

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

CVII.

SEDUTA DI VENERDÌ 8 MARZO 1968

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	1067
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	1067
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Programma di costruzioni e di opere per un importo di 100 miliardi di lire in conto della seconda fase del piano decennale autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie dello Stato (5001)	1067
PRESIDENTE, <i>Relatore</i>	1067, 1070, 1074, 1073
DELFINO	1068, 1070
FIUMANÒ	1069
MANCINI ANTONIO	1069, 1070
MARCHESI	1069
SCALFARO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	1069, 1074, 1073, 1074
VERONESI	1069
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	1074

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Iozzelli e Vincelli.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, per l'esame del disegno di legge all'ordine del giorno della seduta odierna, il deputato Delfino sostituisce il deputato Santagati.

Discussione del disegno di legge: Programma di costruzioni e di opere per un importo di 100 miliardi di lire in conto della seconda fase del piano decennale autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie dello Stato (5001).

PRESIDENTE, *Relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Programma di costruzione e di opere per un importo di 100 miliardi di lire in conto della seconda fase del piano decennale autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie dello Stato ».

Su questo provvedimento riferirò io stesso.

Questo disegno di legge si ricollega alla legge 6 agosto 1967, n. 688, con la quale questa Commissione ebbe ad approvare, in conto dei 700 miliardi stabiliti per la seconda fase del piano decennale per l'ammodernamento e il

La seduta comincia alle 16.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

potenziamento delle ferrovie dello Stato, la esecuzione di un programma di costruzione di opere per l'importo di 150 miliardi; ambedue, poi, fanno riferimento alla legge 27 aprile 1962, n. 211.

Gli onorevoli colleghi ricorderanno che anche nel corso della recente discussione del bilancio del Ministero dei trasporti e della aviazione civile, la Commissione ed altri colleghi in Aula, si sono occupati del problema. Ricordo, inoltre, che la Commissione ha approvato all'unanimità ordini del giorno intesi ad invitare il Governo, affinché il Ministero del tesoro desse all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, quanto meno, una ulteriore *tranche* dello stanziamento previsto dalla richiamata legge n. 211.

Oggi siamo davanti a questo disegno di legge che autorizza una ulteriore spesa di 100 miliardi, sui 700 che entro il 1972 dovranno essere impegnati affinché il piano decennale riferito alle ferrovie abbia il suo sviluppo.

Quindi, limitandomi a questa breve esposizione che trova conforto nell'ampia e chiara relazione che accompagna il disegno di legge, invito la Commissione a votare questo disegno di legge, ma a dichiararsi non soddisfatta e a non considerare chiuso il problema. In proposito, mi permetterò di sottoporre alla approvazione della Commissione un ordine del giorno con cui il Governo viene impegnato a completare il piano decennale delle ferrovie dello Stato, secondo l'impostazione e i tempi previsti dalla legge del 1962.

Richiamo, ora, gli articoli più importanti.

L'articolo 1 autorizza la spesa, divisa in due parti: una metà è riservata al materiale rotabile e l'altra agli impianti di armamento, impianti fissi e alle attrezzature di esercizio.

All'articolo 5 viene stabilito il rimborso, da parte del Ministero del tesoro, all'Azienda delle ferrovie dello Stato delle rate di ammortamento in conto capitale dei mutui che l'Azienda stessa contrarrà in applicazione della legge.

L'articolo 6 prevede che le operazioni di mutuo siano esenti da ogni tributo, mentre lo articolo 7, fa obbligo all'Azienda di riservare alle industrie comprese nel territorio della Cassa per il Mezzogiorno il 40 per cento delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per la esecuzione delle opere di cui all'articolo 1.

Va notato che, mentre la legge n. 717, del 1965 (la cosiddetta « legge di rilancio per la Cassa per il Mezzogiorno ») prevede che una aliquota del 30 per cento degli stanziamenti venga destinata al Mezzogiorno, questa legge,

nel caso specifico, eleva tale percentuale al 40 per cento.

Ciò premesso, e con la speranza che il Governo accolga anche il mio ordine del giorno, invito la Commissione ad approvare il disegno di legge.

Dichiaro aperta la discussione generale.

DELFINO. Molto brevemente, signor Presidente, vorrei ricordare che la legge del 27 aprile 1962 — relativa al piano decennale delle ferrovie — fu casualmente la prima delle leggi varate dalla maggioranza di centro sinistra.

Ricordo che in quell'occasione ebbi a dire, in un mio intervento, che da quella legge si poteva, praticamente, misurare la serietà di certe affermazioni a lungo termine, e di tanto impegno finanziario.

Trascorso il primo quinquennio, avrebbe dovuto essere stanziata la seconda *tranche*, visto che il finanziamento, per motivi formali, era stato previsto in due fasi.

Ma la maggioranza non rispettò quel primo impegno con il quale si era fin dall'inizio qualificata. A questo proposito io presentai un'interrogazione al Ministro del tesoro, con la quale chiedevo quali fossero i motivi per i quali il tesoro, in sostanza, non permetteva che si tenesse fede a quell'impegno.

La seconda fase prevista per la legge sta adesso avvenendo « a singhiozzo » — prima 150 miliardi, poi altri 100 — e noi crediamo che questo sia il modo per far costare le opere di più: a volte vi è un depauperamento delle opere che non vengono completate, altre volte miliardi di investimenti restano improduttivi per il mancato completamento dei lavori.

In sostanza, quindi, io sono favorevole all'approvazione del disegno di legge, ma a determinate condizioni che scaturiscono dalle dette osservazioni e da una precisa richiesta.

Colgo infatti l'occasione della presenza qui, oggi, del Ministro dei trasporti — poiché è così difficile ormai ottenere risposta ad interrogazioni — per chiedergli qualche notizia in relazione ai lavori di sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara, che non interessano poi soltanto quella città, ma il completamento e l'entrata in esercizio del doppio binario su tutta la linea ferroviaria adriatica.

Sui giornali è apparsa la notizia che è in corso la vendita delle aree di risulta degli impianti ferroviari. La mia preoccupazione è che non si addivenga ad una vendita imposta su una speculazione edilizia, nel senso di consentire la costruzione di fabbricati intensivi che condannerebbero il centro cittadino ad una deturpazione urbanistica perma-

IV. LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 MARZO 1968

nente. Non vorrei che, per reperire qualche centinaio di milioni in più, la città venisse messa in una condizione di inferiorità; bisogna procedere alla vendita tenendo presente anche questo aspetto.

Nella relazione al presente disegno di legge si afferma inoltre che le commesse del precedente finanziamento sono state quasi pressoché affidate. Vorrei far notare che dall'agosto scorso ad oggi, la ripresa dei lavori degli impianti ferroviari di Pescara, per i quali il Ministro aveva preso impegno, non si è ancora verificata. Non vorrei che questo ulteriore ritardo sia determinato dal fatto che i lavori debbano essere iniziati in concomitanza con la campagna elettorale.

Per concludere, dichiaro il mio voto favorevole al provvedimento, a condizione che il Ministro dei trasporti si impegni al finanziamento per il completamento degli impianti ferroviari di Pescara.

MARCHESI. Con l'ordine del giorno che presentammo in occasione della discussione sul bilancio del Ministero dei trasporti, noi impegnammo il Governo ad assicurare la puntuale attuazione del piano decennale; analogo impegno fu chiesto allora dall'onorevole Sammartino. Le ragioni di opportunità e di urgenza esposte in detti ordini del giorno e nella stessa relazione che accompagna il disegno di legge, richiederebbero l'impegno dell'intera somma residua e, cioè, dei 550 miliardi.

D'altra parte, lo stato di incertezza che si manifesta in questa gradualità legislativa, nuoce, secondo noi, all'efficacia del programma di riclassamento e riordinamento della rete ferroviaria. Ci auguriamo, pertanto, che all'inizio della quinta legislatura si dia subito corso alla piena attuazione del piano già approvato ed anche allo studio di un nuovo programma di opere che porti le ferrovie italiane a livello di quelle dei paesi più progrediti. Con questo augurio, dichiaro il voto favorevole del nostro gruppo.

FIUMANÒ. Vorrei chiedere all'onorevole Ministro se il 40 per cento dell'importo della prima *tranche* è stato effettivamente impiegato nel Mezzogiorno.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Con certezza assoluta.

FIUMANÒ. Vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla esigenza che, per quanto riguarda in particolare i 50 miliardi previsti al punto a) dell'articolo 1, una adeguata parte di essi sia destinata per le commesse a favore delle Officine meccaniche calabresi (OMECA) di Reggio Calabria.

Come tutti ricorderanno, alcuni mesi fa, i dipendenti delle officine e l'intera popolazione di Reggio Calabria sono dovuti insorgere per evitare la smobilitazione dell'azienda e per reclamare le commesse necessarie per conservare gli attuali livelli di occupazione.

VERONESI. Desideravo porre qualche domanda all'onorevole Ministro. Il discorso non è nuovo: quando si è parlato del bilancio abbiamo insistentemente detto che deve esserci una politica dei trasporti ed una possibilità di confronto fra i bilanci delle aziende che esercitano i vari tipi di trasporto.

Si parla nel disegno di legge di rinnovamento, riclassamento e potenziamento del materiale rotabile e degli impianti fissi ed attrezzature; si tratta, in sostanza, di interventi su ciò che già esiste. Ora, in una azienda normale questa operazione viene fatta tramite gli ammortamenti; nel bilancio delle ferrovie dello Stato, però, questi ammortamenti non esistono. Pertanto, si deve ricorrere allo Stato che potrebbe intervenire in due modi.

Un primo modo è quello di far gravare il mutuo che si assume sull'Azienda stessa, nel senso che, a mano a mano che l'Azienda utilizza materiali ed armamenti fatti con dette somme, accantona quanto necessario per ammortizzare il mutuo.

L'articolo 5, invece, preferisce seguire l'altro modo e dice che le rate di ammortamento in conto capitale saranno pagate dal Tesoro.

In conclusione, si ha questa situazione, non nuova, ma che merita di essere rilevata, in vista della discussione di una politica generale dei trasporti: vi è un'Azienda che riceve il capitale, che restituisce pagando gli interessi soltanto; non v'è, quindi, alcun accantonamento. Se questo lo facesse un'azienda privata, arriverebbe ad esaurire il proprio capitale, e sarebbe poi costretta a chiudere.

Può darsi, comunque, che la mia impressione non sia giusta; quindi vorrei dal Ministro un chiarimento su come stanno effettivamente le cose.

MANCINI ANTONIO. Signor Presidente, onorevoli Colleghi, onorevole Ministro, nella discussione, avvenuta sei mesi fa, relativa alla prima *tranche* della seconda fase del piano decennale, è stato indicato chiaramente, attraverso un mio emendamento, accolto dalla Commissione, che, per quanto si riferiva agli stanziamenti per gli impianti fissi, doveva essere data la precedenza alle opere già iniziate ed in fase apprezzabile di realizzazione.

Io mi permetto, quindi, di annunziare un emendamento all'articolo 1, che ricalca la dizione del precedente provvedimento, salvo che il Governo accetti l'ordine del giorno da me presentato, nel quale, in sostanza, sono dette le stesse cose.

In particolare, in questo ordine del giorno — che spero possa essere accolto, oltre che dal Governo, anche dai colleghi, e specialmente dall'onorevole Delfino, del quale ho sentito l'intervento — faccio riferimento agli impianti ferroviari di Pescara. Una cifra sensibile (oltre 5 miliardi) è stata già spesa per questi impianti, per opere ed acquisizione di aree; altri 2 miliardi sono stati già stanziati; ed io so, attraverso contatti ufficiosi con il Ministro e con l'Amministrazione delle ferrovie, che l'appalto delle nuove opere è imminente e che, non appena la stagione lo consentirà, si cominceranno ad eseguire le opere in cemento armato.

La ulteriore esigenza — che è in realtà copiosa, poiché si tratta di 13 miliardi — può essere coperta per 10 miliardi, e forse più, con l'utilizzazione delle aree di risulta. Ho sentito le preoccupazioni dell'onorevole Delfino in merito al tipo di utilizzazione di queste aree. Senza dubbio, bisogna evitare che si crei nel cuore di Pescara una zona di ingorgo, che si deturpi la città o che se ne aggravi il fenomeno di urbanesimo. Penso, tuttavia, che si debba considerare attuabile quanto è già previsto nel piano regolatore della città, secondo la tipologia intensiva propria della zona e secondo certi rapporti tra metri cubi e metri quadrati.

Io mi preoccupo di questa faccenda, perché, sia pure con determinati limiti, quanto maggiore è il concorso che si può ottenere, per la esecuzione delle opere, dalla vendita delle aree, tanto minore è l'aggravio per lo Stato e tanto più facile la realizzazione.

DELFINO. È vero anche il contrario!

MANCINI ANTONIO. Ma io penso, onorevole Delfino, che tanto più facile è per il Ministro dirci di sì, tanto più egli sarà invogliato a dirlo: è evidente che non possiamo chiedere miracoli a chi, oltre un certo limite, non può farli.

Certo, sarebbe facile dire di destinare a giardino tutte quelle aree, prelevando i dieci miliardi, che se ne potrebbero ricavare, altrove; ma, rendendoci conto che questo non è possibile, mentre diciamo che queste aree vanno utilizzate secondo le previsioni del piano regolatore, dobbiamo anche dire, con fermezza, che queste previsioni non debbo-

no essere forzate per rendere possibile una maggiore disponibilità finanziaria, ma debbono essere osservate. Ad ogni modo, questo è senza dubbio un problema che potrà essere discusso in sede di amministrazione locale.

Partendo dalle previsioni che sono da me e dal Ministro ugualmente conosciute (secondo le quali sono necessari altri 3 miliardi dopo il reperimento dei fondi, possibile con la cessione di quelle aree); considerato che il comune si è offerto, com'era suo dovere, come intermediario chiedo al Ministro di volerci tranquillizzare in merito al risultato definitivo. In questo caso, se me lo si chiede, io sono disposto a non presentare l'emendamento, di cui ho parlato, all'articolo 1. In caso contrario, malgrado tante prove di buona volontà e di sensibilità da parte del Ministro per tutti i problemi e per questo in particolare, io sarei costretto ad insistere, perché non è possibile attendere altre fasi del piano, né è pensabile di rendere inutilizzabile una spesa di parecchi miliardi ed aree di grande valore, solamente perché un settimo o un ottavo della somma necessaria deve ancora essere reperito. C'è da considerare, soprattutto, che tutte queste spese non servono a niente, se non si arriva alla fase finale. Secondo i calcoli fatti da esperti del Ministero dei trasporti, accuratissimi nelle loro valutazioni, debbono essere spesi oltre i nove decimi dell'intera somma perché si possa fare uso di tutto quello che è stato costruito o che è in fase di costruzione. Sarebbe veramente assurdo non stanziare quel minimo che oggi è ancora necessario per rendere agibili i nuovi impianti che sono stati costruiti, e non approfittare di questa occasione che ci si offre, pur tenendo conto delle difficoltà e dei molteplici bisogni che il Ministro deve fronteggiare con questo stanziamento.

Il testo del mio emendamento sarebbe il seguente: all'articolo 1, aggiungere le parole: « con priorità per le opere già in fase avanzata di esecuzione, la cui produttività è legata al completamento ».

DELFINO. Vorrei fare osservare, oltretutto che, se non si sistemano gli impianti di Pescara, non potrà entrare in funzione il raddoppio della linea adriatica e si tratterebbe quindi di lasciare inutilizzati decine e decine di miliardi.

PRESIDENTE. Ritengo che l'emendamento possa essere accolto in quanto, anche nel corso della discussione sul bilancio di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, il concetto che bisogna dare la priorità ai la-

vorì iniziati e non ancora compiuti è stato affermato ed accolto. Il problema di Pescara, mi permetto aggiungere, valica i confini della città ed interessa tutta la nazione. È necessario che quanto prima si arrivi a raddoppiare il binario della ferrovia che collega Bologna a Lecce.

Quindi, raccogliendo i voti dei colleghi che sono intervenuti, li faccio miei e li trasmetto al Governo.

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

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Signor Presidente, onorevoli Colleghi, come avevo preannunciato quando eravamo in sede di discussione del bilancio di previsione del Ministero dei trasporti, si stava facendo del tutto per ottenere un nuovo stanziamento da parte del Ministero del tesoro, che impedisse di interrompere l'attuazione del piano decennale di potenziamento delle ferrovie. Tra i motivi addotti vi era quello che si potessero condurre avanti i lavori già iniziati in alcune zone d'Italia, come quella ricordata dagli onorevoli Mancini Antonio e Delfino: oltretutto, il fatto di dover interrompere e non completare dei lavori crea un danno psicologico rilevante nei confronti del cittadino. Chiedevo anche al Ministero del tesoro e alla Presidenza del Consiglio che, nel distribuire le somme, si fosse rispettato un certo criterio di equità nonché le procedure che la legge impone.

Per quanto concerne le industrie che lavorano per le ferrovie dello Stato abbiamo incontrato delle serie difficoltà, in quanto ci siamo trovati, alcune volte, a dover tamponare delle situazioni difficili, senza per altro giungere ad un vantaggio per l'Azienda ferroviaria e per l'industria.

Questa ulteriore concessione di 100 miliardi la ritengo un buon successo per l'economia del nostro paese in questo settore, anche se mi rendo conto delle considerazioni che si possono fare sull'articolo 2; accetto, pertanto, l'ordine del giorno che l'onorevole Presidente ha preannunciato, e cioè che questi 100 miliardi non debbono in alcun modo alterare l'impegno legislativo e politico che è stato assunto con la legge del 1962: è indispensabile condurre a termine, nei modi e nei tempi previsti, il programma decennale per il riordinamento delle ferrovie dello Stato.

Non mi resta, quindi, che chiedere ai colleghi il loro voto favorevole a questo provvedimento.

Aggiungerò che la distribuzione delle somme disponibili ha creato sempre molte difficoltà. Così io stesso, svolgendo un compito non certamente primario, ho convocato al Ministero dei trasporti i responsabili dell'amministrazione della città di Pescara, al fine di vedere come fosse possibile (con una minore spesa, data l'esiguità della somma) risolvere una situazione veramente desolante. Speriamo di riuscire a risolvere questa situazione quanto prima.

Per quanto riguarda le precisazioni richieste dall'onorevole Veronesi, se il collega non si dispiace, potrò fornirglielo dopo aver assunto delle precise informazioni dagli organi ministeriali.

Ringrazio il Relatore e tutti gli onorevoli Colleghi.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

« L'Azienda delle ferrovie dello Stato è autorizzata a dare esecuzione ad un programma di costruzioni ed opere per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei mezzi d'esercizio, delle linee e degli impianti della rete per l'importo di 100 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. 241.

Il suddetto importo di 100 miliardi sarà destinato:

a) per miliardi 50 al rinnovamento, ri-classamento, potenziamento e ammodernamento del materiale rotabile;

b) per miliardi 50 al rinnovamento, ri-classamento, potenziamento e ammodernamento degli impianti di armamento, degli altri impianti fissi e delle attrezzature di esercizio ».

Gli onorevoli Mancini Antonio e Delfino hanno presentato un emendamento con il quale propongono di aggiungere, alla fine della lettera b), le seguenti parole: « con priorità per le opere già in fase di avanzata esecuzione, la cui produttività è legata al loro completamento ».

Pongo successivamente in votazione: l'articolo 1 del disegno di legge.

(È approvato).

L'emendamento aggiuntivo degli onorevoli Mancini Antonio e Delfino;

(È approvato).

L'intero articolo 1, così come risulta modificato dall'emendamento testè approvato:

ART. 1.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato è autorizzata a dare esecuzione ad un programma di costruzioni ed opere per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei mezzi d'esercizio, delle linee e degli impianti della rete per l'importo di 100 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 100 miliardi sarà destinato:

a) per miliardi 50 al rinnovamento, ri-classamento, potenziamento e ammodernamento del materiale rotabile;

b) per miliardi 50 al rinnovamento, ri-classamento, potenziamento e ammodernamento degli impianti di armamento, degli altri impianti fissi e delle attrezzature di esercizio, con priorità per le opere già in fase di avanzata esecuzione, la cui produttività è legata al loro completamento.

(È approvato).

Poiché ai restanti articoli 2, 3, 4, 5, 6, 7 ed 8 non sono stati presentati emendamenti, li leggerò e li porrò successivamente in votazione:

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 di:

lire 10 miliardi nell'esercizio 1969

lire 60 miliardi nell'esercizio 1970

lire 30 miliardi nell'esercizio 1971

(È approvato).

ART. 3.

Il programma di costruzioni e opere di cui all'articolo 1 sarà approvato con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica e del 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 dei trasporti e dell'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 100 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, compresa l'imposta annua di abbonamento di cui all'articolo 1 della legge 27 luglio 1962, numero 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 40 miliardi, a costruzioni ed opere per il rinnovamento, il ri-classamento, l'ammodernamento e il potenziamen-

to 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 40 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 del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio necessarie per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Passiamo agli ordini del giorno. Il seguente reca la mia firma:

« La Camera,

esaminato il disegno di legge concernente il programma di costruzioni di opere per un importo di 100 miliardi di lire in conto della seconda fase del piano decennale autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammmodernamento e il potenziamento delle ferrovie dello Stato,

impugna il Governo

a completare il piano decennale delle ferrovie dello Stato secondo l'impostazione e i tempi previsti dalla legge 27 aprile 1962, n. 211 ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Lo accolgo, signor Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Mancini Antonio ha presentato il seguente ordine del giorno, al quale ha aderito anche l'onorevole Delfino:

« La Camera,

impugna il Governo

a tener conto, nella utilizzazione dei fondi della seconda assegnazione per l'esecuzione del secondo piano quinquennale per l'ammmodernamento ed il potenziamento delle ferrovie dello Stato, della necessità di realizzare completamente le opere già avviate;

in particolare, di riservare la somma necessaria per la sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara, tenuto conto del fatto che l'Amministrazione comunale è disposta ad intervenire con circa la metà della spesa globale verso cessione delle aree che diventano disponibili a seguito dei lavori e che quasi i tre quarti della residua necessità sono stati già spesi o comunque impegnati ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accolgo anche questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Alba e De Capua hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

mentre approva il disegno di legge numero 5001,

invita il Governo

a voler procedere al raddoppio della ferrovia Bari-Lecce; provvedimento molte volte invocato e così atteso da tutte le popolazioni interessate ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accolgo come raccomandazione, perché mi mancano gli elementi tecnici per valutare il problema.

PRESIDENTE. L'onorevole Sinesio ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

invita il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile

ad esaminare la possibilità di trasformare la strada ferrata Agrigento-Castelvetrano, da scartamento ridotto, a scartamento normale ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Anche questo ordine del giorno lo accolgo come raccomandazione. Posso aggiungere che il Governo ha già fatto alcuni passi in questa direzione.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Onorevoli colleghi, poiché questa è l'ultima seduta, non posso accomiatarmi dalla Commissione senza rivolgere un ringraziamento sentito a tutti i colleghi i quali nel corso della legislatura mi hanno dato il conforto della loro solidarietà e della loro serena collaborazione, ed il concorso della loro scienza ed autorità.

Ringrazio il signor Ministro, che è stato quello che ci ha dato maggior lavoro, tra i ministri interessati alla nostra Commissione. Credo che egli abbia, però, tratto conforto e

soddisfazione dal lavoro della Commissione, la quale ritengo abbia risposto alle aspirazioni ed ai voti del Governo nella maniera più positiva.

A tutte le opposizioni devo poi un ringraziamento, che mi viene dal profondo dell'animo. La signorilità del loro contegno in Commissione ha tenuto sempre alto e sereno il tono dei nostri lavori. Quando, in una certa seduta, si parlò di signorilità del Presidente, io feci notare che la mia signorilità rispondeva alla signorilità dei colleghi. Il merito, quindi, è stato veramente di tutti.

Naturalmente, abbiamo lavorato avendo a fianco dei collaboratori, altrimenti la Commissione avrebbe potuto fare soltanto dell'accademia. Primo tra essi il dottor Trombetti, il quale, con lo zelo, la competenza e la capacità che tutti gli riconoscono, ci ha assistito nel nostro lavoro, pure tra le difficoltà ed in momenti non sempre tranquilli. Al suo fianco, le gentili collaboratrici, la signorina Cherubini e la signora Gisci, le quali anche meritano il nostro « grazie ».

Ricordo ancora i signori stenografi. Voi ricorderete che ogni tanto sono anche apparsi, alle nostre sedute, altri stenografi, ma la signorina Mohrhoff e il dottor Pucci sono stati un poco gli stenografi istituzionali della nostra Commissione: essi sono stati così pazienti e gentili che veramente hanno saputo meritare la nostra simpatia e la nostra amicizia.

A tutti, dunque, l'augurio più vivo e sincero che si verifichi sempre e dovunque quanto ognuno ha nel cuore, per sé e per la propria famiglia. (*Applausi*).

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io ho l'onore di venire in questa Commissione da due anni e otto giorni. Desidero soltanto dire una parola di riconoscenza al Presidente, a tutti i colleghi di tutte le parti politiche, al dottor Trombetti ed ai suoi collaboratori e agli stenografi (i quali debbono avere una pazienza infinita quando, si parla, come il sottoscritto, troppo veloce) ed a tutti.

Desidero fare un solo commento: dopo 22 anni di vita politica io dico questo con vera commozione e ritengo che anche altri colleghi provino questo mio stesso stato d'animo. La vita politica è veramente una enorme esperienza e piena, qualche volta, di momenti aridi, faticosi ed incomprensibili. Non ho trovato in questi 2 anni una maggiore ricchezza dell'amicizia che è nata fra di noi, al di là di ogni pensiero e schieramento politico. Sono convinto che, se la provvidenza do-

vesse farci incontrare di nuovo, al di fuori della vita politica, ciascuno di noi potrebbe assolutamente contare sull'amicizia che si è formata. Questa è la cosa della quale io ringrazio la provvidenza, il Presidente e ciascuno degli onorevoli Colleghi. Questa è forse l'unica, profonda ed umana ricchezza che possiamo dire di aver colto da questa, pur stranissima e piena di interrogativi, vita politica.

Questi 2 anni mi hanno regalato una ricchezza enorme e non so quindi come dire grazie a ciascuno di voi, se non dichiarando la mia amicizia profonda e la assoluta verità di quanto dico.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Programma di costruzioni e di opere per un importo di 100 miliardi di lire in conto della seconda fase del piano decennale autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie dello Stato ». (5001).

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

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Basile Guido, Bigi, Calvaresi, Cap-pugi, Cavallaro Nicola, D'Ambrosio, De Capua, Degli Esposti, Delfino, Fiumanò, Fortini, Franco Raffaele, Giachini, Macchiavelli, Mancini Antonio, Manenti, Marchesi, Pirastu, Reale Giuseppe, Sammartino, Sinesio, Veronesi, Viale.

Sono in congedo:

Iozzelli e Vincelli.

La seduta termina alle 17,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO