

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXXIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 LUGLIO 1967

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Disegni di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):	
Corresponsione di compensi incentivi al personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni (4198);	
Corresponsione di compensi orari di intensificazione al personale degli uffici locali delle poste e delle telecomunicazioni (4199)	807
PRESIDENTE	807
Proposta di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Senatore BERTONE ed altri: Autorizzazione di spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia (<i>Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (2893)	808
PRESIDENTE, <i>Relatore</i>	808, 812, 813, 814, 815
BIANCHI GERARDO	814
BIMA	810
CANESTRARI	815
DEGLI ESPOSTI	811, 814
GASCO	811, 814, 815
MANCINI ANTONIO	815
MARCHESI	811
SARTI, <i>Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo</i>	812
SCALFARO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	812, 814
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Esecuzione di un programma di costruzioni e di opere in conto della seconda fase del piano decennale autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per il rinnovamento, riclassamento, ammodernamento, e potenziamento delle ferrovie dello Stato (4149)	815
PRESIDENTE	815, 816, 823, 826, 828, 829

	PAG.
ALBA	823
BELCI	823
BIANCHI GERARDO	816
DE CAPUA	820
DEGLI ESPOSTI	821, 823
FIUMANÒ	821, 828, 829
FRANCO RAFFAELE	822
MACCHIAVELLI	819
MANCINI ANTONIO, <i>Relatore</i>	815, 820
MARCHESI	817, 819, 827, 828
SCALFARO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	819, 823, 827, 828
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	807, 830

La seduta comincia alle 9,50.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(*E approvato*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, nella precedente seduta del 28 giugno abbiamo discusso e approvato gli articoli dei disegni di legge nn. 4198 e 4199, rinviando per altro, la votazione finale a scrutinio segreto dei due provvedimenti, in attesa che la V Commissione bilancio accertasse la presentazione al Parlamento del preannunciato provvedimento di variazione al bilancio dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi per l'anno 1967 e la individuazione in esso di maggiori entrate a copertura di una aliquota della maggiore spesa implicata dai due disegni di legge.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 LUGLIO 1967

In data di ieri il Presidente della V Commissione mi ha rimessa la seguente comunicazione:

« In relazione alla deliberazione adottata in data 28 giugno u.s. dalla Commissione Bilancio, comunico che la Commissione medesima ha espresso parere favorevole sui disegni di legge:

“ Corresponsione di compensi incentivi al personale dell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni ” (4198);

“ Corresponsione di compensi orari di intensificazione al personale degli uffici locali delle poste e telecomunicazioni ” (4199);
per quella parte di spesa a copertura della quale risultano evocate congrue riduzioni degli stanziamenti in atto su taluni capitoli di spesa del bilancio dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi per l'anno finanziario 1967.

A seguito del mandato conferitomi in pari data dalla Commissione Bilancio, comunico, altresì, il parere favorevole della Commissione anche sulla quota parte di spesa alla cui copertura i sopracitati disegni di legge provvedono richiamando le maggiori entrate derivanti dal servizio dei conti correnti, rispetto alle previsioni contenute nel bilancio dell'esercizio in corso, avendo accertato l'avvenuta presentazione al Parlamento, in data odierna, del provvedimento di variazione al bilancio dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi per l'anno finanziario 1967, ed avendo, altresì, ivi riscontrato la individuazione di maggiori entrate (nella misura di 2.129 milioni) sul capitolo n. 142 dell'entrata del predetto stato di previsione, tali da assicurare adeguata copertura finanziaria a fronte di una aliquota della maggiore spesa implicata dai due disegni di legge ».

Indico, pertanto, la votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge, nn. 4198 e 4199.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione sui disegni di legge:

« Corresponsione di compensi incentivi al personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni » (4198):

Presenti e votanti	23
Maggioranza	12
Voti favorevoli	23
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Corresponsione di compensi orari di intensificazione al personale degli uffici locali delle poste e delle telecomunicazioni » (4199):

Presenti e votanti	23
Maggioranza	12
Voti favorevoli	22
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Amadei Giuseppe, Amodio, Armato, Baldani Guerra, Battistella, Belci, Bigi, Carnestrari, Cavallaro Nicola, Crocco, De Capua, Degli Esposti, Fiumanò, Fortini, Franco Raffaele, Giachini, Mancini Antonio, Manenti, Marchesi, Sammartino, Veronesi e Vincelli.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del Senatore Bertone ed altri: Autorizzazione di spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2893).

PRESIDENTE, *Relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Bertone, Giraudò, Zaccari, Cassini, Boccassi, Cagnasso, Rovere, Audisio, Roasio, Secchia, Passoni, Poët, Vacchetta, Magliano Terenzio, Coppo, Rovella, Massabrio, Baracco, Sibille, Macaggi e Chabod: « Autorizzazione di spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia ».

Nell'assolvere alla funzione di relatore di questa proposta di legge, debbo premettere, anche a sollievo degli onorevoli colleghi che temessero il contrario, che sarò breve e succinto. Ciò faccio anche sapendo che tutti ci siamo ampiamente documentati, prima di tutto, sulla scorta della relazione che accompagna la proposta stessa e, poi, sul dibattito che seguì nel corso di tre sedute (23 novembre, 14 e 15 dicembre 1965) in seno alla VII Commissione permanente del Senato della Repubblica, dopo ampia relazione tecnica, sociale ed economica del senatore Corbellini.

La proposta di legge del senatore Bertone, che — è da rimarcarlo — reca le firme di tutti i senatori del Piemonte, della Val d'Aosta e della Liguria, ha avuto un suo precedente alla Camera dei deputati, nella scorsa legislatura, con la proposta di legge di iniziativa dell'onorevole Sarti (n. 2689), che, però, decadde per fine di legislatura.

Il problema della ricostruzione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia si sostanzia in una conclamata necessità di restituire finalmente questa arteria, che si dice — ed è vitale, allo sviluppo sociale ed economico della provincia di Cuneo, provincia che con questa arteria chiede di essere reinserita nella grande via ferroviaria internazionale Basilea-Torino-Ventimiglia-Nizza.

Sta di fatto che la distanza ferroviaria anteguerra Torino-Ventimiglia (via Cuneo) si copriva in due ore e 55 minuti; oggi (necessariamente, via Savona) il percorso è coperto in 4 ore 10 minuti. Potrei continuare con la esemplificazione di altre distanze orarie da stazioni intermedie e ne dedurremmo che, una volta completata la ricostruzione dei tratti Vievola-Breil sur Roya e Breil sur Roya-Ventimiglia, le distanze, orario dell'intera linea per trasporto di persone e di merci verranno, in qualche caso, ridotte addirittura della metà, rispetto agli attuali percorsi obbligati.

Aggiungerò, onorevoli colleghi, che rare volte, intorno ad un problema insoluto o, comunque, differito nella sua soluzione auspicata, si è creata e vista tanta unanimità di consensi; l'iniziativa parlamentare è stata confortata, stimolata e quindi sorretta da tutti gli organismi rappresentativi locali, che in convegni, incontri e scritti hanno fatto pervenire i voti univoci delle popolazioni interessate a che il problema venisse affrontato e la ricostruzione della ferrovia stessa sancita con legge dello Stato.

Della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, distrutta a causa della guerra, è stato ricostruito il tronco Cuneo-Vievola, divenuto però fine a se stesso e privo di quel respiro e di quello sbocco circolatorio che può giustificare una qualsiasi arteria, stradale o ferroviaria. Il tronco ricostruito è di 43 chilometri; restavano da ricostruire i due tronchi intermedi: Vievola-Breil sur Roya, di chilometri 36, e Breil sur Roya-Ventimiglia, di chilometri 22. I tronchi da ricostruire, dunque, sono di chilometri 58, per una spesa che si prevede in lire 5 miliardi, a carico del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Com'è noto, la spesa per nuove costruzioni ferroviarie è a carico del Ministero dei lavori pubblici; il ripristino, invece, dei danni bellici alle ferrovie è a cura e spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Sulla ricostruzione dell'intera linea si sono addensate le valutazioni più disparate, a volte da parte dell'Azienda delle ferrovie dello

Stato, a volte anche in sede governativa, tra l'altro, per il fatto che la linea stessa, che prima della guerra si svolgeva tutta in territorio nazionale, oggi attraversa, nel tratto Vievola-Breil sur Roya, il territorio francese, per rientrare, di qui, in territorio italiano fino a Ventimiglia. Però, anche le ferrovie dello Stato mai hanno disconosciuto che la linea in esame rappresenta pur sempre un'importante relazione internazionale, che collega, attraverso la provincia di Cuneo, le zone del Nizzardo, della Costa Azzurra e della nostra Riviera, l'Italia alla Svizzera. Esse pertanto esprimono oggi, dopo qualche perplessità sul futuro dei traffici ferroviari della zona, un giudizio sostanzialmente favorevole al ripristino della ferrovia. Sembra, infatti, accertato che, una volta ripristinati i servizi ferroviari, essi recupereranno un intenso traffico, oggi costretto su strade accidentatissime e pericolose.

Nel caso in questione, quindi, si avrà un riflusso in favore della ferrovia di quel traffico che, per forza maggiore, ha dovuto riversarsi su strada, proprio in conseguenza della mancata ricostruzione della linea ferroviaria, linea che — è da aggiungere — oltretutto non corre parallela alla strada.

Due altre utili considerazioni mi permettono di fare, infine, a convalida della necessità della ricostruzione invocata. Una trae origine da quotidiane esperienze, ed è questa: la riattivazione della Cuneo-Ventimiglia potrà rappresentare un tonico notevole, in viaggiatori ed in merci, anche per le diverse linee ferroviarie che a questa affluiscono. La seconda considerazione è desunta da una fonte ineccepibile, quale l'attuale valoroso Direttore generale delle ferrovie dello Stato, e da una visione chiara e realistica che è ogni giorno alla nostra attenzione: nel nostro paese la espansione del traffico delle cose e delle persone è tale che è facile profezia affermare che in Italia vi sarà sempre più spazio e vita per l'aereo, per l'automobile e per il treno. Aggiungo, per mia convinzione personale, che giorno verrà — forse meno lontano di quel che sembri — in cui il treno rappresenterà ancora la salvezza per chi vorrà far presto, contando di arrivare, con margini di sicurezza sempre maggiori, alla meta.

Per queste ragioni, e anche sapendo che con questo provvedimento lo Stato ripara ad una mancanza di equità e di giustizia nei confronti di una zona del nobile Piemonte che si dice meno fortunata e prospera di altre parti della stessa regione, vi invito ad approvare la proposta di legge.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 LUGLIO 1967

Circa il parere della V Commissione bilancio, esso è così formulato:

« La Commissione - preso atto delle dichiarazioni rese dal Ministro Scalfaro circa le ragioni che hanno indotto l'Amministrazione ferroviaria a rivedere il proprio negativo atteggiamento nei confronti della proposta ricostruzione della ferrovia Cuneo-Nizza e, conseguentemente, a rimuovere ogni riserva a carico dell'ulteriore corso del provvedimento in esame - delibera di esprimere parere favorevole sulla proposta di legge, subordinando peraltro tale parere alla condizione che l'articolo 2 del provvedimento risulti modificato nei seguenti termini:

« All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 1.000 milioni per l'anno finanziario 1966 e 2.000 milioni per l'anno finanziario 1967, si provvede con corrispondenti riduzioni degli stanziamenti rispettivamente iscritti al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi, destinati a far fronte agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

Il parere favorevole è altresì subordinato alla condizione che la competente Commissione di merito riscontri la congruità della complessiva spesa prevista in 5 miliardi di lire al fine di riattivare la linea ferroviaria Cuneo-Nizza ».

Si tratta, quindi, di parere favorevole. Circa la richiesta modificazione dell'articolo 2, propongo senz'altro di recepirlo.

Dichiaro aperta la discussione generale.

BIMA. Io vorrei intervenire in questa discussione quasi come « autotrasportatore » per vedere se mi sia possibile portare un modesto contributo alla valutazione effettiva dei benefici che la riattivazione di questa linea può dare. Credo anzitutto che il fatto che si tratti di una linea a carattere internazionale porti a stabilire che essa non può essere valutata puramente alla luce - sia pur giusta e saggia - di sani principi, cioè alla luce dei puri elementi di « costo » e « ricavo ». In realtà una linea internazionale svolge una funzione molteplice ed io vorrei qui portare alcuni esempi per poter meglio valutare la importanza di questa linea.

Anzitutto, in un momento come questo, di accentuato incremento del traffico internazionale, specialmente del traffico merci, l'apertura di una nuova arteria - sia essa stradale

sia ferroviaria - rappresenta un sensibile miglioramento dell'interscambio che si va svolgendo specialmente nell'area del MEC. Una nuova linea internazionale quale è la Cuneo-Nizza rappresenta un nuovo posto doganale, un nuovo posto di frontiera; e mi pare che qui si possano già fare alcune considerazioni quando si pensi, per esempio, che dal punto di vista quantitativo la nostra bilancia commerciale ha visto nel 1966 aumentare di ben 12 volte l'interscambio (importazione-esportazione) e che in particolare questo interscambio si è accentuato moltissimo specialmente nell'area dei paesi comunitari e specialmente con la Francia. Quindi, il fatto che con questa linea si apre una nuova frontiera, un nuovo posto doganale che dà la possibilità di rendere più veloci i nostri traffici e che viene ad aggiungersi ai nostri posti di frontiera di San Luigi, di Modane e del Monte Bianco, mi pare che già da questo punto di vista la proposta di legge meriti una valutazione positiva.

Ma, parlando - ripeto - da autotrasportatore, vorrei sottolineare un altro aspetto del problema: cioè, vi è qui la possibilità per le ferrovie di acquisire nuovi traffici, specialmente di merci. Forse questo punto di vista non è stato mai sufficientemente vagliato con la cura che esso merita, perché in fondo il traffico ferroviario internazionale non è soggetto a quella disciplina così rigida cui è sottoposto invece il traffico merci stradale internazionale. Per esempio, tutti ci lamentiamo, come autotrasportatori, che la Francia non riconosca un principio che dovrebbe ormai essere acquisito nel 1966: il principio della liberalizzazione del traffico. La Francia, cioè, non riconosce che l'autotrasporto internazionale possa essere diretto in un paese terzo passando attraverso il territorio francese; e quindi, mentre l'autotrasporto merci in transito viene considerato dalla Francia come autotrasporto internazionale nel proprio paese, e quindi soggetto ad una disciplina interna, per il trasporto internazionale ferroviario questa disciplina non esiste affatto. Il che significa che il trasporto internazionale per ferrovia, specialmente quello attraverso la Francia, ha la possibilità di acquisire del traffico che, partendo dall'Italia può essere diretto in Spagna, nel Belgio, in Olanda, ecc., senza essere soggetto ad autorizzazioni e contingentamenti di sorta, così come avviene per il trasporto su strada.

E non è che io mi compiaccia di questo, perché desidererei che queste stesse agevolazioni sussistessero anche per il trasporto merci terrestri internazionale. Mi dolgo di questo

e credo che il primo a dolersene sarà il Ministro dei trasporti, il quale credo dedichi le sue cure più attente anche alla instaurazione di una politica dell'autotrasporto merci internazionale. Comunque dovremmo prendere atto di questa realtà, almeno in questo momento, che porta a considerare in senso favorevole il ripristino di questa linea ferroviaria, la quale ha la possibilità di acquisire un traffico in partenza dall'Italia, ma con destinazione non solo in Francia ma in altri paesi, attraverso il transito francese, e quindi ha la possibilità, non dico di essere in condizioni di esplicare un'attività che può determinare un esercizio favorevole, ma, comunque, di poter avviare un traffico che in ogni caso è sempre superiore a quello registrato dalle statistiche che sono state presentate anche nel passato.

Mi pare che queste siano considerazioni che hanno un loro fondamento, che non possono essere in alcun modo contraddette, perché attengono a quella che è la realtà. Oggi il trasporto internazionale ferroviario con destinazione Francia ha una posizione di privilegio in rapporto al trasporto internazionale merci stradale. Perciò è bene approvare una ferrovia che parte con prospettive così favorevoli. Faccio questa affermazione alla presenza dell'onorevole Ministro Scalfaro, anche discorso che egli ha fatto a Novara e nel quale, seppur benevolmente, ha rimproverato tutti i deputati per il fatto che si mettono contro una politica, quella del riassetto dell'azienda ferroviaria, attraverso una difesa ingiustificata di certe linee che sono insuscettibili di risanamento economico.

Da quello che modestamente ho detto, mi pare che risulti evidente che la linea Cuneo-Nizza, per la relazione di traffico che rappresenta, per il tipo di trasporto merci che essa è destinata ad incanalare, non possa essere considerata a questa stregua. Perciò noi adempiamo al nostro dovere non soltanto di deputati piemontesi, ma anche di rappresentanti di interessi nazionali caldeggiando la ricostituzione di una linea destinata comunque non soltanto a incrementare i traffici, ma anche a rendere più solleciti gli scambi commerciali del nostro paese.

MARCHESI. Concordo con la relazione testé svolta dall'onorevole Sammartino e dichiaro che il gruppo comunista della Camera, come ha già fatto quello del Senato, voterà a favore di questa proposta di legge.

DEGLI ESPOSTI. Vorrei rilevare che dall'intervento dell'« autotrasportatore » Bima discende una esigenza fondamentale: la no-

stra Commissione e la Camera devono dedicare tutto il loro impegno nel decidere il tipo di assetto da dare al problema complessivo dei trasporti. Noi con la 3415-bis abbiamo deliberato un aspetto circoscritto del problema ferroviario senza affrontare quello complessivo dei trasporti. Il Governo ha presentato quattro provvedimenti di legge, uno dei quali, quello del carico assiale, che interessa il collega deputato Bima.

Auspico che la Commissione quanto prima affronti globalmente e contemporaneamente tutta la materia rimasta accantonata, poiché ritengo non condivisibile la tesi di coloro che sostengono che, avendo già preso una decisione concernente un aspetto interno dell'azienda ferroviaria, si dovrebbe ora considerare prioritario a tutti gli altri aspetti che direttamente investono il nuovo assetto dei trasporti, il cosiddetto problema del carico assiale.

GASCO. Desidero richiamare brevemente alcuni concetti già accennati nella bella relazione fatta dal Presidente di questa Commissione.

Il primo riguarda le possibilità economiche della linea e le perplessità che vi sono state da parte del Ministero dei trasporti. Non bisogna dimenticare che i dati a nostra disposizione per questa linea riguardano un periodo di tempo nel quale i rapporti tra Italia e Francia erano pessimi. Oggi la situazione politica è diametralmente opposta: i rapporti sono intensi, gli scambi intensissimi, anche in funzione della politica del MEC. In quel tempo la linea ebbe prevalentemente una funzione di scambi turistici, cioè serviva come linea di comunicazione tra la Costa azzurra e l'Europa centrale. Oggi la funzione economica di questa linea ferroviaria per il trasporto delle merci, anche se oggi nessuno è in grado di prevedere quale sarà il movimento, si prevede estremamente interessante.

Il secondo aspetto della questione si riferisce alle vicende politiche connesse alla storia del nostro paese e che si sono ripercosse in modo notevole sulla linea Cuneo-Nizza. La prima vicenda è la cessione di Nizza alla Francia. Non bisogna dimenticare che Nizza è il sud della provincia di Cuneo. Per decisione liberamente adottata dal primo Parlamento italiano Nizza fu ceduta alla Francia, dopo che per sette secoli era stata unita al Piemonte, allo scopo di aprire la strada alla unità d'Italia. Questo spiega perché la linea Cuneo-Nizza, pur richiesta da esigenze geografiche ed economiche, fu costruita con tanto ritardo.

Un'altra vicenda legata a una disgraziata fase della storia del nostro paese debbo ricordare. Dopo l'ultimo conflitto mondiale la frontiera fra l'Italia e la Francia fu notevolmente modificata, proprio nella valle Roya, con la cessione di Briga e Tenda alla Francia. Probabilmente, se questa cessione non fosse avvenuta, la linea di cui parliamo sarebbe stata già da molto tempo ricostruita.

In conclusione, considerando che questa parte del Piemonte, che ha sempre commerciato ed ha sempre avuto interessi notevoli con la Costa azzurra, paga lo scotto di vicende politiche connesse in modo drammatico alla storia del nostro paese, raccomando alla Commissione di prendere in benevolo esame la proposta di legge.

SARTI, *Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo*. Vorrei parlare a doppio titolo, senza però minimamente invadere il campo del Ministro Scalfaro, che si è dimostrato anche in questa vicenda estremamente comprensivo per le esigenze del Piemonte e della provincia di Cuneo in particolare. Per ciò che riguarda la competenza specifica del Ministero che rappresento, il Ministero del turismo, sono dell'avviso che questa linea, oltre a soddisfare quelle altre esigenze che sono state poste in luce così brillantemente dal relatore, onorevole Sammartino, che ringrazio di cuore, e dai colleghi Bima e Gasco, ha ancora quell'interesse turistico che ne giustificò il varo in anni lontani, quando effettivamente il turismo poteva sembrare la principale motivazione per la quale si costruiva questa linea.

Oggi esiste un interscambio turistico in grande espansione e siamo tutti largamente interessati a che esso si accentui secondo le prospettive favorevoli già esistenti con la Francia e con quegli altri paesi che, attraverso la Francia, si possono toccare per mezzo di questa grande linea internazionale. Come è stato giustamente ricordato la Cuneo-Nizza, parte idealmente dalla Svizzera e dal centro e dal nord Europa e giunge di fatto, attraverso la Francia, fino alla Spagna ed al Portogallo: è più esatto, cioè, parlare d'una Basilea-Torino-Cuneo-Nizza-Marsiglia.

Come deputato, poi, di Cuneo, interessato alle vicende, per la verità molto dolorose di questa linea, anche per ciò che concerne il ventennio successivo alla Liberazione, devo dire che c'è una ragione morale, che ritengo anche questa Commissione eminentemente tecnica, ma composta di uomini politici, non può sottacere. La distruzione di questa linea che oggi vogliamo ricostruire è l'ultimo atto del-

l'occupazione tedesca in Italia. Forse la distruzione di questa linea, fatta saltare dai tedeschi nella primavera del 1945, sarebbe stata evitabile se da parte della Resistenza cuneese — come è documentato in tante autorevoli testimonianze — fosse stata data ai tedeschi la possibilità di una ritirata più rapida che lasciasse indenni, in cambio, le strutture portanti dell'economia e dei trasporti in provincia di Cuneo e nella Valle del Roya.

Non è forse vano richiamare a questo riguardo — anche per rispondere indirettamente a quelli che accusano questa proposta di legge di essere settoriale o prettamente campanilistica — che un valoroso comandante partigiano, oggi defunto, Ettore Rosa, disse proprio quella famosa frase che oggi troviamo in tutte le antologie della Resistenza. Di fronte alla profferta tedesca di lasciare indenni le strutture del traffico e dell'economia di Cuneo a patto di avere via libera per la ritirata, il comandante Rosa disse: « Noi non facciamo la guerra di Cuneo, facciamo la guerra sul piano nazionale ».

Forse è una annotazione un po' sentimentale, ma voi dovete comprendere anche la particolare emozione che proviamo, dopo venti anni di attese, di speranze, di delusioni, di amarezze profonde, noi della Provincia in cui la Resistenza ha avuto la sua culla ed ha celebrato pagine gloriosissime: con la ricostruzione della Cuneo-Nizza, scompare definitivamente ed ufficialmente, l'ultima traccia della guerra in Europa.

PRESIDENTE. Poiché nessuno altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Do la parola al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il pensiero del Governo si può riassumere brevemente dato che già ieri ho avuto l'onore, in sede di Commissione bilancio, di fare delle considerazioni che portano ad una conclusione favorevole.

Il pensiero del Governo è questo. È noto che l'amministrazione delle ferrovie, in un primo momento, si era dichiarata non favorevole, nella previsione di trovarsi di fronte ad una linea che potesse, già al momento in cui veniva ricostruita, essere considerata un « ramo secco ». È anche noto alla Commissione che io ho cercato di innovare la procedura relativa alla soppressione dei cosiddetti « rami secchi », innanzi tutto, con la istituzione di una commissione interministeriale dei lavori pubblici, che deve giudicare dell'idoneità delle strade, sulle quali deve muoversi

l'eventuale servizio sostitutivo, e, poi, con la prescrizione del parere del comitato regionale per la programmazione. Ora, nel caso della linea ferroviaria Cuneo Breil sur Roya-Ventimiglia, il comitato regionale per la programmazione è favorevole per quelle ragioni che i colleghi piemontesi, per essere della zona interessata, hanno indicato alla Commissione.

Quindi il Ministero si è trovato di fronte ad un parere favorevole del comitato di programmazione fondatamente motivato e di fronte ad una unanime insistenza parlamentare di natura politica, con una motivazione che non attiene soltanto a quanto la ferrovia può dare nella zona dove insiste, ma al valore, di natura nazionale ed internazionale, di collegamento, di trasporto che questa ferrovia può avere. Il Ministero, per altro, è anche sensibile agli argomenti che poco fa lo onorevole Sarti ha sintetizzato in modo particolarmente efficace.

Questi argomenti non è che spostino i termini tecnici; ma i termini tecnici sono sempre aridi in se e devono essere anche appoggiati e resi più vivi dagli argomenti politici.

Ho detto ieri alla Commissione bilancio — e lo ripeto oggi qui, anche se si tratta di una considerazione che può sembrare non del tutto pertinente — che una ragione che ha dato a me un ulteriore particolare conforto è che questa proposta di legge ha come primo proponente il senatore Bertone.

Non è che si facciamo delle cose per rendere omaggio ad una persona o a un'altra, anche se non sarebbe certo un fatto negativo; ma le dico perché il senatore Bertone è noto per la sua specifica competenza nel settore amministrativo, economico e finanziario, per le grosse responsabilità che ha avuto, per l'altissimo prestigio che riscuote e per non aver certo fatto spendere allo Stato, in tutta la sua esperienza che va da Giolitti ad oggi, un centesimo che non fosse secondo le più antiche e forse un po' rigide impostazioni di tavola pitagorica piemontese. Voglio, cioè, dire che ritengo che, anche come politico, io non vada su una strada sbagliata se mi faccio forte di questa impostazione indubbiamente più competente e più saggia della mia. Dico tutto questo proprio per dichiarare al Parlamento che, se il Ministro da posizioni di incertezza e di perplessità è passato a posizioni di convincimento, non poco a ciò sono serviti l'autorevolezza, il passato ed il presente di responsabilità di questo autorevolissimo collega, il quale, fra l'altro, è il più anziano dei parlamentari d'Europa.

Nel ringraziare l'onorevole Relatore e tutti i colleghi intervenuti su questo tema, concludo ripetendo che il Governo è pienamente favorevole al provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« È autorizzata la spesa di lire 5 miliardi per la ricostruzione, a cura del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Ferrovie dello Stato), della ferrovia Torino-Cuneo-San Dalmazzo di Tenda-Breil sur Roya-Ventimiglia, nelle tratte distrutte dagli eventi bellici, in territorio italiano e francese.

La somma indicata nel precedente comma sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato) in ragione di: 1 miliardo nell'esercizio 1966, 2 miliardi nell'esercizio 1967 e 2 miliardi nell'esercizio 1968.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Ferrovie dello Stato) è autorizzato ad assumere impegni sino alla concorrenza globale di 5 miliardi. Le somme non impegnate in un esercizio sono portate in aumento negli esercizi successivi ».

Su questo articolo non sono stati presentati emendamenti. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« All'onere derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio 1966 sarà provveduto a carico dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo sul capitolo destinato a fronteggiare oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

Come ho detto nel corso della mia illustrazione, la Commissione bilancio chiede che lo articolo 2 sia modificato in questi termini:

« All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 1.000 milioni per l'anno finanziario 1966 e in lire 2.000 milioni per l'anno finanziario 1967, si provvederà con corrispondenti riduzioni degli stanziamenti rispettivamente iscritti nel capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi, destinati a fare fronte agli oneri

dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

GASCO. È proprio necessaria questa modifica ?

PRESIDENTE. Il parere favorevole della Commissione bilancio è subordinato all'accettazione di questa modifica. Se non intendiamo accogliere la modifica, dobbiamo rimandare il provvedimento all'esame della V Commissione, sostenendo il nostro punto di vista non argomentazioni afferenti naturalmente al piano squisitamente finanziario.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Per quanto ricordo (ieri come ho detto, ho partecipato alla seduta della Commissione bilancio), questa ha subordinato il parere favorevole solo al fatto che la competente Commissione di merito riscontrasse la congruità della spesa prevista in 5 mila miliardi di lire. Di questa condizione, di natura finanziaria, non mi sovviene.

BIANCHI GERARDO. Ero presente anche io ieri alla seduta della Commissione bilancio: la sola condizione era appunto che i 5 miliardi fossero riconosciuti congrui dalla Commissione competente, che è la Commissione X trasporti.

PRESIDENTE. Faccio intanto presente agli onorevoli colleghi che nel Bollettino delle giunte e delle Commissioni parlamentari di ieri, il comunicato della V Commissione bilancio, in proposito recita:

« Per quanto concerne l'opportunità di integrare l'indicazione di copertura di cui all'articolo 2 del disegno di legge, il Sottosegretario Agrimi ribadisce l'opinione del Tesoro secondo la quale non sarebbe necessario un'espresso richiamo del fondo globale 1967 sul quale è accantonata una congrua posta di lire 2 miliardi, valendo a collegare tale posta con il provvedimento in esame l'autorizzazione di cui agli articoli 15 e 121 della legge di approvazione del bilancio di previsione per il 1967.

« Su quest'ultimo argomento confermano il diverso orientamento della Commissione il deputato Galli, per la maggioranza, e il deputato Raucci, per la minoranza, i quali richiamano al carattere non formale e perciò non vincolante della ripartizione degli stanziamenti di fondo globale operata dagli appositi elenchi annessi allo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, e d'altra parte ritengono che l'autorizzazione di cui agli articoli 15 e 121 della legge di bilancio valgono

solo ad autorizzare il Ministro del tesoro ad eseguire le variazioni di bilancio necessarie all'attuazione di nuove leggi di spesa, una volta che queste abbiano correttamente e completamente formulato le indicazioni di copertura tanto per gli esercizi decorsi quanto per l'esercizio in corso, così come espressamente vuole l'ultimo comma dell'articolo 81 della Costituzione.

« Dopo ulteriori interventi dei deputati De Pascalis, Maschiella, del Sottosegretario Sarti e del Presidente Orlandi, la Commissione delibera di esprimere parere favorevole a condizione che l'indicazione di copertura venga integrata con un'espresso riferimento all'accantonamento di fondo globale predisposto per l'esercizio 1967 (con formula che dovrà prevedere la riduzione e non l'imputazione a carico del corrispondente capitolo di bilancio) nonché a condizione che la competente Commissione di merito riscontri la congruità della complessiva spesa prevista in 5 miliardi al fine di riattivare la linea Cuneo-Nizza ».

Inoltre, ho potuto accertare — in via breve — che il parere trasmesso raccoglie ed esprime in modo completo le deliberazioni in quella Commissione, come è del resto nella prassi e nella logica del meccanismo che regola il nostro lavoro.

Quindi, abbiamo davanti solo due strade: o si approva il testo proposto dalla V Commissione e la proposta di legge ritorna al Senato; o non lo si approva e si replica alla V Commissione, ma in questo caso non potremmo, comunque, giungere all'approvazione dell'articolo e quindi della legge.

DEGLI ESPOSTI. Faccio una proposta. Oggi è mercoledì; abbiamo, quindi, a disposizione tutto domani e venerdì mattina. Ora, un intervento autorevole dei due membri del Governo qui presenti e del Presidente della nostra Commissione potrebbe portare la Commissione bilancio a dare un parere favorevole senza questa condizione e noi venerdì mattina potremmo tornare a riunirci e approvare la proposta di legge nel testo trasmessoci dal Senato. Se questo intervento non dovesse approdare a nulla, potremmo riunirci nuovamente — sempre in settimana — per approvare il testo proposto dalla Commissione bilancio. Insomma, penso che rinviando di un giorno potremmo creare le premesse per anticipare di un mese l'approvazione definitiva della legge.

PRESIDENTE. Faccio presente che la Commissione bilancio ha già preso una deliberazione. Ora, non è possibile che essa ritorni sul suo parere, senza che vi sia una replica for-

male della nostra Commissione, suffragata da argomentazioni.

MANCINI ANTONIO. Dopo aver ascoltato il parere della V Commissione bilancio, ritengo che la modifica da quest'ultima introdotta sia molto spiacevole, ma tuttavia fondata. Mentre sarebbe per noi difficile motivare la richiesta di revisione del parere espresso, è molto probabile, invece, che la V Commissione non si arrenda di fronte alle nostre argomentazioni. In questo caso, perderemmo due volte tempo: in primo luogo, per ritornare alla Commissione bilancio (che, oltretutto, difficilmente potrà occuparsi immediatamente della questione) e, in secondo luogo, perché probabilmente la medesima Commissione, per ragioni di tecnica contabile, insisterà sulla sua versione, il che comporterà un'altra nostra riunione per approvare il testo da inviare al Senato. Ritengo, dunque, sia opportuno approvare il testo inviato dalla V Commissione. Il problema che ci si è presentato si verifica ogni volta che l'*iter* di un provvedimento si dilunga nel tempo: son cose fatali, alle quali sia la Camera sia il Senato si sono abituati da tempo.

CANESTRARI. Anch'io ritengo che la Commissione bilancio difficilmente potrebbe mutare il proprio parere. Se non fosse per questo motivo, la proposta avanzata dall'onorevole Degli Esposti sarebbe da tutti accolta.

GASCO. Signor Presidente, dopo aver letto con più attenzione la modifica proposta dalla Commissione bilancio, ritiro la mia proposta. Mi sembra di comprendere, infatti, che la modifica in sostanza è puramente formale, rispondente semplicemente ad un principio di tecnica finanziaria. Il mio dubbio riguardava eventuali difficoltà che il Ministero del tesoro avrebbe potuto opporre al Senato.

PRESIDENTE. Non mi sembra assolutamente probabile questa eventualità.

GASCO. Pertanto, se questo dubbio è infondato, mi sembra opportuno rinviare rapidamente la proposta al Senato, che è già stato molto sollecito nell'approvarla la prima volta e lo sarà certamente anche nell'approvazione del nuovo testo emendato.

PRESIDENTE. Pongo, dunque, in votazione l'articolo 2 della proposta di legge, nel testo emendato dalla V Commissione bilancio, di cui dò nuovamente lettura:

ART. 2.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 1.000 milioni per l'anno finanziario 1966 e 2.000 milioni per

l'anno finanziario 1967, si provvede con corrispondenti riduzioni degli stanziamenti, rispettivamente, iscritti al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi, destinati a far fronte agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

(È approvato).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Esecuzione di un programma di costruzioni e di opere in conto della seconda fase del piano decennale autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per il rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato (4149).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Esecuzione di un programma di costruzioni e di opere in conto della seconda fase del piano decennale autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per il rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato ».

Il Relatore, onorevole Antonio Mancini, ha facoltà di svolgere la relazione.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Questa Commissione, in sede di discussione del bilancio 1966 e, successivamente, in sede di formulazione del parere sul piano economico quinquennale, ha rilevato l'assoluta necessità della anticipazione della seconda *tranche* del piano quinquennale di potenziamento ed ammodernamento delle ferrovie per far coincidere le date dei due documenti, cioè quello della programmazione e quello del piano quinquennale. Bisogna considerare, inoltre, che la prima *tranche* del previsto piano decennale, con encomiabile sollecitudine, è stata attuata con un certo anticipo dall'amministrazione ferroviaria: la parte non attuata si riferisce soltanto ai tempi tecnici di attesa, che sono indispensabili.

Considerata l'urgenza di riattivare e mantenere ad un ritmo tollerabile l'attività produttiva di alcuni particolari settori, che sono interessati da questa legge (ad esempio, il settore siderurgico e quello metallurgico); considerato che in pratica quando si eseguono opere di questo tipo il tempo intermedio tra lo

inizio e la fine produce molti pregiudizi al raggiungimento degli obiettivi finali e alla stessa parte nuova che è stata attivata e che attende di essere completata (non va dimenticato che quando nel medesimo organismo sono presenti delle parti strutturali nuove, sane ed efficienti ed altre parti, al contrario, ancora inefficienti, tutto il complesso funziona con il ritmo della parte non efficiente); considerato che la prima fase del quinquennio è stata superata il 30 giugno scorso e che altro ritardo si accumulerà prima di giungere alla definitiva approvazione del disegno di legge in questione, io raccomando alla Commissione di procedere senza indugio all'approvazione del provvedimento, rivolgendolo nel contempo raccomandazione vivissima al Ministro, perché le commesse di materiale rotabile siano conferite al più presto, come il congegno della legge prevede. Infatti, la legge che impegna 150 miliardi prevede, sì, una distribuzione nel tempo (un triennio) di questi investimenti, ma anche la possibilità di intercomunicazione tra i diversi stanziamenti e, quindi, un certo acceleramento nell'esecuzione.

Raccomando, inoltre, per quanto concerne lo stanziamento di 40 miliardi, che si riferisce all'ammodernamento della rete vera e propria, cioè degli impianti fissi, e non quindi al materiale rotabile, di tenere in particolare evidenza la necessità di completare le opere già iniziate, appunto per quei criteri di funzionalità ai quali mi sono poc'anzi riferito: le spese diventano produttive soltanto quando le opere sono completate. È evidente, infatti, che un'opera iniziata e non completata implica per la collettività e quindi per le finanze dello Stato un onere che non trova riscontro in nessun parallelo e contemporaneo beneficio. Anche questi tempi morti sono, quindi, quanto mai deprecabili.

Onorevole Ministro, non presenterò un apposito ordine del giorno, ma mi permetto in questa circostanza di ricordarle la nuova sistemazione degli impianti ferroviari della mia città, Pescara. In proposito, mi permetto chiamare a testimoniare questa Commissione che mi sono sempre sforzato di esprimere i miei giudizi in maniera obiettiva, senza lasciarmi influenzare in nessuna maniera da interessi locali; sicché ritengo di poter essere creduto, quando affermo che il problema della nuova sistemazione degli impianti ferroviari è vitale ed essenziale. D'altra parte, i 5 miliardi già spesi per questa opera, integrati con stanziamenti non eccessivamente rilevanti, potrebbero provocare un minimo di funzionalità e di risultati, mentre gli impianti

allo stato attuale, per il trascorrere del tempo e a causa delle intemperie, subiscono un quotidiano deterioramento.

Chiedo scusa per questo inciso di natura particolare e chiedo comprensione, se mi è consentito farlo, agli onorevoli colleghi di questa Commissione.

Rinnovando la mia esortazione, esprimo il parere che questo provvedimento debba essere prontamente approntato e, quel che più conta, prontamente attuato, in modo che, come è stato fatto per la prima fase del piano quinquennale, anche in questo caso l'amministrazione ferroviaria ottenga subito i migliori risultati dalle disponibilità che saranno ad essa attribuite.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BIANCHI GERARDO. Esprimendo parere favorevole a questo disegno di legge, mi associo totalmente alla relazione dell'onorevole Mancini: effettivamente, questo provvedimento viene a soddisfare legittime esigenze che necessitano di una urgente presa di posizione e di una pronta soluzione.

Molto opportunamente la relazione che accompagna il disegno di legge prospetta la necessità « di non creare soluzione di continuità nell'esecuzione del piano decennale, che pregiudicherebbe l'unità e l'organicità con le quali il piano stesso è stato concepito nelle sue diverse parti e nei successivi tempi di sviluppo ». Mi sia consentito, per altro, di associarmi a quanto ha detto l'onorevole relatore, raccomandando all'onorevole Ministro, che so dinamico e attivissimo, di fare in modo di superare certi pur necessari scogli burocratici. Anche se il disegno di legge deve ancora passare all'esame dell'altro ramo del Parlamento, una volta che sia approvato da questa Commissione, si potrebbe subito dare inizio alla parte, diciamo così, formale e burocratica, in quanto molte aziende e quindi molti lavoratori attendono questo provvedimento per poter riprendere il lavoro a pieno orario.

Questo è un particolare che - io credo - non può trovare insensibile nessuno di noi, dall'onorevole Ministro al Presidente della Commissione e a noi tutti. È, quindi, da auspicare, che si incominci subito a mettere in moto la macchina burocratica: questo sarebbe un altro merito che, in aggiunta ai tanti già acquisiti, l'onorevole Ministro acquisterebbe di fronte a questi lavoratori che attendono con ansia di poter riprendere il lavoro a pieno ritmo.

Tutti sappiamo che occorre un certo lasso di tempo alla Direzione delle ferrovie per pre-

disporre l'inizio dei lavori: anche se i progetti sono pronti, anche se i disegni sono stati già fatti, bisogna procedere all'assegnazione, nei modi consuetudinari, dei progetti medesimi alle varie ditte, le quali, a loro volta, devono fare le ordinazioni delle necessarie materie prime; per cui praticamente il lavoro vero e proprio comincerebbe fra 3-4-5 mesi. E poiché, ripeto, in molte aziende gli operai lavorano ad orario ridotto, se non sono addirittura sospesi, più presto si passerà alla fase di attuazione di questo provvedimento, più presto questi lavoratori potranno riprendere la loro normale attività.

MARCHESI. Dirò subito che non frapperemo ostacoli all'*iter* di questo disegno di legge. Non possiamo, però, tacere alcune nostre preoccupazioni e non dire alcune cose che sono strettamente connesse con la materia in discussione.

Gli onorevoli colleghi che nella passata legislatura fecero parte di questa Commissione ricorderanno certamente come il nostro gruppo, verso la fine del 1961, chiese la remissione in aula dell'originario disegno di legge che il Governo di allora aveva presentato per finanziare un programma decennale di ammodernamento, di riclassamento e di potenziamento delle ferrovie. Tale disegno di legge prevedeva una spesa di soli 800 miliardi, somma notevolmente inferiore a quella preventivata dalla commissione governativa presieduta dal professor Saraceno. Nel primo quinquennio di attuazione del programma si sarebbero dovuti spendere 500 miliardi, nel secondo quinquennio 300.

Volemmo allora che il provvedimento fosse rimesso all'esame dell'Assemblea, perché eravamo d'avviso che il problema delle ferrovie dovesse essere affrontato nella sua interezza e non parzialmente come ci veniva proposto. Il Parlamento accolse la nostra istanza. Fu infatti approvato un piano decennale in armonia con la previsione fatta dalla Commissione Saraceno, Longo e Onida, previsione che teneva conto, a sua volta, di un piano di opere predisposto dalla direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Allorché il Parlamento con la legge 27 aprile 62, n. 211, decise di autorizzare la spesa di 1.500 miliardi intese riferirsi al potenziamento, all'ammodernamento ed al riclassamento di tutti i 16 mila chilometri di linee che costituivano allora la rete ferroviaria. La stessa relazione degli esperti aveva suddiviso le occorrenze finanziarie fra linee principali, linee complementari e linee a scarso traffico.

In sede di attuazione della prima fase del programma, durante questi 5 anni, le cose sono andate diversamente: soltanto su una parte della rete, è stato concentrato lo sforzo di riclassamento e di ammodernamento. Il resto si è del tutto trascurato, con gravi danni anche di prospettiva.

Oggi ci troviamo di fronte a serie sconosciute. Non sappiamo, ad esempio, quanti chilometri di linea l'Azienda ferroviaria intenda effettivamente abbandonare. Ufficialmente si parla di 5 mila chilometri, ma pare che in realtà si miri ad un dimezzamento della rete e a una sensibile riduzione dei servizi anche nella parte destinata a sopravvivere. I provvedimenti soppressivi si succedono con sempre maggiore intensità, per nulla inceptati dalle procedure a cui poco fa si è accennato e dei pareri contrari degli Enti locali.

Nessun Ministro ci ha ancora detto quali siano, a tale riguardo, le intenzioni del Governo. L'obiettivo del piano decennale, così come venne presupposto dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, si è modificato nel corso di questi 5 anni? Quale parte della rete e dei servizi è ancora considerata dal programma? Che queste cose fossero chiarite nel momento in cui ci si accinge a finanziare la seconda fase del piano. La situazione delle ferrovie diventa sempre più preoccupante. Alcune linee, che erano ancora efficienti nel 1961, hanno cessato o stanno cessando di esserlo. I rami « secchi » sono diventati e diventano sempre più numerosi, ma tutti sanno che a rendere « secco » un tronco ferroviario giovano mille espedienti: per esempio, quello di compilare orari assurdi tali cioè da scoraggiare gli utenti dal servirsi della ferrovia. Questo è anzi uno degli espedienti preferiti nel settore viaggiatori. Una serie di dati, riferiti a periodi diversi e a diverse località della rete, potrebbe mettere in evidenza l'importanza. Ma molte cose, a proposito di come si può riuscire a dissuadere lo utente dal preferire la ferrovia ad altri mezzi di trasporto, dovrebbero dirsi specialmente in ordine a tutta l'organizzazione del servizio merci e bagagli. Quelle che possono apparire negligenze o inavvertenze sono il più delle volte il risultato inconfondibile di una scelta politica.

Nel 1962, quando il Parlamento votò la legge n. 211 orientandosi verso la soluzione radicale del problema ferroviario, da noi caldeggiata, il nostro gruppo ritenne che si fosse fatta una scelta relativamente irreversibile di politica dei trasporti e che il Governo intendesse finalmente assegnare all'Azienda ferroviaria dello Stato quella funzione di volo

che essa dovrebbe avere nel settore. Ci illudemmo che, con la determinazione di quel punto fermo, il problema del coordinamento stesse per essere avviato a soluzione. Votammo la legge auspicando e sollecitando tutta la serie di riforme che essa postulava e che rendeva urgente nel campo dei trasporti. La politica fatta dal Governo in questi cinque anni ci ha completamente disilluso. La motorizzazione è stata favorita in tutti i modi ed ha continuato ad espandersi senza limite alcuno. Gli autostradali hanno continuato ad avere il primo posto, che manterranno nel prossimo futuro. Il piano quinquennale di sviluppo economico riserva loro infatti uno speciale trattamento. Le nostre obiezioni, durante la discussione del piano, sono state respinte senza sostanziali argomentazioni, benché mettersero in rilievo le incongruenze evidentissime contenute nel capitolo dedicato ai trasporti.

In Italia, oltre il 70 per cento dei trasporti di superficie, sia viaggiatori che merci, si svolge su strada. Ciò non avviene né in Francia né in Germania, né nel Benelux, né in Austria né in Svizzera, per non parlare dei Paesi dell'est europeo. Potrei dare lettura di alcuni dati al tempo stesso significativi e preoccupanti.

Il Governo viene a proporci questo provvedimento dopo che qualche mese fa si associò, con un disegno di legge, alle iniziative Bima e Foderaro volti ad autorizzare l'aumento delle portate degli automezzi per il trasporto di cose. Nel momento stesso in cui si chiede al Paese uno sforzo considerevole per migliorare le condizioni di un'Azienda di Stato che ha raggiunto un *deficit* di esercizio di 317 miliardi si portano avanti spregiudicatamente progetti legislativi che tendono a potenziare la capacità concorrenziale del mezzo finora più favorito e già in posizione d'insuperabile vantaggio. Per il settore viaggiatori si parla ormai di estensione delle concessioni dei trasporti di linea anche ai tratti autostradali paralleli alle ferrovie. Il piano decennale ferroviario, presupponeva una disciplina dei trasporti stradali e un loro riequilibrio graduale. Invece la situazione nelle nostre strade si è fatta, in questi cinque anni, ancor più seria e caotica di quanto già non fosse. C'è dunque una manifesta contraddizione tra quello che il Governo fa in campo ferroviario proponendo l'odierno provvedimento e quello che fa o lascia fare in altre antitetiche direzioni. Quale direttiva politica se ne può desumere?

Ciò che possiamo affermare con certezza è che in tutti questi anni la politica seguita

dal Governo ha tenuto largamente conto degli interessi della Fiat, e delle altre imprese le cui fortune sono legate allo sviluppo dei trasporti stradali, sacrificando con inqualificabile prodigalità quelli collettivi.

Eppure il Parlamento lo aveva concretamente impegnato in senso opposto quando, nel 1962, votò la legge ferroviaria autorizzando una spesa di ben 1.500 miliardi! Ma se le ferrovie sono in crisi neanche l'autotrasporto versa in prosperità. La concorrenza si svolge in condizioni veramente paradossali. Nessuno potrà mai calcolare, per esempio, la somma di sacrifici e di sforzi spesso sovraumani che migliaia e migliaia di camionisti sottoposti a turni bestiali, immola sull'altare della concorrenza. L'autotrasporto merci opera nel proprio ambito in condizioni economiche di estrema difficoltà proprio in ragione del numero degli operatori e dei mezzi a cui si è dato accesso nel mercato senza preoccuparci della sorte che sarebbe stata riservata da un futuro più o meno lontano a tanta povera gente ingiustamente illusa.

Prima di votare questo disegno di legge, vorremmo dunque sapere quali sono le intenzioni del Governo in ordine alla politica generale dei trasporti. È in corso una campagna accanita contro le ferrovie dello Stato che si rincrudisce ad ogni approvazione di bilancio, allorché viene annunciato il progresso del *deficit* di esercizio.

Per il 1967 si sono previsti 317 miliardi; gli anni venturi assai probabilmente il disavanzo sarà maggiore, anche in conseguenza degli effetti del provvedimento di cui stiamo ora discutendo. È noto infatti che i ratei di interesse saranno a carico dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, limitandosi il Tesoro a far fronte alle quote di ammortamento del capitale.

Il Paese ha bisogno di essere tranquillizzato sul futuro delle ferrovie, ma questa tranquillità può derivargli solo dalla conoscenza del tipo di politica che il Governo intende fare nell'insieme del settore. Il modo stesso in cui avvengono le soppressioni di linee lascia perplessi: alcuni tratti, chiusi al servizio viaggiatori, rimangono aperti al servizio merci o viceversa. Scopo di queste operazioni è, ovviamente, la riduzione delle spese. Ma quali concrete economie si ottengono in questi casi considerato che le spese essenziali di esercizio restano pressoché invariate? Occorre maggior coerenza o, quanto meno, maggior chiarezza.

In Italia, dove si parla molto del *deficit* della rete stabile, non si sente mai dir nulla

della situazione non meno grave delle ferrovie concesse all'industria privata; per le quali lo Stato oggi spende circa 35 miliardi all'anno, fra sovvenzioni e sussidi integrativi di esercizio. Anche il problema di queste ferrovie va esaminato in connessione con quello della gestione di Stato. Trattasi di una rete pari ad un quarto della rete stabile. Noi abbiamo chiesto più volte al Governo (purtroppo senza esito) di riferire alla Commissione sullo stato delle ferrovie concesse ai privati e sul loro destino. Insistiamo sulla necessità di una discussione sull'argomento.

Queste, onorevoli colleghi, sono le principali riserve che il gruppo comunista desiderava esporre alla Commissione in questa occasione pur annunciando un voto favorevole alla legge di cui si tratta. L'atteggiamento contraddittorio del Governo (così dannoso all'interesse generale) non poteva non essere messo in luce.

Qualche anno fa corse perfino voce che il piano decennale ferroviario sarebbe stato limitato alla prima fase.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. In quegli anni ero ancora assente giustificato dal Governo!

MARCHESI. Pensammo che il Governo fosse stato indotto a sconfessare apertamente la direttiva fissata dal Parlamento con la legge n. 211 del 1962. Abbiamo visto invece come il Ministro dei trasporti con questo disegno di legge dia praticamente l'avvio alla seconda fase del piano decennale. Molte cose sono mutate rispetto al 1962: la situazione è diventata più problematica e perciò più difficile da dominare. Questo Governo, che è una proiezione di quello di allora, quali impegni assume per garantire i buoni effetti di questa legge? Quali misure adotterà per rimuovere gli ostacoli che al rinnovamento dell'Azienda ferroviaria oppone il disordine imperante nel settore dei trasporti?

Cinque anni fa le possibilità di rimediare, di modificare, di migliorare erano maggiori di oggi. Oggi perciò vi è bisogno di una volontà più decisa e più tenace se si vuole veramente fare qualche cosa di nuovo, l'azione disciplinatrice richiede un impegno serio e responsabile che investa tutti i settori dei trasporti per coordinarli ad un solo fine.

Approvando questo disegno di legge noi compiamo un atto di coerenza con quanto facemmo votando la legge fondamentale a cui esso si riallaccia, convinti però che questo provvedimento non produrrà alcun risultato positivo senza un radicale mutamento della politica generale dei trasporti e senza una

precisazione del ruolo che si vuole assegnare nello svolgimento di questa fondamentale attività dell'Azienda ferroviaria. È necessario uscire dalle ambiguità e guardare ai bisogni più diffusi della collettività nazionale per soddisfarli con i mezzi più adeguati e più economici.

La linea politica del nostro gruppo è sempre stata chiara e lineare.

Quando, mesi or sono, domandammo la remissione in Assemblea delle proposte di legge Bima e Foderaro, concernenti modifiche alle portate delle motrici degli autocarri, fummo coerenti con il voto dato alla legge n. 211 nel 1962. Ispirati alla stessa coerenza furono gli emendamenti da noi proposti al capitolo XI del piano di sviluppo economico quinquennale attualmente all'esame del Senato. Nel momento in cui ci disponiamo a votare questa legge, esortiamo il Governo semplicemente ad essere anch'esso coerente in futuro con la volontà che ha manifestato con il redigerla e che oggi conferma col sostenerla qui.

Chiedendo il voto del Parlamento il Governo contrae una precisa responsabilità e un obbligo di lealtà verso il Parlamento stesso e verso il Paese. A quest'obbligo noi lo richiameremo in avvenire, qualora esso rimanga, come è già accaduto in casi analoghi, senza adempimento.

MACCHIAVELLI. Il collega Marchesi ha posto un problema di fondo che non interessa soltanto l'opposizione, ma anche la maggioranza. L'onorevole Presidente sa che io, quale relatore di alcuni provvedimenti legislativi riguardanti il settore dei trasporti, mi sono permesso di parlarne con lui, chiedendo che il problema venisse affrontato nella sua interezza, anche per risolvere il conflitto tra il trasporto su rotaia e il trasporto su gomma, il quale ultimo, come è noto, riguarda ben 140 mila unità artigiane, di cui non possiamo non tener conto. Credo però che un discorso di questo genere — che è indispensabile affrontare — lo si possa fare in un secondo momento, chiedendo, visto che abbiamo il piacere di avere qui presente l'onorevole Ministro, che si dedichi almeno una seduta *ad hoc* della nostra Commissione per esaminare tutte le componenti e per considerare quello che dobbiamo e possiamo fare, avendo nel contempo dal rappresentante del Governo una esposizione più precisa di che cosa intenda fare il Governo a questo proposito. Del resto noi sappiamo che il Governo ha delle idee in proposito, tanto è vero che le sta portando avanti e che esso, oggi, si mette a nostra di-

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 LUGLIO 1967

sposizione per discutere ed approvare il presente disegno di legge interessante il rिकासamento, il rinnovamento, l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie dello Stato.

Si tratta, a nostro avviso, di un problema indilazionabile per diversi motivi, che sono stati già accennati in gran parte dallo onorevole relatore, che è stato, come sempre, conciso ma molto chiaro, e che ha ricordato innanzi tutto la necessità di una continuità del rinnovamento e del potenziamento delle ferrovie, così come è previsto dalla legge n. 211. Abbiamo inoltre la necessità di sottolineare qui che il nostro parco ferroviario, malgrado gli sforzi già compiuti, è assolutamente inadeguato ed insufficiente alle nuove maggiori esigenze e non possiamo pretendere di potenziare le ferrovie dello Stato se non mettiamo a sua disposizione un parco vagoni adeguato ai tempi.

Io non voglio qui introdurre una questione che riguarda, per esempio, una linea internazionale che una volta era una grande linea ferroviaria e cioè la Roma-Genova-Torino-Parigi. Tuttavia sappiamo che su questa linea esistono delle vetture che, se non sono antidiluviane, poco manca: infatti sono certamente inadeguate alla importanza di una linea internazionale di questa portata.

Abbiamo ancora un problema gravissimo, qui ricordato anche dal collega Bianchi: quello delle aziende che si interessano al settore della costruzione e della riparazione di vagoni ferroviari e di locomotori. Per esempio, nella mia zona, come è noto, vi è la grossa crisi della Brown-Boveri e quella non meno preoccupante della Piaggio, che recentemente ha licenziato 240 operai, proprio perché, non avendo carico di lavoro, non è in condizione di poter mantenere l'occupazione operaia. Quindi questo provvedimento, se lo esaminiamo nella sua interezza, vediamo che serve diverse componenti, tutte positive, per il settore dei trasporti e per quello delle costruzioni. Cioè è un provvedimento che, a mio modo di vedere, se ha un difetto, è quello di aver previsto soltanto 110 miliardi (avremmo voluto che ne avesse previsti di più) per gli impianti mobili e 40 miliardi per quanto concerne gli impianti fissi. Tuttavia sappiamo che si tratta di uno stralcio perché ci troviamo in una fase transitoria, sicché, se un invito, un augurio, un impegno possiamo rivolgere all'onorevole rappresentante del Governo, che queste cose sente più di noi perché Ministro interessato, è che tutto questo piano si possa sviluppare in tutta la sua in-

terezza per il potenziamento delle ferrovie dello Stato, nell'interesse del bilancio, nell'interesse delle ferrovie e dell'azienda dei trasporti, nell'interesse dei cittadini e anche di quei lavoratori che, essendo impegnati in aziende direttamente interessate a questo problema, devono veder risolti quelli che sono i loro problemi specifici dell'occupazione; grossi problemi specialmente nella zona della mia Genova, dove l'occupazione operaia ha subito una grave contrazione di ben 25 mila unità lavorative nel giro di questi ultimi 4 anni.

DE CAPUA. Signor Presidente, il disegno di legge in discussione — per il quale obiettivamente opinio non si possa non dare parere favorevole — apre certo un tema di politica generale che, a me pare, possa investire la competenza di più Commissioni legislative, oltre la nostra. Il problema dei trasporti in Italia, nella competizione tra strada e rotaia, non è sorto ieri, è fortemente avvertito oggi e non morirà in avvenire.

Noi abbiamo il dovere, onorevole relatore, di dire chiaramente che non c'è un problema di maggioranza o di minoranza: c'è invece il problema anche politico che ciascuno di noi, con consapevolezza, esprima la propria posizione obiettiva in ordine a questo tema. A me sembra di dover dire con estrema chiarezza che un deputato, sia pure di maggioranza, non può consentire che si continui a dare una certa preferenza di metodo, di interessi e di possibilità ad uno dei mezzi in discussione, quale è la strada, pretendendo allo stesso tempo che le ferrovie si carichino delle passività del servizio.

Ho sempre detto onorevole Ministro che a mio avviso non esistono « rami secchi », perché diversamente tutti i tronchi ferroviari dovrebbero essere considerati tali. Chiedo infatti a lei, uomo illustre e competente in materia di trasporti, di indicarmi quale tronco ferroviario possa oggi considerarsi attivo. Oggi non esiste tronco ferroviario attivo, proprio perché questo nostro mezzo di trasporto ha il carico di dover affrontare e risolvere nel miglior modo possibile le esigenze della collettività. D'altra parte è immanente nel concetto di concessionario di autoservizi l'idea di servire — ove non ci fosse alcun controllo — il più malamente possibile e di badare soltanto ad aumentare il proprio tornaconto.

Quindi nelle nostre ferrovie non esistono « rami secchi », ma « rami vecchi ». Perciò vorrei pregare gli onorevoli colleghi di sostituire, nei discorsi, alle parole: « rami secchi » le altre: « rami vecchi ». È innegabile infatti

che subito dopo la guerra abbiamo dovuto utilizzare tutte quelle parti dell'armamento sopravvissute alla distruzione, forse non idonee a quel servizio veloce e comodo che oggi si richiede anche e soprattutto alle ferrovie.

Condividendo gran parte delle dichiarazioni fatte in precedenza dai colleghi intervenuti nel dibattito, desidererei che l'onorevole Ministro ci dicesse se non sia il caso di utilizzare questa somma stanziata per ammodernare e potenziare il nostro sistema ferroviario, senza distinguere quei tronchi ferroviari che taluni si affannano a dichiarare « rami secchi ». Il miglior metodo per il potenziamento delle ferrovie è quello di non trascurare l'armamento; perché, diversamente, si potrebbe andare incontro al pericolo di quei sinistri ferroviari che contribuirebbero certamente ad avvalorare la tesi dei sostenitori della soppressione di taluni tronchi ferroviari.

Onorevole Ministro, in un convegno del mio collegio, che ebbe per tema di discussione « la ferrovia Barletta-Spinazzola » mi sono permesso di trattare temi che io non porterò in questa sede, in quanto riguardano aspetti ed esigenze di questa linea ferroviaria del mio collegio elettorale. Tengo però a precisare che in quella sede ebbi a dichiarare che si era tentato di presentare come « ramo secco » un tronco ferroviario che tale non è. Perché, è evidente che quando si fa partire sullo stesso percorso un treno cinque minuti dopo che è partito un autobus, l'affluenza dei viaggiatori nei riguardi del treno non può che essere minima. Ed è ridotta l'affluenza stessa se non viene accolta la richiesta di ripristino di talune « fermate » che in passato dettero linfa al traffico. Io dissi chiaramente in quella assemblea che mi sarei vantato di un voto contrario dinanzi alla mia stessa maggioranza qualora il problema non fosse stato risolto nel modo più obiettivo.

Questa mia dichiarazione desidero, qui ripetere. Poiché è questo il momento adatto per farlo e per restare meritevole di permanere al mio posto di deputato di maggioranza. Ricordo bene alcuni, diversi, episodi di vita vissuta dell'onorevole Scalfaro che dimostrano come egli sia un galantuomo puro e un democratico vero. Sono sicuro, quindi, che l'onorevole Scalfaro risponderà favorevolmente a questa mia richiesta, che cioè assegnando le somme di questo provvedimento-stralcio, con cui si intende potenziare la nostra rete ferroviaria, non si facciano distinzioni tra rami secchi e rami attivi, perché « sono tutti vecchi », mentre debbono essere convenientemente potenziati per renderli tutti at-

tivi, per le evidenti necessità di vita quotidiana delle nostre popolazioni interessate.

Perché non può nemmeno concepirsi una politica dell'amministrazione ferroviaria che possa recidere, che possa abolire tronchi ferroviari, ignorando queste necessità; poiché significherebbe, secondo noi, voler impedire lo sviluppo della economia regionale e provinciale delle medesime popolazioni.

Logicamente — e concludo — io mi riferisco a tutti quei casi dove non risulti acclarata sufficientemente la idoneità della strada sulla quale dovrebbe sopravvivere il « più fortunato » servizio sostitutivo automobilistico che spesso — troppo spesso — ciascuno di noi denuncia con interrogazioni e interpellanze insufficienti, carente e, qualche volta, anche pericoloso.

DEGLI ESPOSTI. Vorrei rendere più esplicita una domanda che è già affiorata in alcuni interventi. Qui si parla di approntamento del programma complessivo per la restante parte della somma prevista per il secondo quinquennio. Sarei interessato a conoscere i tempi di elaborazione di questo studio, ed entro quale mese il Ministro prevede di poter presentare l'apposito disegno di legge, e vorrei anche sapere se nel contesto di questo studio si tiene conto del deprezzamento del valore della lira rispetto al valore che essa aveva quando fu ipotizzata la somma di 1.500 miliardi scorporabili nelle due *tranches* di 800 miliardi e 700 miliardi.

FIUMANÒ. Io concordo con le preoccupazioni e con le critiche che il collega Marchesi ha svolto per conto del nostro gruppo. Mi pare però che al disegno di legge bisognerebbe fare un'altra critica relativa ai limiti del disegno stesso; perché in definitiva esso autorizza l'amministrazione ferroviaria ad assumere impegni per 150 miliardi sull'intera somma di 700 miliardi di cui alla seconda *tranche*. Ora, io credo che le esigenze di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria siano tali da richiedere ben altro che la somma di 150 miliardi. È vero che si dice che questo è un provvedimento-stralcio in attesa dell'approntamento del programma per gli ultimi 5 anni. Ma io so che già in questo momento l'esigenza sarebbe di approntare un disegno di legge che impegni l'intera somma. E non è questa una affermazione gratuita. Non solo lei, onorevole Ministro, ma anche i Ministri che l'hanno preceduto nelle loro relazioni annuali hanno sempre sollecitato il Governo e per esso il Tesoro a tenere conto del fatto che sarebbe necessario un anticipo nella realiz-

zazione dei programmi: non parlavano di provvedimenti-stralcio! Per lo meno questo è quanto ho ricavato dalla relazione al bilancio e dalle relazioni annuali sullo stato di applicazione della legge n. 211.

Del resto mi pare che la giustificazione adottata per un provvedimento-stralcio non abbia fondamento nella realtà. È vero che nella relazione al disegno di legge i Ministri proponenti sottolineano che si propone questo provvedimento-stralcio in attesa che venga approntato il programma per la seconda parte. Però noi sappiamo che l'articolo 2 della legge n. 211 al secondo comma stabilisce: « Entro il 30 giugno 1966 il Ministro per i trasporti, d'intesa con i Ministri per il bilancio e per il tesoro, presenterà al Parlamento una relazione sull'esecuzione data nel quadriennio al piano, formulando, previo parere del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato e nel quadro della programmazione generale, le proposte per gli interventi e la spesa per il secondo piano quinquennale ».

Ora, immagino che il programma sia già stato preparato, che esista già, dal momento che, questo, forma oggetto di un impegno tassativo contenuto appunto in questo secondo comma dell'articolo 2 della legge n. 211.

Ricordo ancora che pure in occasione dell'ultima discussione del bilancio di previsione il Ministro ha sollecitato, evidentemente dal Governo e dal Ministero del tesoro, l'autorizzazione ad assumere impegni di spesa per la somma totale di 700 miliardi. Quindi, concludendo su questo punto, ritengo che il disegno di legge sia criticabile anche per i suoi limiti, in quanto non corrisponde alle effettive esigenze dell'amministrazione ferroviaria che ha bisogno di un provvedimento definitivo che utilizzi l'intera somma di 700 miliardi.

Desidero fare un'altra osservazione. In questi ultimi mesi — l'onorevole Ministro e gli onorevoli colleghi lo sanno — non solo da parte delle aziende del settore delle costruzioni ferroviarie del Mezzogiorno, ma anche da parte delle aziende del ramo situate in altre regioni del nostro paese vi è stata una presa di posizione per sollecitare nuove commesse di fronte ad una situazione che vede un aumento pauroso della disoccupazione in questo settore delle costruzioni ferroviarie, che fa capo quasi per intero alla Finmeccanica. Nei mesi scorsi, anche in aula, ad esempio, ci siamo dovuti interessare della situazione delle Officine meccaniche calabresi in cogestione tra IRI e FIAT. Questa fabbrica è stata costruita recentemente (è in funzione dal 1964) ed è già in crisi perché le commesse, le quali

in definitiva erano state il motivo del sorgere di questa fabbrica, sono venute meno per il fatto che l'amministrazione ferroviaria aveva assolto i compiti di cui alla prima parte del piano decennale.

Quindi, in attesa che il programma di ristrutturazione del settore — in questo momento di fronte al Comitato per la programmazione nazionale di cui è responsabile il Sottosegretario Caron — arrivi alla conclusione, sarebbe stato augurabile, nell'interesse dell'amministrazione e per accelerare il rinnovamento, riclassamento, ammodernamento delle linee, degli impianti e dei materiali, ed anche in considerazione di queste sollecitazioni che vengono dall'intero settore delle costruzioni ferroviarie — mi pare si tratti di 63 aziende con 40 mila lavoratori — che il Governo autorizzasse l'amministrazione ferroviaria ad assumere impegni per 700 miliardi e non solo per 150 miliardi.

Ritengo quindi il disegno di legge criticabile anche da questo punto di vista in quanto non tiene conto della effettiva situazione. È evidente che le sollecitazioni dell'amministrazione ferroviaria intese ad ottenere l'autorizzazione ad impegnare l'intera somma non sono state accolte. Anche in questo caso ha avuto quindi buon gioco il blocco della spesa pubblica, che però, se poteva avere un valore fino ad un anno fa, non dovrebbe averne più in questo momento, quando tutti sono concordi nell'ammettere una certa ripresa dell'economia nazionale.

FRANCO RAFFAELE. Signor Presidente, vorrei sapere dal Ministro, prima della conclusione di questa discussione a carattere generale, se una parte di quei 40 miliardi destinati al rinnovamento, riclassamento, potenziamento e ammodernamento degli impianti fissi per adeguare le linee principali della nostra rete ferroviaria, servirà alla costruzione del secondo binario sulla Trieste-Venezia, secondo binario che è stato richiesto da tutti, a cominciare dalla regione Friuli-Venezia Giulia, dal comune di Trieste, dalla provincia di Trieste, per adeguare la nostra rete ferroviaria e portarla almeno a quel livello che aveva raggiunto ai tempi della prima guerra mondiale. Abbiamo ancora un solo binario: la guerra per noi non è ancora finita! Da 22 anni abbiamo un solo binario, come nel 1907. Mentre nel 1914 i binari sono diventati due, ora stiamo tornando indietro. E non si faccia, anche in questo caso, la politica dei « rami secchi ». Mesi fa ho avuto occasione di chiedere ad un montanaro che andava in cerca dei rami secchi nel bosco perché non

aveva soldi per comprare la legna se si trovavano sempre dei rami secchi. Ed egli mi ha risposto: « Tagliamo i rami verdi e quindici giorni dopo veniamo a prenderli, perché sono diventati secchi ». Non andiamo dunque avanti con questo sistema, signor Ministro senza attrezzare le ferrovie, per dimostrare che i rami sono realmente secchi.

La linea ferroviaria in questione interessa il commercio e il transito, ed è pertanto di aiuto al porto di Trieste. Abbiamo erogato stanziamenti a favore del porto di Trieste, ma se manca la linea ferroviaria adatta, gli stanziamenti non servono a nulla. Ecco dunque la necessità che si adegui la linea ferroviaria con un doppio binario e che, inoltre, si ammoderni la linea di Udine-Tarvisio, in collegamento con l'Austria. Si tratta di necessità che abbiamo più volte messo in evidenza. Se ne tenga, dunque, conto in questa seconda fase dei lavori. Ci auguriamo che il detto secondo il quale « l'Italia finisce a Mestre » sia superato e che l'Italia finisca davvero a Trieste.

ALBA. A proposito del problema dei rami secchi, non posso non ricordare una vicenda del porto di Bari, al quale sono interessato. In merito ad un terrapieno di 30 ettari, necessario al porto di Bari, il Ministro dei lavori pubblici, da me sollecitato per l'approvazione, ha inviato una lettera in cui si afferma che la utilizzazione di detto terrapieno deve essere condizionata al parere del comitato della programmazione regionale. Io sono convinto che qualunque disposizione da prendere a proposito del problema dei rami secchi debba passare al vaglio di un attento studio da parte dei comitati regionali per la programmazione economica. Però, che cosa sta succedendo?

PRESIDENTE. Onorevole Alba, questo principio è stato accolto in diverse sedi.

ALBA. Indubbiamente, si tratta di problemi seri, che non possono essere avulsi da considerazioni di carattere nazionale. Ma, per evitare preoccupazioni, del resto già espresse da molti colleghi, desidero rivolgere anche un'altra raccomandazione al Ministro.

Ho avuto l'impressione che l'amministrazione ferroviaria agisca a volte al di fuori della vita e dello sviluppo dell'economia regionale e provinciale. Inoltre, ho avuto l'impressione che, soprattutto per quanto riguarda gli appalti (si tratta di opere per centinaia di miliardi), esista una specie di monopolio, una specie di ambiente chiuso nei confronti degli appaltatori. Detti appaltatori, fortunatissimi, riescono in questi casi a godere di vere e proprie fortune economiche. Naturalmente, io

auguro queste ultime a tutti, ma è necessario che il Ministro, con diligenza politica, approfondisca questo settore.

DEGLI ESPOSTI. Purché per risolvere la questione non la si peggiori, come si è fatto a Bologna, dove si è eliminato quel poco di buono che esisteva e si è promossa una situazione ben più grave!

BELCI. Signor Presidente, avrei desiderato evitare di prendere la parola per parlare di problemi particolari, dal momento che ciò è poco opportuno in sede di discussione di un problema di carattere generale. Ma ritengo sia mio dovere sottolineare due aspetti relativi al tronco ferroviario Venezia-Trieste (aspetti politici, non tecnici). In primo luogo, faccio presente che il vecchio doppio binario collegava due importanti aree del paese; in secondo luogo, faccio presente che l'obiezione dell'amministrazione ferroviaria all'esecuzione del raddoppio (che non è stata negata, bensì rinviata alla seconda fase) attiene alla sufficiente potenzialità dell'attuale unico binario. È giusto che si segua il criterio di utilizzare completamente la potenzialità esistente, quando si procede a valutazioni economiche relative a zone di nuovo sviluppo. Ma in questo caso si tratta di una vecchia zona sviluppata che, come dicono gli economisti, è in decadenza relativa. Si tratta dunque di incentivare il traffico verso il porto di Trieste. Se continuiamo a seguire il criterio della misurazione della potenzialità, manterremo in condizioni di staticità l'avviamento del traffico verso il porto di Trieste. Chiedo dunque che questo problema sia valutato sul piano politico-economico e non solo sotto il profilo tecnico, altrimenti finiremmo con l'inaridire il flusso del traffico verso Trieste, continuando a considerare soltanto la capacità potenziale della seconda linea. Dunque, trattandosi di una incentivazione di carattere economico verso un'area, per non farla decadere, mi permetto di raccomandare una particolare valutazione circa le priorità di questi nuovi investimenti.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Non ho altro da aggiungere alle considerazioni già espresse.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Devo dire che qui, sostanzialmente, si è svolta una discussione sul tema, sempre interessante, della politica dei trasporti. Intendiamoci: non è che io non riconosca validi i motivi per una discussione del genere,

ma vorrei che tutti insieme avessimo la pazienza di affrontarla — se vogliamo affrontarla ancora — in una sede più immediatamente opportuna. Riconosco che, nel momento in cui si inizia la seconda fase di un piano decennale delle ferrovie, è più che opportuno discuterne, ma poiché questo piano coinvolge tutta intera una politica, non sarebbe male che si volgesse il pensiero anche al settore dell'aviazione, soprattutto in considerazione della espansione così violenta in cui negli ultimi tempi è venuto a trovarsi.

Comunque, se la Commissione ritiene di riprendere la discussione generale sul tema della politica dei trasporti, sono a disposizione e farò anche proposte più concrete.

Desidero aggiungere, tuttavia, che una discussione siffatta, per la verità, è emersa anche nel corso di altri dibattiti di questa Commissione, come ha detto anche l'onorevole Marchesi. Preciso pure che se gli onorevoli colleghi desiderano che una simile discussione sia fatta in Aula, per me va benissimo, anche se penso che, se avessimo modo di discuterne in questa sede, in un certo numero di sedute, magari assistiti da funzionari al fine di avere notizie precise di natura tecnica, probabilmente raggiungeremmo risultati certamente più positivi e, nello stesso tempo, ne trarremmo maggiore soddisfazione.

Gli onorevoli colleghi che hanno occasione di incontrarmi con maggiore frequenza, per ragioni di ufficio, sanno che per principio non rifugio dalle mie responsabilità, anzi sono lieto di discutere ogni qualvolta ne sono richiesto; pertanto, la proposta che faccio in questo momento non è dettata dal gusto di un rinvio fine a se stesso. D'altra parte, tutti sanno da quali esigenze nasca questo discorso che noi oggi vogliamo impostare. E poiché non amo lasciare le cose in posizioni di ombra dirò che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile da un anno e più ha mosso, come era suo dovere, ogni pedina per accelerare questa procedura nella sua globalità, al fine di poter dare inizio con tranquillità alla seconda fase del piano decennale; a questo fine, onorevole Degli Esposti, ha già preparato, sia gli studi di ciò che deve essere fatto, sia le valutazioni d'ordine finanziario conseguenti al fatto che la moneta ha avuto in questi ultimi tempi un certo, diciamo così, scivolamento, per cui evidentemente ciò che poteva essere, teoricamente, fattibile nel 1962 con 1.500 miliardi, non è, in pratica fattibile nel corso di questi cinque anni che ci separano dal 1972.

L'onorevole De Capua ha detto che i rami ferroviari o sono tutti secchi, o sono tutti buoni. In fondo, c'è anche del vero in questo.

Non vi è dubbio che, se su un ramo cosiddetto secco si operasse immediatamente un intervento, attraverso la creazione di impianti fissi moderni, dove il treno può correre con la massima velocità, di stazioni accoglienti e ben attrezzate, di locomotori e vetture più adeguati alle esigenze moderne, probabilmente, anche per quel tanto di entusiasmo che fatti del genere determinano, vi sarebbe una ripresa considerevole del traffico. Ma, onorevoli colleghi, il problema è di vedere quanti fondi sono disponibili e quante cose debbono essere realizzate.

Posso anche accettare, soprattutto quando viene da parte dell'opposizione, l'affermazione secondo cui l'amministrazione potrebbe fare di più o la critica per una certa spesa in un certo bilancio, che potrebbe essere devoluta alle ferrovie. Ma questo apre un tema di politica generale che va al di là della competenza di questa Commissione.

Ebbene, onorevoli colleghi, qual'è la somma disponibile? Con 150 miliardi (ammesso che siano subito disponibili) che cosa si può realizzare? Il quesito si divide, a sua volta, in due parti: con 110 miliardi destinati al materiale rotabile e 40 miliardi destinati agli impianti fissi che cosa si può fare? Questo è il tema di fondo. Ora, gli onorevoli colleghi sanno — e lo confermo qui — che nel momento stesso in cui il Ministero del tesoro ed il CIPE hanno dato conferma di questo stanziamento di 150 miliardi (dopo una doverosa battaglia da me sostenuta in questo senso), si è pensato di dare corso a taluni lavori. Così, i 110 miliardi per il materiale rotabile servono nel contempo (ne hanno accennato gli onorevoli Bianchi Gerardo e Fiumanò) per dare lavoro a migliaia di persone, che attualmente lavorano ad orario ridotto o sono sospese dal lavoro.

Da questa esigenza ed in questa situazione è nato questo provvedimento. Non lo dico per estraniare questo argomento da ogni considerazione relativa alla politica generale dei trasporti, dove non può non trovare collocazione, ma per ricordare le esigenze profondamente umane, della vita di tutti i giorni, che lo hanno determinato.

Poiché il Relatore e lo stesso onorevole Marchesi ne hanno parlato, dirò che l'Azienda, prima ancora che questo provvedimento fosse presentato al Parlamento, aveva predisposto un adeguato piano perché, già prima che questo disegno di legge diventasse legge

(e personalmente farò l'impossibile perché lo diventi prima delle ferie estive), fossero iniziate le relative procedure. Posso precisare che la direzione generale, su mia iniziativa, ha già approntato tutti i necessari strumenti e sta approntando anche una certa — per ora teorica e generica — distribuzione quantitativa del lavoro, tenendo naturalmente presente che la legge ci impone di seguire una certa procedura.

Quando questo provvedimento diventerà legge, si procederà subito alle gare, guadagnando così tempo prezioso; del resto si sa già in partenza quali ditte potranno concorrere a questo tipo di gare (al riguardo, non entro nel merito di quanto ha affermato poco anzi l'onorevole Alba).

Che cosa è possibile fare, invece, per quanto concerne lo stanziamento di 40 miliardi e quello ulteriore, di cui non si conosce l'entità, in relazione alla costruzione degli impianti fissi? Certo non è pensabile — nessuno lo contesta — che l'Azienda possa agire diversamente dalle linee deliberate dal Parlamento. All'uopo faccio una proposta: La Commissione dovrebbe ascoltare le direttive di massima dell'Azienda e, a sua volta, esporre le questioni di particolare rilevanza. Aggiungo subito che, naturalmente, non si tratterebbe di un colloquio vincolante, ma solo informativo dei diversi punti di vista.

Si è parlato della politica dei « rami secchi ». Come ho già detto, ho instaurato due fasi nuove nella relativa procedura di soppressione: quella del parere di una Commissione interministeriale, nella quale è rappresentato il Ministero dei lavori pubblici, per la valutazione dell'idoneità della strada sulla quale dev'essere attuato il servizio sostitutivo, e quella del parere del Comitato regionale per la programmazione. Se ho ben compreso, lo onorevole Alba vorrebbe che il parere di tale Comitato fosse vincolante. Questa non è una questione facile da risolvere. Tuttavia, è giusto che i Comitati per la programmazione siano sentiti, perché la valutazione di « ramo secco » può meglio essere fatta a livello regionale.

Per assicurare l'onorevole Marchesi, vorrei dire che quando è stato fatto il nuovo orario, a fine maggio, ho cercato di non far sorgere la obiezione più volte fatta, secondo la quale attuiamo un servizio che impedisce alla gente di viaggiare e poi ci lamentiamo perché la gente non viaggia. Una cosa è dire che un armamento è deteriorato, la velocità non può essere aumentata, una serie di vetture non è moderna, e un'altra cosa è far giungere i

viaggiatori di un servizio esterno di pullman dopo la partenza del treno. Ritengo di poter smentire che ciò accada intenzionalmente: oltretutto, se così fosse, ci sarebbe un certo piano, mentre in effetti manca del tutto un coordinamento. Comunque, certamente è uno dei problemi più delicati. Vorrei che i membri della Commissione dessero a tale proposito dei suggerimenti, da esaminare anche singolarmente, al fine di impedire il verificarsi di certe incongruenze.

Vorrei, poi, mettere in rilievo come il provvedimento legislativo, stralcio che è stato varato la settimana scorsa, rappresenti un ulteriore passo avanti nello sforzo di adeguamento delle strutture dell'Azienda ferroviaria alle esigenze attuali. Tale stralcio ha una chiara impostazione politica: esso dimostra che si è rinviata la « cornice » della riforma, ma non la sostanza. Quando questo stralcio sarà definitivamente approvato, muterà la sostanza dei rapporti di questa Azienda. Non si è discusso sull'opportunità che l'azienda sia di Stato o di diritto pubblico, ma vorrei dire che la parte che è stata trattata, con tutta la sua impostazione giuridica, ha carattere dominante.

Un'altra questione ha valore fondamentale, quella del coordinamento. Tra le molte affermazioni dell'onorevole Marchesi, una sola non è contestabile, quella della indispensabilità del coordinamento. È necessario creare, prima delle ferie estive, una direzione generale per il coordinamento.

Sempre a proposito del coordinamento. Ho detto più volte che, se posso, vorrei passare in questa mia responsabilità ministeriale, senza provvedimenti o col minimo indispensabile di provvedimenti che dicano *no*: io non credo che in passato le ferrovie siano state molto difese dicendo no ad altri settori. Dire no non serve a nulla. Prima bisogna potenziare le ferrovie. In proposito mi sia permessa una digressione, anche se pertinente, per dire che abbiamo motivi che ci danno un conforto enorme. Tra gli altri, l'intesa tra Azienda e sindacati. Questo è un elemento vitale perché l'Azienda sia efficiente. E, poi, il « lancio » verso l'esterno. Abbiamo per la prima volta presentato al pubblico le realizzazioni delle ferrovie dello Stato. Dopo 60 anni da che esistono le nostre ferrovie, è la prima volta che si sono presentati al pubblico vagoni e locomotori. Abbiamo avuto centinaia di migliaia di visitatori a Roma. Io ho fatto anche un rapido viaggio in aereo a Copenaghen (son tornato nella stessa giornata), per ricambiare la visita del mio collega danese e presentare, nel

contempo, un locomotore non ancora presentato in Italia, in modo di invogliare l'afflusso di turisti da quella terra, che, per altro, ci manda già circa mezzo milione di turisti all'anno.

Ritornando al problema di fondo, il punto politico è certamente quello di trovare l'equilibrio fra i settori, equilibrio che deve poggiare, non sulla mortificazione di un settore per farne vivere un altro, ma sul potenziamento dei tre settori coordinati. Questo è fondamentale. Credo che in questa direzione, non solo con la politica che ci si sforza di attuare ogni giorno, ma anche con il consiglio del Parlamento e di una Commissione attiva e competente come questa, si possano raggiungere ottimi risultati. Quindi io rinnovo la richiesta che il signor Presidente, quando lo ritenga, voglia promuovere riunioni di questa Commissione per discussioni che partano dai fatti (le discussioni soltanto teoriche sono le più facili, ma anche le meno produttive: ognuno parla, dice la sua, e poi se ne va a casa e tutto finisce lì). Se si potesse qui discutere quello che le ferrovie pensano di fare nel prossimo quinquennio, probabilmente ne nascerebbe automaticamente un fatto di coordinamento. Per esempio: il giorno in cui si discutesse del raddoppio di una linea, anziché di un'altra, e contemporaneamente si parlasse degli altri collegamenti programmati nelle stesse direzioni, i problemi di coordinamento si porrebbero e si risolverebbero automaticamente.

Vorrei dire ancora una parola per ringraziare veramente in modo del tutto particolare il Relatore, onorevole Mancini Antonio, che si è sempre caricato sulle spalle le « grane » più grosse. Gli dò atto inoltre — per sottolineare anche sul piano umano la sua assoluta obiettività e serenità — che è la prima volta che ha citato il suo collegio elettorale e per un problema che non è di collegio elettorale, ma ha una importanza sua propria. E che ciò sia vero è dimostrato dal fatto che, fin dai primissimi giorni in cui ho assunto la carica al Ministero, il Direttore generale dell'Azienda, nel sottopormi i problemi pendenti, mi disse che c'era quello del completamento della stazione di Pescara. Mi ricordo anche, in proposito, che la spesa complessiva indicatami era di una ventina di miliardi. Posso aggiungere che, a seguito di tale indicazione del Direttore generale, ho fatto porre allo studio la questione, se ciò che è stato già realizzato e che lasciato così com'è finirebbe con il deteriorarsi (e in tal caso si darebbe anche un cattivo esempio al cittadino italiano che

paga le tasse) possa essere reso efficiente con una spesa minore. La questione è dunque allo studio e questo studio verrà accelerato il più possibile. La Commissione sarà certamente d'accordo con me nel ritenere che l'attenzione affettuosa e doverosa che si deve all'onorevole Mancini, che come Relatore ha dato un appoggio enorme alla soluzione dei problemi dell'Azienda, debba servire indubbiamente come spinta perché questo problema possa essere condotto o avviato a soluzione seriamente nel giro di non molti mesi. Sarò quindi lieto se entro quest'anno potrò far constatare questo al Relatore, onorevole Mancini. Il che non mi fa dimenticare il raddoppio della Venezia-Trieste ricordato dall'onorevole Franchi. Anche l'onorevole Belci mi ha diciamo così « perseguitato » per questo problema e in un incontro di alcuni mesi fa al Ministero ho dato assicurazione che nel secondo quinquennio del piano di ammodernamento delle ferrovie l'opera potrà esser fatta.

Infine, mi scuso se non ho dato più ampia ed esauriente risposta al così ampio discorso dell'onorevole Marchesi, che ha toccato tanti punti. Ad ogni modo, per i trasporti in concessione, posso assicurarvi che una commissione ministeriale ha terminato i suoi lavori in questi ultimi tempi e se ne esamineranno i risultati; per la motorizzazione, mi rifaccio a quanto si è fatto soprattutto per una sistemazione interna che era fondamentale e che si concluderà fra breve con delle norme di natura interna che sistemeranno competenze e organizzazione di uffici.

Concludo, lasciando tutta la parte che non ho potuto trattare oggi a quella discussione che io ho proposto e che il signor Presidente vorrà fissare, d'accordo con la Commissione, nel momento che riterrà più opportuno e chiedendo che questo provvedimento venga approvato, perché, se è atteso dalle ferrovie, è attesissimo dalle industrie che hanno un respiro veramente molto corto: vorrei sperare che il provvedimento fosse varato prima delle ferie, fra l'altro, per una responsabilità anche umana che sento pesare su di me in ordine alla situazione di queste industrie e dei lavoratori che da esse attendono tranquillità e serenità di vita.

PRESIDENTE. E questo l'augurio che anche noi facciamo per questo provvedimento: che possa essere varato al più presto, così come è nei voti di tutti portare a conclusione, prima delle ferie, lo stralcio del provvedimento relativo all'ordinamento del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e quindi al coordinamento dei trasporti. A questo scopo,

mi farò premura di prendere gli opportuni contatti e le necessarie intese con il Presidente della I Commissione Affari costituzionali. Quanto alla riunione, da più parti sollecitata, di una o più riunioni della nostra Commissione sulla politica generale dei trasporti, stabiliremo, d'intesa con l'onorevole Ministro, quando sarà possibile farla.

Tornando al provvedimento in esame, comunico che la Commissione bilancio ha espresso parere favorevole.

MARCHESI. Gradirei che l'onorevole Ministro desse qualche chiarimento in ordine al finanziamento dei rimanenti 550 miliardi; ci dicesse, cioè, quando press'a poco ritenga che il disegno di legge relativo possa essere presentato all'esame del Parlamento.

Gradirei inoltre qualche maggiore precisazione in ordine all'aggiornamento di finanziamenti al nuovo valore della moneta: i 1.500 miliardi del 1962 non consentono evidentemente più l'intera realizzazione del piano.

Che cosa si farà?

Nel corso dell'attuazione del primo stralcio è sorta questione circa la capacità produttiva delle industrie meridionali, alle quali, com'è noto, fu riservato il 40 per cento delle commesse. Alcuni ritardi di esecuzione sono stati attribuiti a corrispondenti ritardi nelle consegne. Noi riteniamo che la questione non avesse fondamento.

Vedendo confermata nella legge la riserva del 40 per cento dobbiamo supporre che l'amministrazione ferroviaria abbia definitivamente accertato che le industrie meridionali sono in grado di effettuare le consegne nei tempi stabiliti. La cosa riguarda in prevalenza le commesse del materiale rotabile, a cui, del resto, sarà dedicata una parte notevole di questo finanziamento.

Per quanto riguarda la politica generale dei trasporti non ci resta, per il momento, che prendere atto delle assicurazioni date dal Ministro.

Concordiamo in particolare su quanto egli ha detto in riferimento al coordinamento di tutti i mezzi di trasporto, ivi compreso quello aereo.

Rimaniamo in attesa che il Presidente convochi la Commissione per l'esame di cui si è parlato.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Circa il primo quesito relativo allo stanziamento dei 550 miliardi necessari per coprire per intero la seconda fase del piano decennale per le ferrovie dello Stato, si dovrebbe arrivare ad una soluzione entro la fine di quest'anno o poco oltre: in questo

senso ci sono state date assicurazioni di massima dal Tesoro. Insomma, credo che si farà in modo che non si determinino vuoti tra la attività del primo quinquennio e quella del secondo, vuoti che, in ultima analisi, determinerebbero una perdita di danaro.

Circa il secondo quesito dell'onorevole Marchesi, posso dire che l'Azienda ha già fatto i conti per vedere quali cose, in effetti, potranno essere realizzate con i 1.500 miliardi complessivamente previsti dal piano, tenuto conto della svalutazione che, nel frattempo, ha subito la moneta. Mi riservo, eventualmente, di far sapere i risultati di questi studi e quindi lo scarto previsto, in percentuale e per quantità.

MARCHESI. Lo scarto dovrebbe essere dell'ordine di 375 miliardi: il 25 per cento.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Circa il problema delle industrie meridionali, devo dire che, in effetti, c'è stato un momento in cui qualche azienda del sud non era in grado di effettuare alcune consegne, tanto è vero che, trattandosi di industrie collegate, il lavoro è passato ad aziende del nord. Io, comunque, ho posto il veto perché, anche se la cosa poteva sembrare pulita da un punto di vista amministrativo, il fatto poteva creare fastidiosi precedenti.

Su questo tema, ieri, in Commissione bilancio, mentre si dava parere su questo provvedimento, sono sorte obiezioni. Infatti, una sottocommissione, che si occupa del bilancio delle industrie del settore IRI aveva mosso critiche piuttosto aspre all'Azienda delle ferrovie dello Stato a proposito del suo presunto atteggiamento nei confronti di industrie del sud, dicendo che l'Azienda darebbe commesse con il contagocce, con loro grave danno.

Io ho contestato tale affermazione, e non perché faccia l'avvocato d'ufficio del settore, evidentemente, ma perché sono convinto che la cosa non sia esattamente in questi termini e ponga altri problemi, più vasti e più difficili. Ho chiesto, per altro, che la questione venga dibattuta e chiarita e, a questo scopo, ci sarà una riunione della Sottocommissione bilanciare con la partecipazione mia e di funzionari del mio Ministero e dell'Azienda. Penso sia molto utile che i colleghi interessati partecipino a questa discussione: ho avuto, infatti, la sensazione che ci sia una presa di posizione un po' polemica nei confronti delle Ferrovie e a difesa (è giusto, d'altra parte, che ognuno abbia i suoi difensori) di talune di queste industrie. Lo ripeto, sarebbe, a mio avviso, opportuno che fossero presenti dei parlamentari particolarmente competenti

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 LUGLIO 1967

in materia, perché questo problema ne coinvolge altri di più vasta portata.

Comunque, il primo problema è il seguente: le Ferrovie dello Stato, unico cliente di queste aziende, quanto lavoro hanno da commissionare ad esse? Il secondo problema è: le Ferrovie dello Stato come distribuiscono questo lavoro?

Teniamo presente che abbiamo un parco che per il cinquanta per cento è costituito da vetture rammodernate e rinnovate e che il materiale nuovo non ha bisogno di revisioni se non nel caso che succeda qualche guaio, oppure dopo almeno dieci, quindici o venti anni.

Ora, il materiale nuovo non può fornire lavoro a queste industrie, che, d'altra parte, di nuovo costruiscono pochissimo, mentre lavorano molto sulle vetture avariate. Occorre anche tenere conto del fatto che le industrie che si dedicano a questo lavoro di revisione hanno un personale assai numeroso, sì, ma generico, costituito per la maggior parte da manovalanza, non idonea a lavori di nuova costruzione.

A questo punto, è evidente che il problema non può essere risolto soltanto attraverso una politica delle ferrovie: le ferrovie non possono commisurare il loro lavoro alle esigenze di tali industrie, ma devono tener conto delle proprie; non si può, d'altra parte, pretendere di dare lavoro a nuove industrie, quando le Ferrovie dello Stato, unico cliente, faticano a mantenere in vita quelle che attualmente lavorano per esse.

Comunque, questo problema, fortunatamente, non spetta a noi risolverlo.

MARCHESI. Onorevole Ministro, sa dirci ella a quale percentuale della loro capacità produttiva lavorino oggi mediamente le industrie ferroviarie?

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. No. Posso, però, dire che il momento attuale non è idoneo per una valutazione di questo genere, perché è un momento di depressione. Il ritardo di questo provvedimento, infatti, ha creato una zona depressa che non è secondo normalità.

FIUMANÒ. Mi sembra che la domanda dell'onorevole Marchesi esprima un'altra preoccupazione, relativa all'idoneità delle industrie del Mezzogiorno. Ve ne sono di nuovissime — alcune non ancora entrate in funzione — che sarebbero in condizioni di soddisfare il 40 per cento delle richieste, riservato al sud.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ci sono delle industrie che,

avendo vinto delle gare per notevoli commesse, hanno dovuto cederne parte a industrie del nord. D'altronde, io ho fatto delle semplici considerazioni, e non ho « bollato » una situazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro ha comunicato che la Commissione Bilancio e partecipazioni statali ha annunciato una prossima seduta, nel corso della quale si parlerà di questo argomento, e cioè della distribuzione del lavoro alle aziende IRI.

Come ha anche detto l'onorevole Ministro, a quella seduta sarà opportuno che partecipino quanti sono interessati al problema.

FIUMANÒ. Forse l'onorevole Ministro non ha sentito quanto si diceva prima. Tutti sanno che c'è presso il CIPE un'apposita commissione per la ristrutturazione delle industrie ferroviarie. Alcuni sindacati hanno già preso posizione a questo riguardo. Qualche giorno fa il Sottosegretario Caron, che è segretario del CIPE, ha dichiarato che si sta appunto studiando questo argomento in seno a quell'organismo.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Questo è un fatto noto. Ma non vedo cosa c'entri con la discussione che si sta svolgendo qui in questo momento.

FIUMANÒ. Ne parlo a proposito della crisi che è attualmente in atto nel settore delle costruzioni ferroviarie.

PRESIDENTE. La discussione su questo argomento potrebbe prolungarsi all'infinito.

È chiaro che tutti siamo interessati al problema dell'integrazione della seconda fase del piano decennale. Potremmo quindi, signor Ministro, anche a conforto dell'azione massiccia che certamente ella svolgerà presso la Presidenza del Consiglio e, soprattutto, presso il Ministro del tesoro, votare un ordine del giorno che inviti il Governo a presentare entro questo esercizio finanziario un ulteriore provvedimento legislativo, a integrazione del piano decennale. Solo il Governo, infatti, dispone dei dati e dei punti di riferimento indispensabili ad elaborare un progetto di queste dimensioni, tali che difficilmente potrebbe abbracciarle nella loro complessità l'iniziativa parlamentare.

Propongo il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione invita il Governo a presentare entro il corrente esercizio finanziario un progetto di legge che autorizzi la spesa integrale relativa alla seconda fase del piano decennale per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie dello Stato ».

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 LUGLIO 1967

FIUMANÒ. Signor Presidente, per quanto riguarda questo ordine del giorno, ritengo sarebbe opportuno tenere conto delle preoccupazioni espresse dall'onorevole Marchesi circa lo « scivolamento » della moneta e la conseguente esigenza di integrare le somme prelevate.

PRESIDENTE. Ritengo, onorevole Fiumanò, che il problema di fondo sia l'adempimento, da parte del Governo, di un preciso impegno di legge. Per questo non apporterei modifiche al mio ordine del giorno.

FIUMANÒ. Non insisto.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione il mio ordine del giorno, che vorrei divenisse un ordine del giorno di tutta la Commissione.

(È approvato).

Passiamo all'esame degli articoli. Poiché non sono stati presentati emendamenti, ne darò lettura e li porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato è autorizzata a dare esecuzione ad un programma di costruzioni ed opere per il rinnovamento, il ri-classamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei mezzi d'esercizio, delle linee e degli impianti della rete per l'importo di 150 miliardi in conto di quello di 700 miliardi previsto per la seconda fase del piano decennale di opere e costruzioni di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 211.

Il suddetto importo di 150 miliardi sarà destinato:

a) per miliardi 110 al rinnovamento, ri-classamento, potenziamento e ammodernamento del materiale rotabile;

b) per miliardi 40 al rinnovamento, ri-classamento, potenziamento e ammodernamento degli impianti di armamento, degli altri impianti fissi e delle attrezzature d'esercizio.

(È approvato).

ART. 2.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato, per la realizzazione del programma di cui all'articolo precedente, è autorizzata ad assumere impegni fino a concorrenza della somma indicata nell'articolo stesso, regolando i conseguenti pagamenti in modo da non superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti

nel Titolo II - Spese in conto capitale - del bilancio della stessa Azienda, in ragione:

lire 25 miliardi nell'esercizio 1967;

lire 75 miliardi nell'esercizio 1968;

lire 50 miliardi nell'esercizio 1969.

(È approvato).

ART. 3.

Il programma di costruzioni e opere di cui all'articolo 1 sarà approvato con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile di concerto con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica e per il tesoro, previo parere del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il programma può essere articolato in piani parziali redatti distintamente per i due settori di cui all'ultimo comma dell'articolo 1 e approvati nelle stesse forme di cui al precedente comma.

Le eventuali variazioni al programma saranno pure approvate nelle stesse forme.

Con la relazione concernente lo stato di avanzamento del piano decennale prevista dall'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 27 aprile 1962, n. 211, il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile darà comunicazione al Parlamento anche dello stato di avanzamento dell'esecuzione del programma oggetto della presente legge.

(È approvato).

ART. 4.

I fondi occorrenti per il finanziamento della spesa di lire 150 miliardi saranno provveduti con mutui da contrarre secondo le norme di cui agli articoli 5 e 6 della legge 27 aprile 1962, n. 211.

(È approvato).

ART. 5.

Le rate di ammortamento in conto capitale dei mutui da contrarre in applicazione della presente legge saranno rimborsate dal Ministero del tesoro all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e saranno, pertanto, iscritte negli stati di previsione della spesa di detto Ministero e, correlativamente, negli stati di previsione dell'entrata dell'Azienda ferroviaria.

(È approvato).

ART. 6.

Le operazioni di mutuo di cui al precedente articolo 4 e tutti gli atti ad esse inerenti e conseguenti sono esenti da ogni tributo.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 LUGLIO 1967

compresa l'imposta annua di abbonamento di cui all'articolo 1 della legge 27 luglio 1962, n. 1228.

(È approvato).

ART. 7.

È fatto obbligo all'Azienda delle ferrovie dello Stato di destinare una quota della spesa di cui all'articolo 1, almeno fino alla concorrenza della somma di lire 60 miliardi, a costruzioni ed opere per il rinnovamento, il ri-classamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei mezzi d'esercizio e degli impianti ferroviari dell'Italia meridionale e insulare.

A modifica di quanto disposto dall'articolo 16 della legge 26 giugno 1965, n. 717, una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le costruzioni e le opere di cui all'articolo 1, per un importo di almeno 60 miliardi, è riservata, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti loro occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite.

(È approvato).

ART. 8.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio necessarie per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato subito a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sulla proposta e sul disegno di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione sulla proposta e sul disegno di legge:

Senatore BERTONE ed altri: « Autorizzazione di spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia » (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (2893):

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

(La Commissione approva).

« Esecuzione di un programma di costruzioni e di opere in conto della seconda fase del piano decennale autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per il rinnovamento, ri-classamento, ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato » (4149):

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

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Amodio, Armato, Baldani Guerra, Battistella, Belci, Bigi, Calvaresi, Canestrari, Cavallaro Nicola, Crocco, D'Ambrosio, De Capua, Degli Esposti, Fiumanò, Fortini, Franco Raffaele, Giachini, Golinelli, Iozzelli, Mancini Antonio, Manenti, Sammartino e Sinesio.

La seduta termina alle 13,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO