

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

## XLVII.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 30 MARZO 1966

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Congedi:</b>		DE PASQUALE e FIUMANÒ: Nuove norme sul riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato (1383);	
PRESIDENTE . . . . .	477	GERBINO: Norme aggiuntive relative al riscatto di alcune categorie di alloggi delle ferrovie dello Stato (1647) . . . .	484
<b>Comunicazioni del Presidente:</b>		PRESIDENTE . . . . .	484, 485, 490
PRESIDENTE . . . . .	477, 481	COLASANTO . . . . .	489
SCALFARO, <i>Ministro dei trasporti e della aviazione civile</i> . . . . .	478	DE PASQUALE . . . . .	486, 488
<b>Disegno di legge (Discussione ed approvazione):</b>		DI PIAZZA . . . . .	490
Proroga dell'esercizio per conto dello Stato della ferrovia metropolitana di Roma (linea Termini-E. U. R.) ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ) (2895) . . . . .	481	FIUMANÒ . . . . .	490
PRESIDENTE . . . . .	481, 483, 484	MANCINI ANTONIO, <i>Relatore</i> . . . .	485, 488
COLASANTO . . . . .	483	<b>Votazione segreta:</b>	
DI PIAZZA . . . . .	483	PRESIDENTE . . . . .	491
FABBRI RICCARDO, <i>Relatore</i> . . . .	481, 483		
FLORENA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	483	<b>La seduta comincia alle 9,45.</b>	
RUBEO . . . . .	483	AMADEI GIUSEPPE, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente. ( <i>È approvato</i> ).	
VERONÈSI . . . . .	483		
<b>Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):</b>		<b>Congedi.</b>	
Programma decennale di provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri (2604);		PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Alba e Viale.	
COLASANTO ed altri: Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri (2202);		<b>Comunicazioni del Presidente.</b>	
		PRESIDENTE. Comunico che il deputato De Pasquale sostituisce il deputato Battistella per i provvedimenti all'ordine del giorno della seduta odierna.	

Onorevoli colleghi, prima di inoltrarci nell'esame degli argomenti che sono all'ordine del giorno, sento il dovere di esprimere il saluto della Commissione e mio personale all'onorevole Scalfaro, che partecipa per la prima volta ai lavori di questa Commissione nella sua qualità di Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Al saluto aggiungiamo l'augurio che il suo lavoro, certamente intelligente e sagace, sarà tutto a vantaggio, non soltanto dell'amministrazione che egli presiede, ma di tutta la Nazione. Il passato politico, l'attività parlamentare del collega Scalfaro, più volte presidente di Commissioni ordinarie e straordinarie della Camera — incarichi che egli ha tenuto sempre con singolare prestigio — i suoi ripetuti incarichi di Governo ci danno affidamento della saggezza che porterà nel suo prossimo lavoro. Questa Commissione è sicura di aver in lei, signor Ministro, un collaboratore autorevole e solerte e noi, a nostra volta, siamo lieti di garantirle, salvo logicamente i diritti delle opposizioni, la migliore collaborazione possibile.

La nostra, signor Ministro, è una Commissione, diciamo così, particolare, perché particolare è l'atmosfera che vi si agita. La stessa opposizione, va detto ad onore della verità, ha sempre ispirato la sua condotta a criteri di correttezza e di lealtà. Noi siamo certi perciò che essa, soprattutto di fronte ai gravi problemi che si presenteranno alla nostra attenzione, sarà sempre all'altezza del suo compito.

Tra questi problemi, mi permetterò di ricordare il cosiddetto quinto provvedimento: un provvedimento che fotografa ed esprime un problema pressante ed atteso dalla vasta famiglia dei ferrovieri.

La X Commissione si prepara inoltre ad affrontare l'altrettanto vivo ed atteso problema della riforma dell'Amministrazione dei trasporti e, ancora, quello relativo al coordinamento della politica dei trasporti. Questi sono i problemi maggiori e più vicini al nostro esame.

Ed ella, signor Ministro, ci farà cosa gradita se ci dirà, in via preliminare, il suo pensiero sui provvedimenti che ho enunciati. Con questo invito le rinnovo ancora il nostro augurio vivissimo di buon lavoro.

Il nostro augurio va anche al senatore Florena, nuovo Sottosegretario ai trasporti e all'aviazione civile, al quale esprimiamo la certezza che, avvalendoci della sua larga esperienza di eminente funzionario dell'azienda delle ferrovie, opereremo sempre nel superiore interesse del nostro Paese.

Dimenticavo di accennare ad un problema che sta particolarmente a cuore a tutti noi. Questa Commissione desidera che dal Governo venga un provvedimento chiaro e definitivo su tutto ciò che riguarda i viaggi gratuiti e semigratuiti degli elettori per tutte le consultazioni elettorali, politiche ed amministrative. Ad evitare il continuo stillicidio, in proposito, di proposte di legge di iniziativa parlamentare, sarebbe bene che il Governo assumesse responsabilmente la sua iniziativa anche in questo settore.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Desidero, innanzi tutto, ringraziare l'onorevole Presidente per le parole che ha voluto esprimere nei miei confronti e ricambiare il saluto che egli mi ha rivolto a nome di tutti i componenti la Commissione.

Desidero anche rivolgere un particolare saluto al mio predecessore, all'onorevole Jervolino, che ha retto un Ministero, così pesante e faticoso, con dignità e decoro.

Desidero, poi, mettere al corrente la Commissione delle mie prime esperienze alla direzione del Ministero dei trasporti e della aviazione civile. Mi soffermerò, più su alcune constatazioni, che su un'impostazione analitica: non presumo infatti di avere in un mese acquisito la conoscenza necessaria per dare una certa impostazione ai numerosi problemi che mi sono trovati d'innanzi; d'altra parte, la prima condizione per poter fare una diagnosi, e da questa trarre una prospettiva futura, non può essere che la constatazione, la più oggettiva possibile, dei vari problemi.

Occorrerà trovare, innanzitutto, la strada per riuscire a discutere in modo completo il tema della politica dei trasporti. Solitamente la critica e il commento rivolto ai Ministri che giungono a piazza della Croce Rossa (è una coincidenza infelice che il Ministero sia ubicato in questo luogo!) consistono nel fatto che i Ministri vengono completamente assorbiti dal settore delle ferrovie e hanno minori contatti con i settori della motorizzazione e dell'aviazione civile. A mio giudizio, bisogna avere una visione completa e unitaria dei problemi dei trasporti: fa meraviglia che in Italia manchi un organismo che s'interessa della politica dei trasporti, la quale, aggiunto, non può non comprendere anche il settore della marina mercantile.

Indubbiamente il settore dei trasporti risente di situazioni particolarmente delicate. Così, l'aviazione civile si trova in fase di sviluppo e la motorizzazione, a sua volta, negli

anni decorsi, ha avuto un incremento veramente eccezionale, forse al di là delle necessità, cui tiene dietro ora un periodo di forte recessione che non può non preoccupare per le sue ripercussioni sull'economia in generale e su quanti lavorano nel settore; aggiungo, per altro, che il fenomeno è spiegabile: è regola generale, comune a tutte le attività che, quando troppo celermente si raggiungono certe punte, si abbia, prima della stabilizzazione, una flessione.

Circa le ferrovie dello Stato, occorre cercare l'esatta collocazione, nel mercato dei trasporti, del mezzo su rotaie. Questa ricerca va collegata con una visione completa della politica dei trasporti, la quale deve portare, non tanto a tamponare con cerotti più o meno validi delle situazioni, quanto, piuttosto, a vedere cosa possa farsi affinché determinati organismi siano vivi e vitali; altrimenti, si creerebbero danni per l'economia e sulle persone, senza risolvere il problema. Il problema di fondo, quindi, è quello del coordinamento: si deve riuscire a realizzare una sintesi produttiva tra settori che sono naturalmente in concorrenza gli uni con gli altri e ci si deve riuscire prima che tale concorrenza abbia ulteriori ripercussioni negative nei diversi settori.

Per le ferrovie dello Stato, come è noto, vi è stata una Commissione — presieduta dall'onorevole Nenni, Vicepresidente del Consiglio, e con la partecipazione dei sindacati — la quale ha esaminato i vari problemi; c'è stato anche l'impegno, assunto dal precedente Governo nei confronti dei sindacati, di presentare all'esame del Parlamento, entro il 31 gennaio 1966, il provvedimento di riforma dell'azienda delle ferrovie dello Stato e il provvedimento relativo al coordinamento. In effetti, poiché il 21 gennaio, 10 giorni prima della scadenza, il Governo è entrato in crisi, non è stato possibile realizzare tali adempimenti.

Posso assicurare che nella seduta del Consiglio dei ministri sul programma del Governo, ho chiesto il « concerto » dei Ministri interessati per sapere se i Ministri responsabili dei settori che avevano partecipato alla discussione tecnica assumevano la responsabilità politica dei testi redatti dall'ufficio legislativo della Presidenza del Consiglio sulla base delle conclusioni della Commissione presieduta dall'onorevole Nenni.

Fino ad oggi non ho avuto risposta e ne ho avvertito il Vicepresidente del Consiglio. La questione, ad ogni modo, verrà portata d'innanzi al Consiglio dei Ministri non appe-

na possibile, in modo che il Governo adotti le sue deliberazioni senza perdite di tempo.

Anche perché intendo basare i miei rapporti con la Commissione sulla lealtà più assoluta, debbo aggiungere che ho constatato con sorpresa che i direttori generali non erano stati in alcun modo interessati alla questione. Ora, anche se non è obbligatorio sentire il parere degli uffici responsabili, è però fuori dubbio che il loro parere non può non costituire elemento molto importante di valutazione. Del resto, neanche il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ha mai saputo nulla della riforma dell'azienda: eppure il Consiglio di amministrazione è per legge il massimo responsabile del settore. Dirò di più. Quando il giorno successivo al mio insediamento ho convocato tutti i sindacalisti, ho dovuto constatare che né loro né i rappresentanti del personale erano stati informati dell'iter dei due provvedimenti successivi alle riunioni della Commissione presieduta dal Vicepresidente del Consiglio dei ministri.

Vorrei ora precisare il mio pensiero sul problema del coordinamento. Come ho già accennato, il problema della riforma della azienda è strettamente vincolato a quello del coordinamento. Si è detto che, a seconda del tipo di coordinamento, ci può essere un certo tipo di riforma; io ritengo che questa impostazione sia giusta. Senonché, ho trovato un progetto di coordinamento che ha destato in me notevoli perplessità. In esso si parla, per esempio, della creazione di una nuova direzione generale al Ministero dei trasporti per coordinare il lavoro delle direzioni e degli ispettorati già esistenti. Debbo dire che sono piuttosto scettico sulla possibilità che una nuova direzione generale sia effettivamente in grado di facilitare il coordinamento tra quelle già esistenti: temo fortemente che essa non porterebbe che ad un allargamento di organico.

Sia ai sindacalisti che al Consiglio di amministrazione ho espresso il timore che l'abbinamento dei due provvedimenti — riforma dell'azienda e coordinamento — potrebbe creare notevoli difficoltà. Ritengo che, qualora non fosse possibile — come temo — trovare rapidamente un'intesa sul provvedimento relativo al coordinamento, si potrebbe eventualmente varare in seno al Consiglio dei ministri un documento politico che precisi chiaramente il tipo di coordinamento che si intende realizzare e, con questa garanzia politica per i sindacalisti, dare il via al provvedimento della riforma.

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MARZO 1966

Un'altra osservazione riguarda la possibilità di vari Ministeri di interferire nell'Azienda delle ferrovie che, anche se è definita autonoma, non so proprio sino a che punto possa muoversi autonomamente; e ciò va detto anche a proposito delle agevolazioni di viaggio, un settore che va riveduto e corretto.

Questi problemi e tutti gli altri dovranno essere esaminati attentamente, se si vuole veramente dare all'Azienda l'impostazione tanto auspicata, impostazione che è anche nell'interesse del personale che vi lavora e che ha il diritto di essere stimato per la qualità del suo lavoro.

Io non sono abituato a rivolgere pubblici elogi, che a volte sembrano difese d'ufficio. Ritengo doveroso, però, rilevare che una certa campagna, più o meno organizzata, rivolta contro il personale delle ferrovie dello Stato, quasi fosse in particolar modo responsabile del *deficit* e della flessione economica della azienda, è veramente iniqua ed inaccettabile. Il personale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato ha una preparazione di primo ordine per capacità e per competenza. È inevitabile che, su più di 200 mila dipendenti, vi siano alcune posizioni poco brillanti, ma certamente la fondamentale impostazione di serietà, di onestà e di dirittura di questa categoria deve essere rispettata e difesa dinanzi alla pubblica opinione.

In relazione al quinto provvedimento sono noti gli ostacoli da superare. Posso aggiungere che, appena insediato, ho chiesto un parere preciso degli uffici circa i singoli emendamenti e spero di poter, a breve scadenza, invitare il Relatore e il Presidente della Commissione ad una riunione, a cui parteciperanno anche funzionari dell'azienda, per fare definitivamente il punto della situazione.

È necessario impostare oggettivamente e complessivamente il problema, per poi analizzare ciò che può essere fatto e ciò che, invece, non può essere fatto.

Ritornando alle difficoltà finanziarie dell'Azienda ferroviaria, ritengo opportuno informare la Commissione che ho già avuto in proposito, dapprima, colloqui separati col Ministro del tesoro e con il Governatore della Banca d'Italia e, poi, un incontro con entrambi al Ministero del tesoro.

Accennerò ora ad altri problemi, tutt'altro che leggeri, che stanno davanti al mio dicastero. Un problema scottante è quello delle ferrovie in concessione. A questo proposito informo gli onorevoli colleghi che è stata costituita, alla fine dello scorso anno, una Com-

missione incaricata di fare il punto della situazione: si tratta di una Commissione interministeriale (nella quale sono presenti quattro funzionari del nostro Ministero e quattro del Ministero del tesoro) che dovrebbe concludere i propri lavori alla fine di giugno.

Un altro grosso problema riguarda le autolinee.

È previsto in questo settore un intervento nel piano quinquennale, ma sarebbe bene anticipare i tempi per prevenire situazioni particolarmente gravi. Appunto per questo, il mio dicastero ha predisposto un progetto di legge che è ora all'esame del Ministero del tesoro; aggiungo subito che esso è solo — se così si può dire — un atto di buona volontà del Ministero dei trasporti. Ad ogni modo, appena fatto il punto della situazione, sarà sottoposto al Ministero del tesoro il problema nel suo complesso, in modo da determinare — in un ordine di priorità tra gli impegni del Governo — quali i provvedimenti da adottare.

Altro grosso problema è quello dell'auto-transporto merci, che ha aspetti di notevole importanza anche sul piano internazionale. Sotto quest'ultimo profilo, il Ministero ha stipulato accordi bilaterali con singoli Stati; certamente, però, il problema esige una visione politica maggiormente organica.

C'è poi il problema della costruzione di reti metropolitane nelle grandi città.

Per quanto riguarda l'aviazione civile, i temi più importanti toccano il miglicramento delle infrastrutture per il controllo e la sicurezza di volo, l'adeguamento della rete aeroportuale e l'addestramento del personale di volo e a terra. Questo settore risente ancora, in particolare, del disagio conseguente al suo trasferimento dal Ministero della difesa a quello dei trasporti. Aggiungo che è mia intenzione seguire da vicino, con particolare cura, questo settore che, oltretutto, come ho già detto, è in fase di forte espansione.

Per concludere, debbo mettere in rilievo la complessità dei problemi che investono il settore dei trasporti, complessità derivante, oltretutto, dai condizionamenti imposti dalle esigenze di bilancio. Sotto questo profilo, è mia intenzione procedere ad accertamenti scrupolosi e giungere a conclusioni esatte circa i dati finanziari, sì da poter agire su basi di assoluta serietà, secondo criteri di gradualità e di importanza politica. Nella determinazione di questo ordine di priorità, logicamente, bisognerà tener conto anche del fatto

che certi interventi che attualmente potrebbero non essere eccessivamente pesanti, se procrastinati nel tempo, dovrebbero necessariamente assumere misure ben più rilevanti.

Non penso assolutamente di sapere e di poter risolvere ogni questione, ma spero di poter fare il mio dovere nel modo migliore.

Un'ultima cosa. Le prossime consultazioni elettorali amministrative mi hanno suggerito di affrontare il problema delle agevolazioni di viaggio per gli elettori. Ho così già dato incarico al Direttore generale delle ferrovie di preparare un provvedimento che risolve in via definitiva e generale il problema. Logicamente la soluzione di questo problema non dipende esclusivamente dal Ministero dei trasporti; ma, per quanto mi concerne, sono anche io dell'avviso che la questione va affrontata e risolta in via generale e senza alcuna distinzione tra elezioni politiche ed elezioni amministrative, distinzione che non ha fondamento e ragion d'essere.

Nel ringraziare gli onorevoli commissari di aver avuto la bontà di ascoltarmi, tengo a ribadire la mia più alta considerazione per il lavoro che si svolge nelle Commissioni parlamentari e per la proficuità delle discussioni che in questa sede hanno luogo. Su questa linea sarò sempre lieto di essere a disposizione degli onorevoli commissari, in modo che il nostro comune lavoro, pur nella diversità delle singole responsabilità, possa veramente servire un settore così importante e con tanti riflessi di natura umana ed economica anche in altri settori.

**PRESIDENTE:** Desidero ringraziare l'onorevole Ministro per la sua esposizione programmatica chiara e precisa, che trova tutti noi pronti e disposti ad affrontare il lavoro che essa ha fatto prevedere. D'altra parte, la nostra Commissione, con l'usuale alacrità e con l'abituale solerzia, sa di dover affrontare un periodo particolarmente intenso. Altri pesanti momenti di lavoro ha affrontato la nostra Commissione e per superarli ci siamo avvalsi, oltre che della competenza degli onorevoli commissari, anche della collaborazione diligente, dell'alto senso di responsabilità e della competenza del nostro segretario, dottor Trombetti, il quale da tre anni è con noi nell'espletamento di una funzione che è anche quella di uno scrupoloso notaio. Ma il dottor Trombetti ha collaborato in altre Commissioni parlamentari, nelle quali si è sempre contraddistinto per alto senso del dovere, oltre che per accurata preparazione.

**Discussione del disegno di legge: Proroga dell'esercizio per conto dello Stato della ferrovia metropolitana di Roma (linea Termini-E. U. R.) (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2895).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga dell'esercizio per conto dello Stato della ferrovia metropolitana di Roma (linea Termini-E.U.R.) ».

Il provvedimento è già stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 dicembre 1965.

Ieri la Commissione bilancio, investita del parere, lo ha espresso favorevole, subordinatamente all'accoglimento, da parte della nostra Commissione, della seguente nuova formulazione dell'articolo 2:

« All'onere derivante dalla concessione dei sussidi integrativi di esercizio, di cui al precedente articolo, si provvede, per lire 700 milioni in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 574 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1963-1964; per lire 200 milioni, in deroga alla citata legge 27 febbraio 1955, n. 64, con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 580 del medesimo stato di previsione per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964; per lire 200 milioni con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 3523 del medesimo stato di previsione per l'anno finanziario 1965; e, per lire 700 milioni, con riduzione del corrispondente fondo del medesimo stato di previsione per l'anno finanziario 1966.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio ».

Ha facoltà di parlare il Relatore, onorevole Fabbri Riccardo.

**FABBRI RICCARDO, Relatore.** Con legge 15 maggio 1954, n. 272, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 134, del 14 giugno 1954, venne autorizzata la concessione alla STEFER (Società interamente di proprietà del Comune di Roma) dell'esercizio della Ferrovia Metropolitana di Roma, con la clausola che l'esercizio medesimo sarebbe stato provvisoriamente eseguito, per un periodo non superiore a 3 anni dalla data di attivazione della ferrovia, dalla predetta Società per conto dello Stato.

La suddetta legge prevedeva che l'atto di concessione per l'esercizio provvisorio per conto dello Stato avrebbe dovuto essere ap-

provato con decreto del Presidente della Repubblica; per l'atto di concessione definitiva dell'esercizio era prevista, invece, l'approvazione con legge, qualora comportasse la concessione di una sovvenzione governativa.

La convenzione per l'esercizio provvisorio, con annesso capitolato recante le condizioni, modalità ed obblighi per l'esercizio, è stata stipulata il 24 agosto 1957 ed approvata con Decreto Presidenziale n. 1309 del 24 settembre 1957, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 15, del 20 gennaio 1958.

L'esercizio pubblico della linea metropolitana Termini-EUR ha avuto inizio il 10 febbraio 1955. Il triennio di esercizio provvisorio è, pertanto, venuto a scadere il 9 febbraio 1958; dopo tale data, in attesa dell'atto di concessione definitiva, l'esercizio della metropolitana è stato regolarmente continuato dalla STEFER.

Durante tutto il trascorso decennio di esercizio la linea si è mostrata funzionale e perfettamente rispondente alle finalità che si propone di conseguire, assicurando un servizio di pubblico trasporto celere, comodo e frequente, da e per gli importanti insediamenti residenziali e direzionali costituitisi nelle zone dell'est della città di Roma, favorendo anzi questi insediamenti, appunto per la facilità di accedere agli stessi.

Nei vari anni il servizio è andato continuamente aumentando, di pari passo con il numero dei viaggiatori trasportati.

Le motrici-Km. annue sono passate dai 2,07 milioni del 1956 ai 3,7 milioni annui dell'ultimo quadriennio. I viaggiatori trasportati sono saliti, da 9,5 milioni del 1956, a 17 milioni in ciascuno degli ultimi tre anni.

Poiché gli insediamenti edilizi a carattere direzionale, sia pubblici (Ministeri, Istituti previdenziali, ecc.), sia privati (Banche, Compagnie assicuratrici, Società petrolifere, ecc.), e gli insediamenti residenziali nelle zone servite dalla metropolitana sono in continuo sviluppo, è da prevedere un ulteriore progressivo incremento del traffico sulla linea medesima.

Il traffico sarà, inoltre, suscettibile di incremento con l'apertura all'esercizio della nuova linea « A » della ferrovia metropolitana di Roma, nonché per il proposto prolungamento del tronco Termini-EUR-Laurentina attualmente in esercizio.

Scopo dell'esercizio provvisorio era quello di poter acquisire, in via diretta, gli elementi tecnico-economici necessari per la formulazione del piano finanziario per la concessione definitiva.

Per la determinazione delle sovvenzioni di esercizio da prevedere nell'atto definitivo di concessione, la STEFER presentò a suo tempo un piano finanziario che indicava un deficit annuo di lire 232 milioni; da qui la necessità di stabilire una sovvenzione di esercizio di circa 250 milioni annui, con possibilità di rivederne periodicamente (ogni due o tre anni) la misura, in modo da adeguarla, di volta in volta, alle variazioni eventualmente intervenute nelle condizioni del traffico e ai costi di esercizio.

Parallelamente all'incremento del traffico, testé accennato, si è avuto nel decorso decennio un incremento negli introiti i quali sono passati, dai 362 milioni circa del 1956, agli 805 milioni circa del 1965.

Durante il suddetto periodo si è avuto, peraltro, un aumento delle spese di gestione, sia per il maggior servizio espletato, sia, e soprattutto, in dipendenza degli aumenti intervenuti nel frattempo nelle spese di manutenzione e di consumo (materiali, energia elettrica, ecc.) e nelle spese del personale addetto.

Tale ultima voce di spesa ha subito notevoli incrementi in special modo negli ultimi anni, per effetto dei noti adeguamenti salariali e per la riduzione degli orari di lavoro previsti, per la categoria degli autoferrotranvieri, dagli accordi sindacali nazionali ed ha inciso notevolmente nell'andamento economico della gestione, sì da portare il disavanzo di esercizio ad oltre 881 milioni in ciascuno degli ultimi due anni.

Pertanto, allo scopo di acquisire sicuri elementi da prendere a base per determinare la misura della sovvenzione ordinaria di esercizio da prevedere nell'atto di concessione definitiva, si reputa opportuno prorogare per altri 10 anni — dal 1° febbraio 1958 al 9 febbraio 1968 — l'esercizio provvisorio per conto dello Stato e consentirè, intanto, la corresponsione alla Stefer di sussidi integrativi di esercizio, salvo conguaglio, ai sensi dell'articolo 27 del regio decreto legge 29 luglio 1938, numero 1121.

Il presente disegno di legge ha pertanto lo scopo di prorogare per 10 anni, come sopra accennato, il periodo di esercizio provvisorio per conto dello Stato e di autorizzare l'Amministrazione a corrispondere alla STEFER congrui accenti sui deficit di gestione accertati dopo il primo triennio in considerazione del fatto che non è stato possibile corrispondere alla società, dopo il febbraio 1958, alcuna sovvenzione o rimborsi di alcun genere,

in mancanza, appunto, di apposita norma di legge.

Considerato, peraltro, che il decennio di proroga dell'esercizio provvisorio è ormai in gran parte trascorso, al fine di evitare carenze, si ravvisa l'opportunità che, da parte del dicastero dei trasporti con il concerto del Ministero del tesoro, sia tempestivamente provveduto alle incombenze necessarie per addivenire all'atto di concessione definitivo dell'esercizio prima del 9 febbraio 1968, data di scadenza dell'esercizio provvisorio come risulterà prorogato dopo l'approvazione del presente provvedimento.

In base a quanto comunicatoci dall'onorevole Presidente, la parte sostanziale del nuovo testo dell'articolo 2 richiesto dalla V Commissione bilancio concerne l'inserimento della deroga alla legge 27 febbraio 1955, numero 64, tanto per i 700 milioni a carico del capitolo n. 574 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1963-64, quanto per i 200 milioni a carico del fondo iscritto al capitolo n. 580 del medesimo stato di previsione, per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964.

Tale inserimento è reso necessario dal fatto che la predetta legge n. 64 stabilisce che « le disponibilità del bilancio dello Stato destinate in ciascun esercizio alla copertura di oneri derivanti da provvedimenti legislativi non perfezionati al termine dell'esercizio stesso, possono essere utilizzate per la copertura degli oneri medesimi nell'esercizio successivo ».

Sicché, se a tale deroga non è stato necessario ricorrere in sede di approvazione del provvedimento al Senato - 14 dicembre 1965 - lo è ora, che siamo ormai al marzo 1966 e, quindi, non più nell'« esercizio successivo ».

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Fabbrì per la sua esauriente e precisa relazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

VERONESI. Mi fa meraviglia apprendere che il volume delle persone trasportate è passato da 9 a 17 milioni - si è, quindi, quasi raddoppiato - ma che questo incremento del traffico non ha portato alcun miglioramento nella situazione economica della gestione.

FABBRI RICCARDO, *Relatore*. Ciò è di peso, come ho già detto svolgendo la relazione, dal fatto che nel contempo sono notevolmente aumentate anche le spese di manutenzione e di consumo e le spese per il personale addetto.

VERONESI. Il bilancio della gestione chiude con un *deficit* di 881 milioni. Deside-

rerei sapere se esso comprende anche le quote di ammortamento degli impianti.

Ciò perché, se nel bilancio sono comprese soltanto le spese di esercizio, è comprensibile che in dipendenza dell'aumento del numero dei viaggiatori siano aumentate anche le spese di gestione; se, invece, il bilancio comprende anche le quote di ammortamento degli impianti, ripartendosi dette quote su un maggior numero di viaggiatori, la loro componente dovrebbe diminuire.

RUBEO. La legge che assegnava l'esercizio provvisorio della metropolitana alla Stefer è scaduta nel 1958 e da allora non c'è niente che regoli questo rapporto. Vi è stato, quindi, un periodo di carenza. Nel 1968 ci troveremo nuovamente di fronte a questo problema. Non è possibile che un'azienda gestisca una linea così importante, senza essere suffragata da un'autorizzazione ufficiale, formale.

Per evidenti motivi siamo favorevoli al disegno di legge, ma facciamo voti perché il problema venga affrontato prima della scadenza della proroga che viene ora concessa.

DI PIAZZA. Il gruppo socialista è favorevole al disegno di legge che ci viene presentato, concordando anche con le osservazioni che sono state testé fatte dall'onorevole Rubeo circa la necessità di pervenire al più presto ad una regolamentazione definitiva del problema.

COLASANTO. Allo stato dei fatti sarebbe giusto trovarsi in possesso di tutti gli elementi per poter valutare con obiettività: non dobbiamo dimenticare che ci troviamo di fronte ad una azienda pubblica e che non vi è interesse privato.

Nonostante tutto, vorrei pregare gli onorevoli colleghi di approvare il provvedimento.

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

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Mi dispiace di non essere in grado di dare subito una risposta al quesito posto dall'onorevole Veronesi. Aggiungo che, nella discussione al Senato, fu fatta qualche osservazione in questo senso; tuttavia il disegno di legge fu approvato, in quanto si ravvisò la necessità di sanare una situazione divenuta assai pesante.

Raccomando alla Commissione l'approvazione del provvedimento.

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MARZO 1966

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Do lettura dell'articolo 1, al quale non sono stati presentati emendamenti:

## ART. 1.

L'esercizio per conto dello Stato della ferrovia metropolitana di Roma (linea Termini-EUR), da effettuarsi dalla Società tramvie e ferrovie elettriche di Roma (S.T.E.F.E.R.) ai sensi della legge 15 maggio 1954, n. 272, per un periodo di tre anni dalla data di attivazione della ferrovia, è prorogato di dieci anni.

In pendenza della stipula dell'atto di proroga dell'esercizio provvisorio, che sarà approvato con decreto dei Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del tesoro, sentito il Consiglio di Stato, e registrato col pagamento dell'imposta fissa, potranno essere accordati alla S.T.E.F.E.R. sussidi integrativi di esercizio ai sensi dell'articolo 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, salvo congruaggio. A tal fine è autorizzata la spesa di lire 1.800 milioni.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2 nel testo del disegno di legge:

## ART. 2.

All'onere derivante dalla concessione dei sussidi integrativi di esercizio, di cui al precedente articolo, si provvede, per lire 700 milioni, in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 574 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1963-64; per lire 200 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 580 del medesimo stato di previsione per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964; per lire 200 milioni, con riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 3523 dell'anno finanziario 1965 e, per lire 700 milioni, con riduzione del corrispondente fondo dell'anno 1966.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Come ho già detto e come ha ripetuto l'onorevole Relatore, la Commissione bilancio ha proposto la seguente nuova formulazione:

## ART. 2.

All'onere derivante dalla concessione dei sussidi integrativi di esercizio, di cui al pre-

cedente articolo, si provvede, per lire 700 milioni in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 574 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1963-64; per lire 200 milioni, in deroga alla citata legge 27 febbraio 1955, n. 64, con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 580 del medesimo stato di previsione per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964; per lire 200 milioni con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 3523 del medesimo stato di previsione per l'anno finanziario 1965; e, per lire 700 milioni, con riduzione del corrispondente fondo del medesimo stato di previsione per l'anno finanziario 1966.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio ».

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo proposto dalla Commissione bilancio.

(È approvato).

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

## Seguito della discussione del disegno di legge:

**Programma decennale di provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri (2604); e delle proposte di legge Colasanto ed altri: Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri (2202); De Pasquale e Fiumanò: Nuove norme sul riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato (1383) e Gerbino: Norme aggiuntive relative al riscatto di alcune categorie di alloggi delle ferrovie dello Stato (1647).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Colasanto, Amadei Giuseppe, Canestrari, Reale Giuseppe, De Capua, Alba, Cavallaro Nicola, Sinesio, Iozzelli, Amodio, Mancini Antonio, Sammartino: « Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri » (2202); dei deputati De Pasquale e Fiumanò: « Nuove norme sul riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato (1383); e del deputato Gerbino: « Norme ag-

giuntive relative al riscatto di alcune categorie di alloggi delle ferrovie dello Stato » (1647).

All'ordine del giorno c'è anche, come gli onorevoli colleghi avranno constatato, il disegno di legge: « Programma decennale di provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri » (2604).

Mentre le proposte di legge hanno già formato oggetto d'esame nelle sedute del 23 giugno e del 7 e del 16 luglio 1965, il disegno di legge, che è stato presentato alla Camera successivamente alle predette date, è, invece, oggi per la prima volta all'ordine del giorno. Il suo contenuto è, però, pressoché identico a quello della proposta di legge n. 2202: l'unica differenza sostanziale concerne il contributo di 1 miliardo, da parte dell'Azienda ferroviaria, previsto dalla lettera a) dell'articolo 2 della proposta di legge, che non trova riscontro nel disegno di legge; è da precisare anche che si tratta di quel contributo di cui, come gli onorevoli colleghi ricorderanno, la Commissione ha deliberato la soppressione di massima nella seduta del 16 luglio dello scorso anno.

Pertanto, personalmente ritengo che, a norma dell'articolo 133 del Regolamento, la discussione del disegno di legge debba essere abbinata a quella delle proposte di legge.

Sentiamo, comunque, il parere del relatore del disegno di legge, che, per altro, è relatore anche delle proposte di legge.

**MANCINI ANTONIO, Relatore.** Concordo pienamente con le osservazioni del Presidente.

Aggiungo che l'illustrazione che a suo tempo ho fatto della proposta di legge n. 2202 mi esonera dall'illustrazione del disegno di legge n. 2604.

**PRESIDENTE.** Allora, se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che si procederà alla discussione abbinata delle proposte di legge nn. 2202, 1383, 1647 e del disegno di legge n. 2604, per la cui illustrazione il Relatore si è rimesso a quanto detto in sede di illustrazione della proposta di legge n. 2202.

*(Così rimane stabilito).*

Ritengo opportuno, a questo punto, richiamare i precedenti della discussione, in particolare, della proposta di legge n. 2202.

Come ho già ricordato, la Commissione ha iniziato l'esame delle proposte di legge nella seduta del 23 giugno dello scorso anno, in cui c'è stata solo l'illustrazione da parte del Relatore, in quanto la V Commissione

bilancio, investita del parere, non lo aveva ancora espresso.

La Commissione bilancio si è pronunciata, una prima volta, il 1° luglio 1965 adottando la seguente deliberazione:

« La Commissione delibera di esprimere parere contrario, perché il provvedimento induce nuovi oneri a carico della gestione ferroviaria all'infuori di un quadro di risanamento generale dell'azienda, mentre la costruzione di abitazioni non di servizio per il personale dipendente è problema da risolvere con iniziative a carattere generale già previste nel programma economico quinquennale (edilizia convenzionata) senza indulgere a soluzioni settoriali e di categoria ».

Nella seduta del 7 luglio 1965 la X Commissione riprendeva l'esame del provvedimento e, rifacendosi a detto parere della V Commissione, si trovava concorde nelle seguenti considerazioni svolte dal Relatore e dal proponente:

1) il contributo annuo di 1 miliardo dell'Azienda ferroviaria avrebbe decorrenza solo dal 1° gennaio 1967; 2) esso sarebbe largamente controbilanciato, da una parte, dalla minore erogazione di indennità di missione, conseguente alla sistemazione dei ferrovieri e dei loro familiari nelle località di lavoro e, d'altra parte, dalla possibilità per l'Azienda di utilizzare più razionalmente il proprio personale, procedendo ai necessari trasferimenti e agli opportuni concentramenti di alcune categorie di dipendenti in centri più funzionali per l'esercizio ferroviario; 3) il provvedimento, che risponde, non solo all'esigenza umana di assicurare alloggio ai ferrovieri, ma anche a reali esigenze dell'esercizio ferroviario, si pone accanto alla legge generale 11 febbraio 1963, n. 60 (GES.CA.L.), come soluzione settoriale di una esigenza settoriale; 4) già nel primo quinquennio di applicazione e senza che intercorra alcun lasso di tempo, il provvedimento metterebbe in circolazione un complesso ingente di fondi, valutabile in 27 miliardi, con evidente consistente sollievo per l'attuale grave crisi edilizia; 5) il provvedimento costituirebbe un incentivo per i ferrovieri al risparmio.

La Commissione, pertanto, deliberava all'unanimità di chiedere alla V Commissione bilancio, a norma dell'articolo 40 del regolamento, se, sulla base delle sopra riportate considerazioni, intendeva insistere nel parere contrario.

La Commissione bilancio, nella seduta del 14 luglio 1965, deliberava:

« di mantenere fermo il parere contrario già in precedenza espresso e di rinviare l'ulteriore esame del provvedimento e la definizione di un nuovo parere, in attesa che la competente Commissione di merito trasmetta gli emendamenti preannunciati dal suo relatore deputato Mancini Antonio, concernente la soppressione del previsto contributo di un miliardo a carico diretto del bilancio dell'Azienda Ferroviaria ».

La X Commissione riprendeva l'esame del provvedimento ancora nella seduta del 16 luglio 1965 e, come ho accennato più sopra, su proposta del Relatore, deliberava, con l'astensione dei deputati del gruppo comunista e del P.S.I.U.P., la soppressione di massima della lettera a) dell'articolo 2 (che, come ho detto più sopra, prevede un contributo annuo di un miliardo da prelevarsi dalle entrate di bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, a partire dall'esercizio 1967) e di chiedere che la V Commissione bilancio esprimesse il suo parere sull'emendamento.

La Commissione bilancio, nella seduta del 19 ottobre, adottava la seguente deliberazione:

« La Commissione ha deliberato di rinviare l'esame dei due provvedimenti, accogliendo una richiesta in tal senso avanzata dal Sottosegretario Caron, poiché l'Ufficio del programma ha sollevato riserve per la soluzione settoriale prospettata dai due progetti di legge al problema generale delle costruzioni di abitazioni per lavoratori.

La Commissione ha rilevato, altresì, come la motivazione della richiesta di rinvio avanzata dal rappresentante del Governo risulti consona con l'orientamento e le riserve già officiate in sede di Commissione Bilancio nel corso dell'esame precedentemente svolto dalla proposta di legge n. 2202 ».

Finalmente, la Commissione bilancio, nella seduta del 17 marzo, ha espresso parere favorevole con la seguente deliberazione:

« La Commissione delibera di esprimere parere favorevole sul disegno di legge poiché è risultato che l'ufficio del programma ha risolto in senso favorevole le riserve a suo tempo sollevate sul merito del provvedimento.

La Commissione delibera, altresì, di esprimere parere favorevole anche sulla proposta di legge n. 2202, rinviando, per quanto concerne i limiti di spesa e le indicazioni di copertura a quanto disposto dal disegno di legge n. 2604 ».

Abbiamo quindi, da quel giorno, via libera per affrontare finalmente questo provvedimento molto atteso dai ferrovieri.

Dichiaro aperta la discussione generale.

DE PASQUALE. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, noi desideriamo fare una serie di osservazioni a questo disegno di legge, alla sua struttura, alla sua portata nonché avanzare la proposta di alcune modificazioni che riteniamo necessarie.

In primo luogo debbo rilevare che il disegno di legge in esame, al primo articolo, con dizione davvero « pomposa » dichiara di voler stabilire un programma decennale di alloggi per ferrovieri. Ritengo che un vero programma decennale comporterebbe una struttura ben diversa da quella del disegno di legge, dal punto di vista finanziario e conseguentemente dal punto di vista delle costruzioni che si intendono realizzare. Non riesco a capire come si possa parlare di programma decennale di costruzioni di case per lavoratori, sia pure di una sola categoria, se non si prevede una massa di fondi adeguata. Ed invece le fonti di finanziamento per questa legge sono davvero ridicole. Si utilizzeranno i rientri dei riscatti. Sappiamo che ciò è già previsto dalla legge sui riscatti e quindi non c'è nulla di nuovo. Anche la somma di 5 miliardi di cui alla lettera c) dell'articolo 2 risulta già stabilita da leggi precedenti, e quindi riguardo al « piano » non presenta un rilievo particolare.

Il fatto di mettere solo queste voci a base del programma decennale di costruzione delle case per i ferrovieri a me pare sia in stridente contrasto con quell'appello alla serietà che è stato fatto or ora dal Ministro Scalfaro. E, poi, perché programma decennale? Se si tratta di fondi di rotazione, non è necessaria una precisa determinazione di tempo. E stata questa strana denominazione di « programma decennale » a determinare a suo tempo le note perplessità della Commissione Bilancio, perché, se si tratta di un programma decennale di case per lavoratori, giustamente la Commissione Bilancio vuole vedere il rapporto fra questo e il programma economico generale o anche solo del settore edilizio. Soluzioni settoriali non possono essere accettate. Se invece il disegno di legge fosse stato presentato per quello che è, come un semplice strumento per facilitare i mutui per la costruzione di case per i ferrovieri, la cosa sarebbe passata più facilmente.

Comunque, per quanto riguarda la Commissione bilancio non posso nascondere no-

tevoli perplessità in merito alla serietà di impostazione delle sue critiche.

La Commissione Bilancio adesso esprime parere favorevole dicendo stranamente che l'Ufficio del Programma del Piano quinquennale ha risolto in senso favorevole le riserve avanzate a suo tempo.

Intanto desidererei sapere qual'è l'Ufficio del programma che ha esaminato il provvedimento, dal momento che non sono affatto a conoscenza dell'esistenza di un simile Ufficio. Almeno fino a questo momento non vi è cenno di un tale ufficio nella legislazione italiana. Non comprendo inoltre come questo Ufficio del programma (ammesso che ci sia) possa aver risolto in senso favorevole le riserve avanzate a suo tempo (7 o 8 mesi fa) su di un testo identico a quello ora in esame.

Un rilievo come questo è necessario, perché è assurdo che il parere della Commissione Bilancio, investita dell'esame di questioni essenziali per la nostra legislazione, debba essere espresso in un modo così palesemente contraddittorio e privo di serietà.

Detto questo, noi pensiamo che la questione dovrebbe essere ridimensionata anche nel titolo della legge.

Relativamente ad altre questioni toccate dal provvedimento, desidero far osservare un altro punto che è decisivo rispetto ai più recenti approdi della legislazione urbanistica nel nostro Paese.

L'articolo 2 sostiene che il 70 per cento dell'importo del gettito (vorremmo sapere dal Governo qual'è questo gettito, dato che per i rientri dei riscatti qualche cosa si dovrebbe sapere, perché i riscatti hanno già avuto luogo e, almeno parzialmente, un calcolo potrà essere fatto su quanto hanno reso e su quanto renderà questa voce al nuovo programma di costruzione) sarà dato con mutui individuali per l'acquisto o la costruzione di case.

In un altro punto del testo però si dice una cosa grave, e cioè che le costruzioni incentivate e protette dai mutui suddetti, ossia il 70 per cento di tutte le costruzioni, hanno la facoltà di essere costruite al di fuori del programma della legge n. 167. Ora, noi sappiamo benissimo che la legge n. 167 è stata fatta appositamente per regolare e porre in giusto rapporto con il territorio l'edilizia economica e popolare ed, in particolare, l'edilizia assistita dallo Stato o, comunque, dal danaro pubblico.

Varando noi un programma di costruzione per l'edilizia popolare, il cui 70 per cento rimarrà fuori della n. 167, diamo il via ad una deroga di enorme gravità rispetto a quel-

lo che è l'indirizzo generale della legislazione e rispetto alle intenzioni che ripetutamente il Governo ha manifestato, almeno a parole.

Per quanto invece riguarda la GES.CA.L. esiste una deroga di 6 mesi, una deroga relativa al demanio delle aree GES.CA.L.

Posso anche convenire che l'Amministrazione delle ferrovie, invece di vendere e lucrare su determinati terreni che sono di sua proprietà — anche se non rientrano nella 167 — li utilizzi per la costruzione di case, destinate ai dipendenti. Comunque, il problema fondamentale che sottopongo alla Commissione è quello di impedire che un programma di costruzione di case economiche e popolari, programma assistito dal contributo dello Stato, possa essere ideato al di fuori dei piani della legge n. 167, andando così ad incentivare — come per il passato — la speculazione sulle aree edificabili.

Procedendo nell'esame, secondo noi dovrebbero essere eliminate le parole: «...per costruire o acquistare alloggi», perché — onorevoli colleghi — siamo contrari all'acquisto di alloggi con i fondi pubblici. Un tentativo simile è già stato fatto mediante un disegno di legge che venne presentato al fine di apportare delle modifiche alla GES.CA.L., ed attraverso il quale si pensava di poter utilizzare i soldi di questo Ente per l'acquisto di case private già pronte sul mercato.

Simili richieste vengono avanzate dagli speculatori della edilizia, i quali si trovano di fronte a 3 mila miliardi di case invendute che vogliono a tutti i costi collocare magari presso gli Enti — come la GES.CA.L. — che costruiscono case economiche e popolari. Gli speculatori vorrebbero infatti che, invece di costruire nuove case, si acquistassero quelle da loro già costruite, con l'enorme rischio che — coloro che si trovassero ad acquistare tali case dovrebbero poi corrispondere il di più. Non solo, siamo qui di fronte ad una contraddizione nei confronti della tanto proclamata necessità di venire incontro, con tutti i rigagnoli ed i fiumi dell'assistenza statale per l'edilizia pubblica, alla grave crisi dell'edilizia, ed alla disoccupazione che tanto colpisce tale settore. Qualunque somma spesa per l'acquisto di case già costruite, è una somma tolta agli operai che dovrebbero prestare il loro lavoro per la costruzione di nuove case.

Si tratta quindi di costruire case per i lavoratori, per i ferrovieri, di costruire magari direttamente per il 30 e per il 70 per cento con i mutui, ma si tratta di costruirle,

e non di spendere tanti soldi per l'acquisto delle abitazioni invendute.

Ricordo che davanti a osservazioni di questo tipo il Governo, a suo tempo, ritirò il provvedimento sopra citato, tanto è vero che le modifiche che poi vennero apportate alla GES.CA.L. non prevederono affatto l'acquisto da parte dell'Ente di case costruite da privati.

Non capisco inoltre perché il tasso di interesse debba essere del 3 per cento, dal momento che sappiamo che anche una cooperativa di non lavoratori che abbia un contributo dello Stato del 4 per cento e che contragga il mutuo con la Cassa depositi e prestiti, dovrà pagare l'1,80 per cento, cioè la differenza perché il tasso della Cassa depositi e prestiti è il 5,80 per cento.

Ritengo quindi che sarebbe giusto abbassare il tasso di interesse dei prestiti dal 3 al 2 per cento, e questo per rendere le rate di ammortamento e quindi i canoni di riscatto più sopportabili per i lavoratori. Lasciando invece le cose come stanno, i ferrovieri dovrebbero anticipare il 15 per cento perché il mutuo assiste soltanto l'85 per cento del costo della costruzione, ed inoltre dovrebbero pagare il 3 per cento sui mutui.

Non si capisce inoltre perché l'altro tipo di mutuo, cioè quello che viene dato dall'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni abbia diversi indici cioè, mentre l'Azienda darebbe l'85 per cento per la costruzione, l'Istituto di credito darebbe l'80; e mentre l'Azienda lo darebbe al 3 per cento, l'Istituto lo darebbe al 3,50 per cento. La cosa più semplice sarebbe, secondo noi, dare l'intero mutuo, il 100 per cento, e di darlo al 2 per cento.

Non mi soffermo su tutte le osservazioni che noi abbiamo da fare sul provvedimento, perché tanto verranno alla luce al momento della presentazione degli emendamenti. Mi soffermerò ora piuttosto su di un punto, sulla questione del riscatto delle case già costruite o acquistate, lunga questione che il senatore Florena conosce bene per essere stato il Relatore di analoghi provvedimenti nello scorcio della passata legislatura.

È veramente strano che nel testo del disegno di legge venga ripetuta una cosa della quale siamo tutti perfettamente a conoscenza, cioè che il Ministro dei trasporti ha la facoltà di dare a riscatto determinate case. Il Governo è in possesso di questa facoltà sin dal famoso decreto presidenziale del

1959, però non l'ha mai messa in atto per quanto riguarda le case patrimoniali non di servizio e la quota di riserva delle case economiche.

Dopo molte agitazioni, avvenute non solo a Reggio Calabria e a Messina, siamo approdati alla legge 14 febbraio 1963, n. 146, che, lungi dal lasciare la facoltà al Ministero, obbliga il Ministro a cedere al riscatto gli alloggi economici e patrimoniali non di servizio compresi nella quota di riserva del 20 per cento, fino a un massimo del 50 per cento di questa quota, cioè la quota di riserva è ridotta al 10 per cento.

Questa è una legge del 1963, e fa quest'obbligo al Ministero; e non è stata attuata. Ora, se l'Azienda ferroviaria e il Ministero non ottemperano nemmeno agli obblighi loro imposti per legge, perché dobbiamo trasformare quest'obbligo in facoltà? Così noi riteniamo che sia necessario emendare questo disegno di legge secondo la proposta del Relatore onorevole Mancini, sostituendo a questa dizione dell'articolo 14 quella delle proposte di legge approvate, di iniziativa parlamentare.

Per quanto riguarda la questione degli alloggi di servizio, cioè quel particolare sistema di assicurazione che consentirebbe agli occupanti gli alloggi di servizio di avere un alloggio proprio alla cessazione del servizio stesso, desidereremmo sapere in base a quale criterio è stato stabilito che un agente ferroviario abitante in un alloggio di servizio, facendo l'assicurazione che gli consentirà — al momento di essere posto in quiescenza — di riscattare il premio per pagare una nuova casa, debba pagare tre volte tanto rispetto al fitto che corrisponderebbe se andasse ad abitare in una casa economica.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Il congegno, secondo me, funziona molto bene.

DE PASQUALE. Non parlo del congegno: non capisco perché un agente ferroviario debba pagare 30-40 mila lire al mese, e vorrei conoscere quale è il rapporto fra quest'onere che viene messo sulle spalle dei ferrovieri che abitano in alloggi di servizio, e il loro salario. Noi pensiamo che dovrebbe essere possibile ridurre questa anticipazione da corrispondersi sotto forma assicurativa, in modo da ridurre anche il rateo da pagarsi dai singoli ferrovieri.

Ultimo argomento da mettere in evidenza è quello del rione Baracche ferrovieri, di Messina e Reggio Calabria. È questo un formidabile primato della nostra amministrazione ferroviaria che riesce a mantenere

ancora in piedi le baracche costruite dopo il terremoto del 1908, e preferisce espropriare terreni privati lontani per la costruzione delle case per il personale anziché costruire sui terreni delle baracche, già di proprietà comunale ed espropriati a suo tempo dall'amministrazione ferroviaria stessa. Nelle baracche vivono ferrovieri di padre in figlio; vi sono molti pensionati che evidentemente non possono essere cacciati dalle baracche, così l'Amministrazione li tiene come gli indiani, in una « riserva », dando la casa ai ferrovieri in servizio. Secondo noi, è un dovere dello Stato, in questo caso, derogare per queste case, da quelle che sono le norme in vigore, perché si crea troppa sperequazione fra un agente ferroviario che avendo abitato durante il servizio in una casa « buona », cessando dal servizio se la può riscattare, e quello che è sempre vissuto in baracca e che alla cessazione dal servizio dovrebbe essere cacciato. Proponiamo pertanto che anche questi agenti che sono sempre vissuti in baracche, alla cessazione dal servizio possono avere una casa a riscatto dall'amministrazione ferroviaria. Così pure vorremmo chiedere che il riscatto fosse portato uniformemente a trent'anni.

Per quanto riguarda il sistema di assegnazione, dobbiamo tener conto dell'esistenza di una legislazione riguardante l'edilizia economica popolare. Si dice invece, nel caso specifico dei ferrovieri, che un programma di costruzione deve seguire un solo criterio di assegnazioni: quello delle esigenze dell'Azienda. È vero che l'esigenza dell'Azienda giustifica in qualche modo un provvedimento di questo tipo, ma è anche vero che l'Amministrazione con questa legge non costruisce case da affitto, ma case che verranno date in proprietà a riscatto: case di cui, una volta costruite ed assegnate, l'Amministrazione non può più disporre. Sicché il criterio delle esigenze dell'azienda viene, non dico annullato, ma fortemente ridotto. Di qui la necessità di costruire le case tenendo conto delle effettive necessità dell'amministrazione in fatto di agenti nella località nonché del numero dei ferrovieri che, nelle dette località, abita in case malsane, in case d'affitto o in coabitazione.

Per quanto riguarda il criterio del punteggio, noi abbiamo il decreto presidenziale del 1964, n. 655, in cui sono indicati certi punteggi: non capisco perché l'amministrazione ferroviaria debba costituire anche in questo caso una specie di repubblica a sé, adottando criteri suoi particolari. Penso che anche

in questo caso si dovrebbe rispettare la legge generale che stabilisce i criteri di priorità. Anche per quanto riguarda la parte tecnica delle costruzioni, abbiamo delle leggi che riguardano la GES.CA.L.: se l'amministrazione ferroviaria costruisce case dello stesso tipo, non capisco perché il costo convenzionale debba essere stabilito dal Ministero dei trasporti: verrebbe a crearsi una strana situazione, per cui nella stessa città di Roma, per esempio, il costo stabilito dalla GES.CA.L. in base a determinati parametri e in base a certe caratteristiche tecniche molto valide risulterebbe diverso da quello stabilito dal Ministero dei trasporti per costruzioni con le stesse caratteristiche e gli stessi materiali. Mi pare una cosa assurda e, siccome anche in questo settore abbiamo ormai una esperienza consolidata, e un Ente specializzato che è la GES.CA.L., in cui ci sono i rappresentanti dei lavoratori che stabiliscono i costi convenzionali, credo sarebbe opportuno che il Ministero (il quale dovrebbe un po' liberarsi dalla materia relativa alle case e all'edilizia che non gli è molto propria) facesse, appunto, capo ai costi convenzionali a vano stabiliti dalla GES.CA.L.

Concludendo, sono queste le osservazioni che volevamo fare relativamente al contenuto del disegno di legge, e le abbiamo condensate in una serie di emendamenti che preghiamo la Commissione di prendere in esame con la dovuta responsabilità. Noi siamo favorevoli a che il provvedimento sia approvato, ma desideriamo però che ciò avvenga quando esso avrà una stesura migliore di quella attuale, quando cioè saranno stati apportati gli opportuni perfezionamenti per una reale dimostrazione di questo provvedimento con la legislazione urbanistica ed edilizia generale dello Stato italiano.

COLASANTO. Desidero far notare agli onorevoli colleghi che le differenze tra la mia proposta di legge ed il disegno di legge sono assai poche: all'articolo 2 del disegno di legge non trova riscontro la lettera a) dell'articolo 2 della mia proposta, relativa al contributo annuo di un miliardo; parimenti si è soppressa la norma relativa alla facoltà del Ministero dei trasporti di destinare al finanziamento del programma gli introiti derivanti dalla vendita di terreni ferroviari non necessari all'esercizio. A proposito di quest'ultima norma, ritengo che sarebbe opportuno mantenerla.

Sulle singole questioni sollevate dall'onorevole De Pasquale, mi riservo di esprimere

il mio parere in sede di discussione degli articoli.

Mi preme ora, invece, pregare gli onorevoli colleghi di accelerare i lavori, affinché si possa realizzare qualche cosa al più presto. A parte tutto, c'è anche la disponibilità di molti miliardi da sistemare.

Un quesito vorrei sottoporre all'onorevole Sottosegretario. Non so — tenuto conto delle attrezzature tecniche dell'Amministrazione ferroviaria — se sia proprio necessario rivolgersi all'Istituto autonomo delle Case popolari o all'« Incis », (le cui prestazioni graverebbero per una cifra pari al 2-3 per cento) nella costruzione di queste case: l'Amministrazione ferroviaria possiede tutta una propria attrezzatura tecnica capace di supplire ad ogni necessità.

FIUMANÒ. Concordo con le proposte dell'onorevole De Pasquale e anche con le motivazioni che le accompagnano.

A proposito dell'articolo 1, vorrei dire agli onorevoli colleghi della maggioranza, i quali forse sono preoccupati per la nostra proposta di soppressione dell'articolo, che essa non danneggerebbe il provvedimento; anzi, con la soppressione dell'articolo 1, si darebbe la possibilità a questa legge di aver una portata ben più lunga del programma decennale da essa previsto:

DI PIAZZA. Rilevo che il disegno di legge governativo non fa altro che ricalcare la proposta di legge Colasanto, con la soppressione, in particolare, della lettera a) dell'articolo 2 di detta proposta, soppressione che già noi, di massima, avevamo deliberato.

Circa le critiche mosse all'articolo 1, secondo le quali sarebbe improprio, esagerato parlare di « programma », ritengo che esse non abbiano fondamento: sono, infatti, previsti relazioni, piani di spesa, riferiti al decennio; sicché c'è da ritenere che nei dieci anni si possa arrivare effettivamente ai previsti 50 miliardi di investimento. Aggiungo che si tratta di un investimento considerevole. C'è solo da augurarsi che vengano mantenuti i tempi fissati.

Per quanto riguarda l'articolo 5, l'osservazione del collega De Pasquale ha certamente un suo valore. Noi sappiamo che l'attuazione della legge n. 167, per la quale ci siamo battuti, dipende più dai comuni che dal Governo, e sappiamo anche come vanno le cose sotto questo profilo; sappiamo anche che le Ferrovie, per le loro necessità, han-

no anche impianti — e conseguenti necessità di alloggi — in piccoli comuni dove la legge n. 167 non è operante. Comunque, possiamo essere d'accordo sul ricorso alla legge n. 167 dove essa è operante. Bisogna anche rilevare che lo stesso disegno di legge prevede l'adozione di una norma molto facilitativa, col richiamo alla legge del 1865 per l'esproprio per pubblica utilità, una legge che stabilisce anche i prezzi per le aree edificabili al di fuori dell'ambito della legge n. 167.

Infine, per quanto riguarda l'articolo 20, ritengo che esso meriti un chiarimento. Desidero chiedere al Sottosegretario ed al Relatore qual'è la distinzione precisa tra alloggi di servizio ed alloggi non di servizio, perché io penso che sia questo il problema: se lasciamo che sia l'Amministrazione a stabilire quando un alloggio è di servizio e quando non lo è, tutto rimane in un ambito di incertezza. Stabilendo, invece, un criterio obiettivo, eliminiamo ogni motivo di lamentela e di controversia.

Ripeto, quindi, che gradirei conoscere se esiste già una norma precisa che obiettivamente stabilisca quali sono gli alloggi di servizio, distinguendoli da quelli che non lo sono, sì da non dare adito ad interpretazioni diverse che potrebbero essere causa di equivoci; e questo con tutto il rispetto per l'imparzialità del Ministro e del Consiglio di amministrazione.

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

L'esame degli articoli ritengo che sia opportuno rinviarlo alla prossima seduta, in modo che, nel frattempo, sia possibile far ciclostilare e distribuire a tutti i colleghi gli emendamenti dell'onorevole De Pasquale e gli altri che, eventualmente, dovessero essere presentati; fin da oggi, invece, si potrebbe deliberare il testo da prendere come base della discussione.

Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Faccio proposta che sia scelto come testo base per la discussione il disegno di legge n. 2604.

*(È approvata).*

Il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione sul disegno di legge:

« Proroga dell'esercizio per conto dello Stato della ferrovia metropolitana di Roma (linea Termini-E.U.R.) *(Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato)* (2895):

Presenti e votanti . . . . .	24
Maggioranza : . . . . .	13
Voti favorevoli . . . . .	24
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

**Hanno preso parte alla votazione**

Baldani Guerra, Calvarèsi, Canestrari, Cavallaro Nicola, Colasanto, De Capua, Degli Esposti, Di Piazza, Fabbri Riccardo, Fiumanò, Fortini, Franco Raffaele, Gatto Vincenzo, Giachini, Golinelli, Mancini Antonio, Manenti, Marchesi, Rubeo, Sammartino, Santagati, Sinesio, Speciale e Veronesi.

*Sono in congedo:*

Alba e Viale.

**La seduta termina alle 12.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO