pongo in votazione il punto *a*), sul quale il rappresentante del Governo ha dichiarato di essere contrario.

*(Non è approvato).*

Pongo in votazione il punto *b*), che il rappresentante del Governo ha dichiarato di accettare come raccomandazione.

*(È approvato).*

Il punto *c*), è stato ritirato dai proponenti.

Passiamo all'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Malfatti Francesco, Abenante, Speciale, Marchesi, Calvaresi, Giachini, Franco Raffaele e Fiumanò. Ne do lettura:

« La X Commissione trasporti, in occasione della discussione del disegno di legge n. 741 " Riscatto e gestione commissariale delle ferrovie calabro-lucane " presentato dal Ministro Corbellini di concerto con il Ministro del tesoro Colombo,

invita il Governo

al rispetto scrupoloso, per l'avvenire, dell'articolo 184 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, modificato dall'articolo 1 del regio decreto-legge 4 giugno 1936, n. 1386, ogni qualvolta se ne appalesi la obiettiva necessità, di appurarsi non soltanto la normale vigilanza, ma ricorrendo eventualmente anche ad una inchiesta straordinaria ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Accetto come raccomandazione la prima parte dell'ordine del giorno, ma mi oppongo decisamente all'ultima parte dove si fa cenno ad eventuali ricorsi a commissioni di inchiesta straordinaria. Il Governo ha il dovere, oltre che il diritto, di esercitare la vigilanza sulla gestione delle ferrovie concesse, e pertanto non può accettare l'intromissione di organi esterni nella sua attività fondamentale di vigilanza e controllo.

MARCHESI. Il nostro gruppo è d'accordo e quindi si possono sopprimere le parole finali: « da appurarsi, non soltanto attraverso la normale vigilanza, ma ricorrendo eventualmente anche ad inchieste straordinarie ».

VOLPE. Voterò contro l'ordine del giorno, perché l'impegno che esso vuol sancire rientra già nelle competenze normali del Governo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno fino alle parole: « obiettiva necessità ».

*(È approvato).*

Passiamo all'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Abenante, Fiumanò, Marchesi e Calvaresi. Ne do lettura:

« La X Commissione,

considerato che compito del Governo è quello di assicurare ai cittadini servizi pubblici sempre più efficienti;

sottolineando il fatto che in base all'articolo 184 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, possono essere elevate contestazioni alle ferrovie in regime di concessione,

invita il Governo

ad approntare entro sei mesi uno studio organico sullo stato dei trasporti in concessione e sulle contestazioni rilevate ».

ABENANTE. Con questo ordine del giorno, noi chiediamo di essere messi in condizioni di avere un quadro globale della situazione proprio per poter decidere sulla sorte delle calabro-lucane nel quadro della situazione generale dei trasporti in concessione. È una normale richiesta di controllo del Parlamento sull'attività e sul modo di applicazione delle leggi nel nostro paese. Del resto, il Governo dovrebbe essere sempre in grado di dare informazioni del genere.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Sono ben lontano dal contestare ai membri della Commissione il diritto di chiedere al Governo notizie o richieste su tutti i più diversi settori della pubblica amministrazione, ma ricordo anche che vi sono diversi modi per rivolgere tali richieste, a cominciare dalle interrogazioni e dalle interpellanze. Nel 1952, quando è stata approvata la legge n. 1221, il problema fu approfondito in maniera più ampia e più vasta e in tutti i suoi dettagli. Scendendo, perciò, al caso specifico, mi pare che la richiesta generica di uno studio, di un piano dettagliato sulla situazione e sulle possibili modificazioni e trasformazioni delle ferrovie concesse, è già contenuta nell'ordine del giorno Colasanto; in più, poi, la richiesta è troppo generica e, per la sua genericità, è impossibile che il Governo possa accettare, sia pure come raccomandazione, il termine di sei mesi. Il problema è molto grosso e perciò il Governo è contrario e pregherebbe di ritirare l'ordine del giorno, anche perché, di massima, siamo d'accordo sulla necessità di approfondire il

problema. Il Governo ha accettato l'invito come raccomandazione e mi pare che non si possa chiedere di andare oltre questo limite.

PRESIDENTE. L'onorevole Abenante insiste?

ABENANTE. Insisto perché, con i miei colleghi di Gruppo, desidero conoscere il problema. Non è detto che soltanto attraverso interrogazioni e interpellanze o dibattiti si abbia il diritto di chiedere al Governo notizie o informazioni. Oggi noi chiediamo una nota in cui sia tenuto conto dei nostri rilievi, per veder chiaro nel problema anche in rapporto alle scelte di carattere generale che si dovranno fare. Non è detto che il Parlamento debba limitarsi a ratificare!

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ma se avete dichiarato di essere d'accordo sulla necessità di approvare il provvedimento!

ABENANTE. Perché non abbiamo altra scelta!

MARCHESI. Ciò che chiediamo con l'ordine del giorno è di essere meglio informati. Le notizie che i Ministri forniscono sono assai manchevoli e di ciò si è dovuto lamentare, di recente al Senato, per quanto riguarda il nostro settore, anche il senatore Bonacina.

ALBA. Prescindendo dalla richiesta, già da me avanzata, della congruità del riscatto, pur non entrando nel merito dell'argomento, invito formalmente il Governo a voler trovare il modo onde mettere in grado la Commissione di avere sempre i necessari elementi di giudizio relativi alle questioni che qui si dibattono. Oltre che ad essere tacciati di incompetenza capita a volte, in risposta a delle interrogazioni, di sentirci dire che siamo persino male educati. Ricordo che in una mia interrogazione sulla scomodità del rapido Bari-Roma mi è stato risposto che quel rapido è il migliore del mondo, laddove vi si soffre, a dir poco, il mal di macchina.

PRESIDENTE. Sarà fatto. Insiste, onorevole Abenante, sulla sua proposta?

ABENANTE. Se l'onorevole Sottosegretario ne fa una questione di tempo, possiamo anche abolire il termine. Nostro scopo è quello di avere gli elementi necessari di giudizio.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Dovremmo presentare in Commissione una relazione del Ministero dei trasporti?

ABENANTE. Precisamente; ognuno di noi poi ne farà l'uso che riterrà più opportuno.

FIUMANÒ. Credo si possa precisare che questa relazione deve essere approntata in

occasione della discussione del bilancio preventivo del Ministero dei trasporti.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ma questo non rientra nella prassi parlamentare. Quando mai si è invocato un documento così importante con un semplice ordine del giorno? Quando lo si discute? Sotto che veste?

PRESIDENTE. Credo che la Commissione possa chiedere al Governo di fornirle, in sede di discussione del bilancio preventivo del Ministero dei trasporti, una illustrazione della situazione attuale delle ferrovie concesse.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Su questo problema non si è mai taciuto perché ne hanno parlato quasi tutti i relatori dei bilanci dei trasporti a cominciare dal collega Colasanto che fece in proposito una bellissima relazione.

GIGLIA. Trovo opportuno che alla prossima discussione del bilancio del Ministero dei trasporti il Governo fornisca alla Commissione uno studio più approfondito e dettagliato della materia anche perché il ministro Corbellini aveva annunciato la proroga della legge n. 1221.

VOLPE. Penso onorevoli colleghi, che la richiesta debba essere posta in termini più concreti. Io non credo sia dignitoso per noi, a parte il fatto che non rientra nella nostra competenza, dopo essere venuti a conoscenza di tutte le contestazioni, che interveniamo per stabilire se un binario andava messo dritto o storto! Siamo concreti! Chiediamo piuttosto al Governo che in sede di discussione del prossimo bilancio ci dia un allegato dal quale risulti chiaramente lo stato attuale delle ferrovie concesse.

ALBA. Anche in sintesi.

VOLPE. Parlo in lingua italiana. Cioè, per quanto riguarda la Camera, si dovrebbe chiedere che cosa è stato fatto. Ritengo che questa debba essere l'impostazione della nostra richiesta.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Vorrei portare la questione sul piano pratico. Come si sa, i bilanci dello Stato vengono ogni anno discussi in Commissione, i cui lavori sono da considerarsi preparatori a quelli dell'Aula. In quella sede il Ministro responsabile sarà sempre pronto — e vorrei dire che ne ha l'obbligo — a rispondere a tutti i quesiti che gli saranno posti. Ritengo perciò che nessuna occasione migliore ci sia per sollevare il problema; anche perché, se per avventura il Mi-

nistro non fosse pronto a rispondere nella seduta nella quale gli vengono poste le domande o avanzate le richieste, egli potrà chiedere un termine oppure rinviare la discussione al giorno successivo nel quale porterà tutti i dati che gli venissero richiesti.

ABENANTE. Ma se non sono a nostra disposizione subito i dati necessari, come è possibile, onorevole sottosegretario, discutere?

GIACHINI. Forse si farà fatica ad accettare il principio perché non è nella consuetudine; ma a mio avviso le Commissioni parlamentari in questo caso hanno il dovere non soltanto di chiedere informazioni, ma il diritto di poter valutare documenti sulla base dei quali dare poi suggerimenti al Governo, al quale incombe il dovere di operare. Tutto ciò è necessario proprio per porre le Commissioni in grado di dare un contributo più preciso all'azione governativa; il compito delle Commissioni non è soltanto quello di esercitare un controllo sull'Esecutivo, quanto quello di dare un contributo di idee. Altrimenti — così come mi ha dimostrato l'esperienza nel corso dell'ultima discussione dei bilanci dello Stato — non si riesce mai ad « agganciare » a fondo la materia.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Se si invita il Governo a riferire sul problema in occasione della prossima discussione dei bilanci, posso accettare l'ordine del giorno proprio perché in quella sede potranno essere richiesti al Ministro interessato i dati necessari relativi al settore specifico delle ferrovie in concessione.

ABENANTE. Vorrei dire all'onorevole Sottosegretario una sola cosa. Se contestassimo per un momento all'onorevole sottosegretario che il Governo non ha mai parlato dei trasporti in concessione in sede di dibattito sul bilancio del Ministero dei trasporti, egli avrebbe il diritto di dire che noi abbiamo affermato il falso. Ma non è questo il punto che ci interessa. Ciò che ci interessa è di avere elementi probativi sulla base dei quali aprire una discussione, indipendentemente da quello che può essere la discussione sui bilanci. Se la Commissione non può pretendere che il Governo presenti uno studio in materia perché venga aperto un dibattito su di un problema che interessa molti cittadini non so proprio a che cosa si riducono i nostri poteri!

PRESIDENTE. Il Governo è d'accordo onorevole Abenante, purché si tolga dal testo il termine: « entro sei mesi ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Anche per dare al problema una collocazione parlamentare, ripeto che di esso si potrà discutere in sede di discussione del bilancio. In caso contrario si dovrebbe ricorrere alla presentazione di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Ritengo che l'ultima parte dell'ordine del giorno potrebbe essere formulata nel modo seguente:

« Invita il Governo ad approntare, in vista della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1946-65, uno studio organico dei trasporti in concessione ».

VOLPE. Signor Presidente, più che di studio sarebbe il caso di parlare di « relazione », in considerazione del fatto che noi vogliamo una vera e propria fotografia della situazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Abenante, Fiumanò, Marchesi, Malfatti Francesco e Calvaresi nella seguente formulazione:

« La X Commissione, considerato che compito del Governo è quello di assicurare ai cittadini servizi pubblici sempre più efficienti; sottolineando il fatto che in base all'articolo 184 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, possono essere elevate contestazioni alle ferrovie in regime di concessione, invita il Governo ad approntare — in vista della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1964-1965 — una relazione organica sullo stato dei trasporti in concessione e sulle eventuali contestazioni rilevate ».

(È approvato).

Passiamo all'ordine del giorno presentato dall'onorevole Reale Giuseppe. Ne do lettura:

« La Camera, approvando il disegno di legge n. 741, invita il Governo, nel quadro del potenziamento delle ferrovie Calabro-Lucane, a concretare la piena autorizzazione dei tratti:

a) Cosenza-San Giovanni in Fiore; Crotona-Petilia Policastro;

b) Gioia Tauro-Cinquefondi; Marina di Gioiosa Jonica-Mammola con il loro congiungimento ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno di cui ho dato testé lettura.

(È approvato).

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1963

Mi riservo di coordinare la numerazione degli articoli.

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

**Votazione segreta.**

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

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Riscatto e gestione commissariale delle ferrovie Calabro-Lucane » (741):

|                           |    |
|---------------------------|----|
| Presenti . . . . .        | 28 |
| Votanti . . . . .         | 26 |
| Astenuti . . . . .        | 2  |
| Maggioranza . . . . .     | 14 |
| Voti favorevoli . . . . . | 26 |
| Voti contrari . . . . .   | 0  |

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Abenante, Alba, Amodio, Belci, Calvaresi, Canestrari, Colasanto, Crocco, De Capua, Degli Esposti, Di Piazza, Di Vagno, Fabbri Riccardo, Fiumanò, Franco Raffaele, Giachini, Giglia, Macchiavelli, Malfatti Francesco, Marchesi, Pirastu, Raia, Sammartino, Speciale, Veronesi e Volpe.

*E in congedo:*

Bianchi Gerardo.

*Si sono astenuti:*

Bonea e Catella.

**La seduta termina alle 14,55.**

---

**IL DIRETTORE**  
**DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI**  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI