

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

## LVII.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 LUGLIO 1966

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

## INDICE

|   | PAG.               |
|---|--------------------|
| <b>Disegno di legge</b> ( <i>Seguito della discussione e rinvio</i> ):  |                    |
| Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie complementari della Sardegna e delle strade ferrate sarde (2905) . . . | 559                |
| PRESIDENTE . . . . .  | 559, 562, 563, 565 |
| DAGNINO . . . . .   | 565                |
| DE CAPUA, <i>Relatore</i> . . . . .   | 562, 563, 564      |
| FLORENA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .                                 | 562, 563, 564      |
| PIRASTU . . . . .   | 559, 563, 564      |

**La seduta comincia alle 9,40.**

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

(È approvato).

**Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie complementari della Sardegna e delle strade ferrate sarde (2905).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge:

« Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie complementari della Sardegna e delle strade ferrate sarde » (2905).

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, il deputato De Capua ha svolto la sua relazione nella seduta del 22 giugno scorso, dopo di che la discussione è stata rinviata; il provvedimento, successivamente, è stato all'ordine del giorno anche delle sedute del 1° e del 7 luglio, ma la discussione è stata ancora rinviata, su richiesta dei deputati Marchesi e Pirastu.

Si tratta oggi, quindi, di dare inizio alla discussione generale, che dichiaro aperta.

PIRASTU. Su questo grave problema delle ferrovie in concessione ho raccolto una vasta documentazione che però porterò alla conoscenza degli onorevoli colleghi soltanto per lo stretto necessario.

Il provvedimento oggi all'esame trova la sua giustificazione, secondo quanto si sostiene, nella necessità di elevare il limite massimo di sovvenzione che la legge 2 agosto 1952, n. 1221, all'articolo 2, fissava in lire 1.400.000 a chilometro.

Infatti è stato accertato che si è speso di più di quello che era l'originario limite massimo, sia per l'aumento del prezzo dei materiali, sia per altre spese di carattere generale che si sono rese necessarie. Vorrei far notare che nella relazione che accompagna il disegno di legge vi è una lacuna che definirei intelligente, una lacuna che rivela un certo talento, quella che riguarda il risultato delle opere di ammodernamento: in essa si fa soltanto, con una certa enfasi, con termini iperbolici, una illustrazione delle opere che dovevano essere

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1966

eseguite. Si dice infatti: «Si tratta di un complesso cospicuo di opere volte a migliorare le condizioni tecniche dell'esercizio ferroviario, al fine di ottenere la massima efficienza possibile e fornire agli utenti un pubblico servizio adeguato al progresso tecnico verificatosi nel campo dei trasporti ferroviari, sia sotto l'aspetto della sicurezza che di quello della disponibilità e della confortevolezza dei mezzi di trasporto». Queste erano le finalità che le opere di ammodernamento avrebbero dovuto raggiungere. È ben strano che nella relazione non si parli dell'aspetto più importante, cioè del risultato che queste opere hanno in effetti raggiunto.

Poiché vivo nell'isola in cui queste ferrovie sono gestite, sono in grado di colmare questa lacuna e di correggere qualche impressione ottimistica che qualche collega può aver ricavato dalla lettura della relazione. Da quanto sto per dire si ricava il dubbio che, non solo non si sia speso di più del limite massimo di un milione e 400 mila lire per chilometro, ma che non si sia neppure toccato il limite fissato dall'articolo 2 della legge n. 1221. Ritengo che nessuna Commissione interministeriale possa pretendere di farci ritenere vincolanti i suoi pareri. Si tratta di un parere il cui valore è posto in dubbio, non da calcoli di dettaglio, ma da un fatto macroscopico che non è neppure stato citato, cioè che queste opere si sono concluse con un fallimento tale che oggi si parla di annientarle per circa quattro quinti. Il Governo ci darà certamente informazioni al riguardo, ma vorrei brevemente dire ai colleghi che cosa è avvenuto di queste opere di ammodernamento.

La percorrenza di alcune linee è restata pressoché la stessa. Una delle linee più importanti, quella che unisce Macomer con la provincia di Nuoro, è costituita da un solo collegamento ferroviario di circa 53 chilometri; dopo l'ammodernamento, il mezzo più veloce che percorre tale linea impiega un'ora e 25 minuti, cioè tiene una media di 34 chilometri l'ora. Mi chiedo quindi se non siano veramente eccessive le parole dedicate alle opere di ammodernamento nella relazione. Prima di tali opere la percorrenza del suddetto tratto richiedeva un'ora e 45 minuti; si risparmia insomma solo un quarto d'ora di tempo, con un disagio per i viaggiatori veramente notevole. Come i colleghi sanno, abbiamo il tesserino permanente che è valido anche per le ferrovie in concessione; ebbene, non ho mai preso, né prima né dopo le opere di ammodernamento, neppure in caso di necessità assolute, quel trenino a scartamento ridotto,

che d'inverno non è neppure riscaldato. Per questi motivi, io e tanti altri preferiamo noleggiare una vettura privata.

Ma tutta un'altra serie di fatti ci fa giustamente dubitare sull'utilità della spesa sostenuta. L'ammodernamento infatti non ha portato quella maggiore stabilità, per la quale fu previsto, né per quanto riguarda il tracciato né per quanto riguarda lo scartamento. Infatti un anno dopo l'ammodernamento due vagoni furono rovesciati, in curva, dal vento. Con l'ammodernamento non si è nemmeno realizzata quella riduzione della sovvenzione dello Stato, che era lo scopo principale che si voleva raggiungere e che rappresentò uno dei motivi che convinse i più restii rappresentanti sardi ad aderire alla concessione di questa notevole somma. Infatti oggi ci troviamo di fronte alla richiesta di un aumento di detta sovvenzione.

Ma altri dubbi sull'utilità della spesa sostenuta nascono dal fatto veramente grave che oggi si verifica: quello della smobilitazione. Su 800 chilometri di linea, ben 632 devono essere smantellati. Qui non si tratta di tagliare dei « rami secchi » ma di tagliare l'intero albero! Queste notizie di stampa fino ad oggi non sono state smentite dal Governo, ed io ho un elenco di queste linee da smantellare. Esse sono: Tirso-Chilivari, chilometri 78; Isili-Sorgono, chilometri 83; Mandas-Arbatax chilometri 160; Macomer-Bosa, chilometri 47; Sassari-Palau, chilometri 150; Siliqua-Calasetta, chilometri 80; Iglesias-San Giovanni, chilometri 34, per un totale, appunto, di 632 chilometri. Dovrebbero invece restare in esercizio solo 190 chilometri delle seguenti linee: Macomer-Nuoro, chilometri 61; Cagliari-Isili, chilometri 82; Sassari-Alghero, chilometri 36 e Sassari-Serse, chilometri 11, per un totale appunto di 190 chilometri.

Ora è bene che i colleghi sappiano che la vicenda delle ferrovie complementari in Sardegna è una vicenda lunga e tormentata che è iniziata con un episodio poco chiaro, con una specie di scambio con una ditta inglese (ingegnere Piercy) che chiedeva come prezzo tanti ettari di bosco per chilometro. Per questo, oggi, ci si trova di fronte a questo strano tracciato che si prolunga in modo ingiustificato, perché ad ogni metro in più di rotaia corrispondeva qualche metro quadrato in più di foresta. È da notare che nemmeno con l'ammodernamento si è riusciti a porre riparo a questa origine distorta delle ferrovie complementari. Bisogna inoltre considerare che in questi ultimi tempi, fino al 1957, ben 28 interrogazioni sono state rivolte e tutte

con uno stesso tema: quello di chiedere una inchiesta sull'amministrazione delle ferrovie complementari. A mio avviso l'immoralità che si è manifestata nella storia delle ferrovie sarde ha raggiunto veramente le sue punte massime. Quello che è certo è che i proprietari delle ferrovie in concessione sono veramente « forti », dal momento che fino ad oggi, malgrado sia stata ripetutamente richiesta, si è sempre rimandata la pubblicazione e la statizzazione di queste ferrovie, continuandosi invece a seguire la politica delle sovvenzioni.

A conforto delle mie parole posso ricordare l'ordine del giorno votato dal Consiglio regionale l'8 aprile 1964, firmato dall'attuale presidente della Giunta regionale, Dettori. Tale ordine del giorno così suona:

« Il Consiglio regionale, constatata la gravità della situazione esistente nelle ferrovie in concessione denunciata anche dalla protesta dei lavoratori interessati; constatata altresì l'insufficienza dei servizi tecnici e la caotica gestione amministrativa; considerato il grave disagio che da tale situazione deriva all'economia sarda

impegna la Giunta

1) ad intervenire presso il Governo centrale affinché provveda alla statizzazione delle ferrovie in concessione;

2) a sollecitare la nomina, per le ferrovie complementari e per le strade ferrate sarde, di un commissario straordinario in attesa che siano esperiti gli atti relativi al trasferimento della gestione diretta allo Stato.

Decide

la nomina di una Commissione consiliare che si rechi presso i rappresentanti del Parlamento per sottolineare l'esigenza di provvedere alla statizzazione di tutte le ferrovie concesse esistenti in Sardegna».

Ora, tralasciando di leggere quanto hanno detto i consiglieri regionali della opposizione, mi rifarò soltanto a quanto hanno affermato i consiglieri della maggioranza.

L'onorevole Piero Soggiu, del partito sardo d'azione, chiede un'inchiesta ministeriale e della regione per avere un esatto accertamento sull'utilizzazione delle sovvenzioni annuali e dei fondi destinati all'ammodernamento.

Devo dire che l'onorevole Soggiu è molto cauto perché insinua appena un dubbio, dubbio che però si trasforma in qualche cosa di più significativo nell'intervento dell'onorevole De Magistris della democrazia cristiana. L'onorevole De Magistris, fatte proprie le con-

clusioni dell'onorevole Piero Soggiu, afferma che la tesi della statizzazione delle ferrovie concesse deve essere attuata, visti i risultati negativi della gestione privata. Soggiunge che « il caos e lo sperpero, nelle ferrovie complementari e nelle strade ferrate sarde, sono dovuti unicamente alle società concessionarie ». Egli è del parere che si debba indagare su quelle gestioni e provvedere, se del caso, anziché in via amministrativa in via giudiziaria, se, come egli ritiene probabile, vi sono stati reati contro il patrimonio o storni di fondi destinati all'ammodernamento, per fini non previsti dalla legge.

Non sono affermazioni nostre, ma di un membro della maggioranza di Governo della Giunta regionale sarda: « Per l'esercizio 1962 le sovvenzioni governative agli eredi Pasquini per le strade ferrate e per le complementari sono state di ben 3.500 milioni. Nello stesso periodo si è registrata un'entrata di 578 milioni. Le aziende sono indebitate con tutti, con le Ferrovie dello Stato, con i dipendenti, con numerose ditte. Come si arrivi a spendere oltre 4 miliardi per 1.726 dipendenti è un mistero; considerando una spesa di 170 milioni al mese per il personale, mancano ancora all'appello oltre 2 miliardi. Sottolineiamo il fatto che le aziende ferroviarie degli eredi Pasquini sono indebitate perfino nei confronti della Cassa soccorso, della Cassa di buonuscita e per l'accessione del quinto anche con farmacie ed ospedali ». L'oratore prosegue osservando che, mentre l'ammodernamento della Marras-Albatax è terminato da un anno e mezzo, la società non ha ancora i motolocomotori e si chiede « che fine possano aver fatto i fondi concessi alla società per acquistarli e ritiene che una risposta a tale quesito sia da richiedere al Procuratore della Repubblica ».

Onorevoli colleghi, qui emerge un problema di carattere morale, come ho scritto nella lettera inviata al nostro cortese Presidente. Non possiamo permetterci di disconoscere l'importanza di questi fatti. Nel momento in cui non viene smentito che i quattro quinti delle linee stanno per essere smantellati, dal momento che, non da parte dell'opposizione, ma di membri del Governo regionale sardo, che conoscono bene la situazione, vengono elevate accuse di questa portata, il nostro gruppo nutre serie perplessità di fronte a questo provvedimento (lo stesso onorevole De Magistris è riconosciuto, all'interno della democrazia cristiana, rappresentante delle forze più rigorosamente cattoliche e più rigorose dal punto di vista morale). In sostanza, la cosa

più evidente da fare è quella di far accertare a noi, che stiamo per assumerci la responsabilità del voto, quale sia la reale situazione, non soltanto attraverso la relazione della Commissione interministeriale, ma in modo diretto.

Occorre che ci vengano messi a disposizione dei dati.

In secondo luogo, vorremmo sapere quale fondamento abbia la notizia della smobilitazione; se ha un fondamento, non è vero che esso non incida in quanto siamo tenuti a rispettare un impegno precedente.

Di fronte a dubbi del genere mi sembra che ogni azione del Parlamento sia, non solo giustificata, ma necessaria.

Una delle notizie che sta diffondendo la società è quella secondo la quale, se questo provvedimento non viene approvato, non potrà pagare i dipendenti. Non voglio chiamare questo un ricatto nei confronti nostri o dei lavoratori, ma ritengo che in tal caso si dovrebbe ricorrere al Procuratore della Repubblica.

In terzo luogo vi è la questione della statizzazione. L'onorevole Relatore — al quale mi sento in dovere di rivolgere un elogio per l'attenzione posta nello studiare il disegno di legge — è personalmente convinto che si debba andare verso la statizzazione, ma nel momento in cui ci presenta il disegno di legge non ne parla affatto. Vorremmo conoscere il parere del Governo anche su tale questione.

Poiché problemi maturati in tanti decenni non marciscono in un giorno, ma restano allo stato cronico, il nostro gruppo avanza la proposta di riprendere la discussione del disegno di legge alla ripresa autunnale, in modo che ognuno di noi faccia quanto non gli è possibile fare in pochi giorni, cioè accertare, per pace della propria coscienza, quale sia la reale situazione, e lo stesso Governo approfondisca la sua indagine. Credo che questo sia l'atteggiamento più costruttivo del nostro gruppo. Infatti, se tale rinvio non fosse accettato, saremmo costretti a provocarlo nei modi che il regolamento ci consente, cioè chiedendo la rimessione all'Assemblea. Ma non vogliamo arrivare a tanto, nella speranza che a settembre potremo non avere obiezioni così preclusive (premetto che, personalmente, non voterò mai a favore di questo disegno di legge), da ritardare oltre ogni limite l'approvazione che gli altri gruppi intendessero esprimere.

PRESIDENTE. Sentiamo in proposito il parere del Relatore.

DE CAPUA, *Relatore*. Non posso che riaffermare il mio favore al provvedimento sulla base delle risultanze aritmetiche, pur concordando con l'onorevole Pirastu che l'impostazione della materia relativa alle ferrovie concesse è « tutta da rivedere »: faccio presente che qualsiasi ritardo nell'approvazione del disegno di legge finirebbe per danneggiare proprio quei lavoratori i cui diritti intendiamo salvaguardare. Comunque, apprezzo le preoccupazioni manifestate dall'onorevole Pirastu e mi dichiaro favorevole al rinvio della discussione ed, eventualmente, anche alla rimessione in Aula.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Faccio presente alla Commissione che, a seguito dell'ordine del giorno dell'8 aprile 1964 del Consiglio regionale della Sardegna, venne nominata dall'allora Ministro dei trasporti, Jervolino, una Commissione di indagine per un esame generale della situazione delle ferrovie concesse della Sardegna, sotto i vari aspetti amministrativo, tecnico, economico e finanziario. Detta Commissione ha concluso che le principali critiche mosse alla gestione delle predette ferrovie si riferivano, da un lato, alla scarsa efficienza dei servizi in rapporto agli elevati costi di esercizio e, dall'altro, ad una inappropriata utilizzazione dei fondi concessi dallo Stato, sia come contributo per i lavori di ammodernamento, sia come sovvenzioni di esercizio. La relazione della Commissione di indagine, esauriente sotto ogni aspetto, venne presentata al Ministro, il quale la restituì al Direttore generale della motorizzazione civile, con l'incarico di formulare le proposte di competenza. Copia della stessa relazione veniva inviata dal Ministro Jervolino sia alla Procura della Repubblica presso il tribunale di Roma, che ne aveva fatta richiesta, sia al Presidente della Regione sarda. Faccio inoltre presente che, con nota 17712 del 13 novembre 1965, le due società concessionarie sono state invitate ad attuare, per il migliore andamento della gestione, una serie di adempimenti intesi sostanzialmente a ridurre i costi di esercizio, attraverso la semplificazione dell'organizzazione aziendale, la sostituzione, con servizi automobilistici, dei tronchi ferroviari fortemente deficitari e non più indispensabili per l'economia della regione, e la conseguente riduzione del personale. In relazione a detto invito, le concessionarie hanno presentato un programma di ristrutturazione aziendale, nel quale si prevede l'attuazione di quanto previsto nella lettera citata, in tre tempi, di cui il primo, tra il 1967 ed il 1971, con la sostituzione dei tron-

chi Isili-Sorgono, Seui-Arbatax, Tirso-Chilivani, Luras-Palao; il secondo, tra il 1972 ed il 1973, con la sostituzione del tronco Macomer-Bosa; il terzo, tra il 1974 ed il 1975, con la sostituzione del tronco Sassari-Isili. Secondo il programma presentato, il personale in servizio verrebbe ad essere ridotto, dagli attuali 2.385 agenti (tra personale di ruolo ed assuntori), a 1.555 agenti, in gran parte mediante pensionamento naturale od anticipato, secondo le norme vigenti. Detto programma è attualmente all'esame dei competenti uffici dello Ispettorato della motorizzazione, per poi essere presentato, per il parere, alla Commissione interministeriale prevista dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Detto questo, vorrei che l'onorevole Pirastu si rendesse conto che la questione della rivalutazione della sovvenzione, che con il disegno di legge all'esame è stata posta, è del tutto indipendente dai fatti che egli ha ricordato, in quanto il provvedimento stesso mira, in applicazione degli articoli 2 e 5 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, a riportare l'equilibrio economico nelle due società durante il periodo precedente l'ammodernamento. Comunque, a me sembra che la spesa di 917 milioni all'uopo necessaria non sia poi tale da preoccupare, specie se messa in relazione con quanto fino a questo momento è stato speso.

Per quanto riguarda il problema generale toccato dall'onorevole Pirastu, quello cioè del programma di sostituzione di alcune linee con le autolinee, ritengo che esso rientri nel quadro generale di una sostituzione da operarsi in tutto il territorio del nostro Stato.

A volte l'utente imposta il problema dello smantellamento delle ferrovie solo su termini sentimentali. In Sicilia ho fatto sopprimere ben 350 chilometri di ferrovia; le popolazioni sono ora soddisfatte, in quanto servite da autolinee ben organizzate, ma in principio si opponevano fortemente alla soppressione del loro vecchio trenino. La realtà che si è determinata con l'evolversi della motorizzazione e con il migliorare delle reti autostradali ci permette di disimpegnare bene certi servizi, meglio di quanto non lo permettano le vecchie linee secondarie.

Quanto alle ferrovie sarde, è in programma lo smantellamento di circa 500 chilometri di ferrovia. Tale programma si inquadra principalmente in funzione del bilancio economico. Vi assicuro che le cifre relative ai disavanzi sono addirittura raccapriccianti. Il Relatore nella precedente seduta aveva accennato al fatto che, in seguito alle opere di am-

modernamento, la frequenza dei viaggiatori sui treni era aumentata. Si tratta di una verità relativa in questo senso: nel tratto Isili-Sorgolo si è avuta la sensibile variazione di viaggiatori del 61 per cento, ma l'incremento del *deficit* è stato di 162 milioni, il coefficiente di esercizio è salito a 30 e il *deficit* per viaggiatore-chilometro è stato di 197,4 lire. Ora, il costo di esercizio di un autobus non supera le 200 lire per chilometro.

PIRASTU. È stato fatto il calcolo che, con quanto era stato speso per l'ammodernamento della linea Macomer-Nuoro, si poteva regalare ai viaggiatori una « 600 » con la benzina necessaria!

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Nel tratto Isili-Sorgolo i viaggiatori giornalieri per chilometro sono 47; l'esercizio viaggiatore-chilometro viene a determinare un *deficit* di 197 lire, che corrisponde al costo di esercizio di un autobus nuovo che si muove nella strada accanto alla ferrovia.

PIRASTU. Su questo tratto, la stessa società, sotto la denominazione di « Strade ferrate sarde », ha degli autobus che sono sempre pieni di viaggiatori. I maldicenti affermano che tale società è stata intestata al figlio del conte Pasquini; altri maldicenti dicono che il passivo della società è scaricato sulle ferrovie, mentre l'attivo è versato sull'autolinea.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Come spesso ho constatato in situazioni analoghe, vi è una società secondaria che gestisce una linea ferroviaria e, contemporaneamente, un'autolinea. In questi casi ho sempre preteso che il controllo contabile avvenisse sulla gestione completa.

DE CAPUA, *Relatore*. Quanto ha rilevato l'onorevole Pirastu avviene anche su altre linee in concessione.

PRESIDENTE. Denunciammo questo fatto anche in sede di sovvenzione alla linea Monte D'Alife-Santa Maria Capua Vetere, dove è risultato che vi è una linea di autoservizio parallela e concorrente con quella ferroviaria, gestita dalla stessa società.

L'onorevole Pirastu ha rilevato che le autolinee sono molto affollate, mentre la frequenza dei viaggiatori su treni è limitata. Ciò non potrebbe significare la stessa scelta fatta dall'utenza?

PIRASTU. Mi sembra che la scelta sia obbligata: viaggiare scomodamente in treno o viaggiare su autobus moderni che impiegano, per lo stesso percorso, minor tempo. A fare un'analisi dettagliata, si vede che il treno

per percorsi brevissimi è sovraffollato di contadini e braccianti che hanno il terreno vicino alla ferrovia e che pagano somme modeste per periodi brevi; per il restante percorso il treno viaggia semi-deserto.

DE CAPUA, *Relatore*. Volevo far rilevare all'onorevole Pirastu che anche la riduzione di un quarto d'ora per la percorrenza di linee così accidentate rappresenta un fatto positivo a vantaggio delle opere di ammodernamento. Se le linee sostitutive sono più affollate dei treni, ciò deriva anche dalla scelta degli utenti.

Però, il Relatore, il legislatore, devono preoccuparsi anche di quei contadini che per le loro necessità quotidiane affollano quei tratti delle ferrovie concesse della Sardegna, come esplicitamente riconosciuto dal collega Pirastu.

Ancora una volta ripeto che il Relatore è favorevole al provvedimento sulla base dei dati ricordati nella precedente seduta. Di fronte ai miglioramenti ottenuti, di fronte al maggior afflusso di utenti, non si può che essere favorevoli al presente disegno di legge.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Cito ora alcuni dati riguardanti le linee da sostituire con autobus. Per la Isili-Sorgono, di chilometri 83, dal 1960 al 1964 abbiamo avuto un incremento di viaggiatori-chilometro del 61 per cento e, malgrado ciò, un *deficit*, in milioni, di 162,9. Per la Mandas-Arbatax, di chilometri 159, dal 1960 al 1964, abbiamo avuto un incremento viaggiatori-chilometro del 130 per cento ed un *deficit* in milioni di più 323,3. Per la Macomer-Bosa, per la Tirso-Chilivani, sempre per lo stesso periodo, abbiamo avuto, rispettivamente, i seguenti incrementi viaggiatori-chilometro ed i seguenti *deficit*: 77 per cento, 148 per cento e 46,6 e 153,1.

Ma a parte queste cifre che stanno ad indicare la reale situazione delle ferrovie sarde, bisogna considerare che i 917 milioni, che con il disegno di legge si vogliono dare, sono ben poca cosa nei confronti delle somme enormi che sono state concesse fino a questo momento. Per queste ragioni ritengo che si possa proseguire nell'esame del provvedimento. Tuttavia, se si insiste sul rinvio, il Governo si rimette alla decisione della Commissione.

PIRASTU. Onorevole Sottosegretario, dalla sua bocca abbiamo appreso che le conclusioni alle quali è giunta la Commissione d'inchiesta sono state di una gravità tale che si è ritenuto necessario comunicarle al Procuratore della Repubblica. Ora, onorevoli colleghi, non vorrei che la nostra Commissione venisse a trovarsi domani in una situazione

spiacevole per aver concesso delle somme a società i cui dirigenti si trovano nella possibilità di essere incriminati dall'autorità giudiziaria.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Vorrei che fosse ben chiaro che prima ho detto che la relazione della Commissione di indagine, esauriente sotto ogni punto di vista, venne presentata al Ministro, il quale la restituì al Direttore generale della motorizzazione civile, con l'incarico di formulare le proposte di competenza; non ho detto che tale relazione fu mandata alla Procura della Repubblica perché consideravo che quanto era stato accertato poteva portare ad una imputazione di dolo.

PIRASTU. Qualche cosa doveva pur esserci, altrimenti non sarebbe andata alla Procura della Repubblica.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non è esatto! La Procura della Repubblica aveva fatto richiesta delle conclusioni della Commissione in funzione dell'ordine del giorno della Regione e non perché nella relazione vi fossero gli estremi per una denuncia al Procuratore della Repubblica.

PIRASTU. Comunque resta il fatto che l'autorità giudiziaria è interessata alla cosa.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non c'è un'azione giudiziaria, però!

Quali che siano le cose acclarate, sta di fatto che si è ritenuto di dare la possibilità a dette gestioni di risolvere con una leggina i loro problemi, anche in considerazione degli interessi del personale. Comunque, ripeto, se si vuole rinviare, mi rimetto alla decisione della Commissione.

DE CAPUA, *Relatore*. Il Relatore fa propria la proposta avanzata dall'onorevole Pirastu e chiede il rinvio della discussione del disegno di legge; invitando, però, che alla ripresa dei lavori parlamentari, la parte interessata, se crede, faccia preventivamente trovare la Commissione di fronte a definitive decisioni circa la rimessione in Aula del disegno di legge. Faccio presente al collega Pirastu che è necessario decidere subito, se si intende andare in Aula o meno, perché bisogna, con la massima sollecitudine possibile, porre riparo alla incresciosa situazione nella quale attualmente versano le ferrovie sarde, situazione della quale risentono in modo particolare tutti i lavoratori che sono occupati in dette ferrovie.

---

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1966

---

Ripeto. Faccio mia la proposta di rinvio avanzata dall'onorevole Pirastu, e lo invito a portare al nostro esame elementi più concreti dell'eventuale illecito di cui giustamente si preoccupa: ognuno di noi è responsabile e potrebbe prestarsi involontariamente ad una situazione poco chiara.

DAGNINO. Aderisco alla proposta avanzata dall'onorevole De Capua, invitando il Governo a fornirci gli elementi che ha a disposizione per permetterci di valutare più approfonditamente la situazione.

PRESIDENTE. Dobbiamo dare atto all'onorevole Florena di aver « messo il dito nella piaga » nell'affermare che il costo di esercizio, nonostante le opere di ammodernamento, rimane altissimo. D'altra parte, permangono molte perplessità in ordine al dise-

gno di legge. Rinviando quindi la discussione ad altra seduta. Faccio, peraltro, mia la proposta dell'onorevole Relatore di acquisire, nel frattempo, ulteriori elementi.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 11,30.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO