

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

43.

SEDUTA DI VENERDÌ 19 DICEMBRE 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		GRIPPO	587, 614
Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di ri-classamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato (1488)	571	LUCCHESI	575, 576, 577, 615
PRESIDENTE	571, 575, 576, 577, 580, 581 583, 584, 585, 587, 588, 590, 591, 593, 594 596, 598, 599, 601, 604, 605, 606, 607, 608 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 622	MANFREDI MANFREDO	583, 591, 604
AMODEO	596	PANI	592, 619
BAGHINO	575, 579, 580, 583, 584, 587, 588 589, 590, 591, 592, 598, 600, 601 603, 604, 605, 612, 613, 615, 619	PERNICE	609
BENCO GRUBER	575, 590, 611, 616	POTI	576, 591, 609, 610, 612, 617
BERNARDI GUIDO	576, 588, 592, 611, 612	TOMBESI	590, 611, 612
BOCCHI	575, 579, 580, 581, 591, 592 598, 601, 604, 605, 608, 612		
BORRI	615	Votazione segreta:	
CALDORO, Sottosegretario di Stato per i trasporti	577, 578, 580, 593, 602, 604, 605	PRESIDENTE	622
CASALINO	609		
DEGAN	621		
FEDERICO, Relatore	575, 576, 577 583, 584, 592, 593, 594, 598, 601 602, 604, 605, 606, 613, 614, 616		
FORMICA, Ministro dei trasporti	575, 580 583, 584, 585, 591, 596, 600, 604, 606, 607 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616		
FORTE SALVATORE	583, 606, 607, 610		

La seduta comincia alle 10,45.

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

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: **Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di ri-classamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato (1488).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Finanziamento per l'esecuzione di

un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato».

Ricordo che nella seduta di ieri avevano svolto le loro repliche il relatore, onorevole Federico, ed il ministro Formica.

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

Il Governo presenterà al Parlamento entro il 31 dicembre 1981 un nuovo piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria nazionale da definirsi nell'ambito della elaborazione del piano generale dei trasporti e in accordo con i progetti finalizzati.

Il piano poliennale è elaborato d'intesa con le regioni.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, tenendo conto delle indicazioni di cui al primo comma ed in attesa del piano poliennale è autorizzata a dare esecuzione, nel periodo 1980-1985, ad un programma integrativo di interventi per il riclassamento, il potenziamento e l'ammodernamento delle linee e degli impianti della rete, nonché dei mezzi di esercizio, per l'importo complessivo di 12.250 miliardi di lire.

Tale programma integrativo ha lo scopo:

a) di assicurare il finanziamento integrativo occorrente per le opere già previste dai precedenti programmi di investimenti straordinari ferroviari, in conseguenza degli intervenuti rincari nei costi, ivi compresa la revisione dei prezzi;

b) di avviare a soluzione i più impellenti problemi dell'esercizio ferroviario, con particolare riguardo al miglioramento del servizio ed all'aumento di capacità di trasporto nel settore merci e nel settore dei trasporti vicinali di massa, ad una maggiore regolarità della circolazione dei treni ed all'incremento della produttività;

c) di superare le insufficienze strutturali che limitano l'integrazione fra le linee meridionali ed insulari e quelle del centro-nord, eliminando le strozzature dei trasporti ferroviari tra il continente e la Sicilia e tra il continente e la Sardegna;

d) di assicurare una prima serie di interventi per la riqualificazione delle trasversali appenniniche e delle linee di collegamento di maggior rilievo delle zone interne del Mezzogiorno e delle isole, per la creazione di itinerari alternativi, per un recupero di efficienza sulla rete complementare e secondaria, tenendo conto delle priorità stabilite nella risoluzione unitaria n. 8-00001 approvata dalla X Commissione Trasporti della Camera dei Deputati il 1° giugno 1978;

e) di provvedere alle opere necessarie per la tutela delle acque dall'inquinamento, secondo il dettato della legge 10 maggio 1976, n. 319, e della legge 24 dicembre 1979, n. 650, adeguando i propri impianti entro il termine di un triennio dalla data di entrata in vigore della presente legge, in deroga ai termini fissati dalle leggi di cui sopra;

f) di completare il finanziamento per il quadruplicamento della linea Roma-Firenze, compresa la revisione prezzi maturata;

g) di avviare gli interventi più urgenti per la protezione della sede ferroviaria nelle zone soggette a dissesto idrogeologico, per quanto di competenza della Azienda ferroviaria, nonché per il rinnovamento degli impianti o per la soppressione dei passaggi a livello od il miglioramento delle relative condizioni di esercizio;

h) di realizzare l'elettificazione della rete ferroviaria della Sardegna in corrente alternata monofase a 25 mila volts.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituirlo con il seguente:

ART. 1.

« Il Governo presenterà al Parlamento entro il 31 dicembre 1982 un nuovo piano

poliennale di sviluppo della rete ferroviaria nazionale da definirsi nell'ambito della elaborazione del piano generale dei trasporti.

Il piano poliennale è elaborato d'intesa con le regioni.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in attesa del piano poliennale, è autorizzata a dare esecuzione nel periodo 1980-1985 ad un programma integrativo di interventi per il riclassamento, il potenziamento e l'ammodernamento delle linee e degli impianti della rete, nonché dei mezzi di esercizio, per l'importo complessivo di 12.450 miliardi di lire.

Nel piano poliennale di sviluppo e nel programma integrativo di cui ai commi precedenti dovranno essere rispettati i criteri e le priorità stabilite dalla risoluzione n. 8-00001 approvata dalla X Commissione permanente della Camera dei deputati il 1° giugno 1978.

Il programma integrativo ha lo scopo:

a) di assicurare il finanziamento integrativo occorrente per le opere e forniture già previste dai precedenti programmi di investimenti straordinari ferroviari in conseguenza degli intervenuti rincari nei costi, ivi compresa la revisione dei prezzi;

b) di avviare a soluzione i più impellenti problemi dell'esercizio ferroviario, con particolare riguardo al miglioramento del servizio ed all'aumento di capacità di trasporto nel settore merci e nel settore dei trasporti vicinali di massa, ad una maggiore regolarità della circolazione dei treni ed all'incremento della produttività;

c) di superare le insufficienze strutturali che limitano l'integrazione fra le linee meridionali ed insulari e quelle del centro-nord, eliminando le strozzature dei trasporti ferroviari tra il continente e la Sicilia e tra il continente e la Sardegna;

d) di assicurare gli interventi per la riqualificazione organica delle trasversali appenniniche e delle linee di collegamento di maggior rilievo delle zone interne del Mezzogiorno e delle isole, per la creazione di itinerari alternativi, per un recupero di efficienza sulla rete complementare e secondaria;

e) di provvedere alle opere necessarie per la tutela delle acque dall'inquinamento, secondo il dettato della legge 10 maggio 1976, n. 319, e della legge 24 dicembre 1979, n. 650, adeguando i propri impianti entro il termine di un triennio dalla data di entrata in vigore della presente legge, in deroga ai termini fissati dalle leggi di cui sopra;

f) di potenziare i collegamenti con i porti anche al fine di migliorare le relazioni dell'intero bacino Mediterraneo con il nord Italia e l'Europa;

g) di assicurare una adeguata razionalizzazione ed integrazione della rete ferroviaria italiana al sistema ferroviario europeo;

h) di adeguare il parco del materiale rotabile e gli impianti fissi delle stazioni, le navi-traghetto, le rampe di accesso e i porti a quanto previsto dagli articoli 20 e 21 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384;

i) di avviare gli interventi più urgenti per la protezione della rete ferroviaria nelle zone soggette a dissesto idrogeologico, per quanto di competenza dell'Azienda ferroviaria, nonché per il rinnovamento degli impianti o per la soppressione dei passaggi a livello o il miglioramento delle relative condizioni di esercizio;

l) di realizzare l'elettificazione della rete ferroviaria della Sardegna in corrente alternata monofase a 25 mila volt ».

I deputati Bocchi, Forte Salvatore, Tamburini, Manfredini, Calaminici, Casolino, Pani, Antoni, Baldassari, Cominato, Cuffaro, Gradi, Monteleone e Pernice hanno presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, sostituire la parola « 1981 » con l'altra « 1982 ».

Al quinto rigo del primo comma sostituire la parola « accordo » con l'altra « sintonia ».

Al quinto rigo sostituire le parole « 1981-1985 » con le altre « 1981-1986 ».

Al quarto comma aggiungere dopo le parole « per le opere » le altre « e forniture ».

Alla fine della lettera d) aggiungere le seguenti parole:

« e conseguentemente completare i seguenti raddoppi di linee La Spezia-Parma; Falconara-Orte; Cagliari-Golfo degli Aranci tratto Cagliari-San Gavino; Palermo-Carini; Messina-Palermo tratto Messina-Lametta; Messina-Siracusa tratto Priolo-Siracusa; Reggio Calabria-Metaponto tratto Reggio Calabria-Melito PS; Termoli-Lecce; Caserta-Foggia variante di Ariano Irpino; Cancellonecera; Ancona-Termoli tratto Casalbordino-Termoli; Verona-Bologna; Udine-Tarvisio; ».

Dopo la lettera e) aggiungere la seguente lettera:

« f) di adeguare il parco del materiale rotabile e gli impianti fissi delle stazioni, le navi traghetto, le rampe di accesso ed i porti a quanto previsto dagli articoli 20 e 21 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384, « Regolamento di attuazione dell'articolo 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118, in materia di barriere architettoniche nei trasporti pubblici ».

Dopo la lettera h) aggiungere la seguente lettera:

« i) di riaprire al traffico viaggiatori e merci la tratta di linea Salerno-Mercato San Severino indispensabile per il completamento della direttrice Salerno-Avellino-Benevento-Foggia che attraversa tutte le province colpite dal sisma del 23 novembre 1980 ».

Il relatore, onorevole Federico, ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma sostituire la parola « 1981 » con l'altra « 1982 ».

Al primo comma sopprimere le parole « e in accordo con i progetti finalizzati ».

Al quarto comma aggiungere, dopo le parole « per le opere » le altre « e forniture ».

Gli onorevoli Lucchesi, Faraguti, Balestracci, Borri e Zoppi hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire il punto d) con il seguente:

« d) potenziare e rinnovare le linee ferroviarie Pontremolese e Orte-Falconara (da considerare come strutture strategiche) ed effettuare una prima serie di interventi sulle linee di maggior rilievo nelle zone interne del Mezzogiorno e delle Isole, per evitare l'eccessivo accentramento sulla dorsale centrale, creando itinerari tra loro realmente alternativi e fungibili, per aumentare le capacità di trasporto tra nord e sud, per ottenere il decongestionamento dei nodi ferroviari e per riequilibrare l'uso del territorio nazionale; ».

La onorevole Benco Gruber ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire la lettera f) con la seguente:

« f) di completare il finanziamento per il quadruplicamento della linea Roma-Firenze e per il raddoppio della linea Pontebbana nella regione autonoma Friuli-Venezia Giulia ».

Gli onorevoli Baghino e Parlato hanno presentato i seguenti emendamenti:

Al quarto comma lettera b) aggiungere in fine le seguenti parole: « in particolare con l'attrezzatura, a pari caratteristiche o grado di prestazione, anche per i trasporti merci intermodali, in modo da essere reciprocamente fungibili ed alternative, le tre grandi linee nord-sud, per mezzo dell'eliminazione delle strozzature esistenti ».

Al quarto comma lettera d) dopo le parole: « delle trasversali appenniniche », *aggiungere le altre:* « ed in particolare delle tratte Orte-Falconara, Napoli-Foggia, Battipaglia-Taranto ».

Al quarto comma lettera d), dopo le parole: « del Mezzogiorno e delle isole »,

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

aggiungere le altre: « ed in particolare delle linee Messina-Palermo e Messina-Siracusa ».

Al quarto comma lettera f) aggiungere in fine le seguenti parole: « il prolungamento della linea Tirrenica Roma-Sarzana, a nord, attraverso l'Appennino, con il raddoppio ed il potenziamento della linea Pontremolese-Sarzana-La Spezia e per la linea Adriatica il completamento del raddoppio e l'adeguamento tecnologico ».

Al quarto comma lettera h) aggiungere le seguenti parole: « con preminenza per le linee Cagliari-Golfo degli Aranci e Porto Torres ».

Poiché l'emendamento del Governo interamente sostitutivo dell'articolo 1 è stato concordato questa notte nel corso di una riunione di un gruppo informale di lavoro tra tutti i commissari, chiedo ai colleghi se considerino i propri emendamenti assorbiti da quello del Governo o se vogliano, invece, considerarli subemendamenti a questo.

BOCCHI. Il gruppo comunista, in ottemperanza agli impegni assunti questa notte in sede di gruppo informale di lavoro in ordine alla nuova formulazione dell'articolo 1 proposta dal Governo, considera i propri emendamenti assorbiti da questa.

FEDERICO, *Relatore*. Anche il relatore è del medesimo avviso.

BAGHINO. Io ho intenzione di mantenere il mio emendamento alla lettera b) del quarto comma.

PRESIDENTE. A maggior ragione, è bene che i presentatori dei vari emendamenti esprimano il proprio avviso.

LUCCHESI. Il mio emendamento alla lettera d) deve intendersi trasformato in subemendamento all'emendamento del Governo.

BENCO GRUBER. Non desidero essere fiscale nel mantenimento dell'emendamento di cui sono firmataria, ma non vorrei che si perdesse per sempre l'occasione per includere la linea Pontebbana nel piano poliennale.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo si impegna ad includere tale linea nel piano poliennale.

BENCO GRUBER. Con questa dichiarazione del ministro, ritiro il mio emendamento e preannuncio che lo trasformerò in un ordine del giorno.

BAGHINO. Dichiaro di ritirare i miei emendamenti alla lettera d), aderendo a quello dell'onorevole Lucchesi, ed alla lettera h). Poiché è avvenuto un equivoco dovuto forse alla stanchezza, nel senso che, nella formulazione dell'emendamento interamente sostitutivo presentato dal Governo questa notte era contenuta la frase « migliorare il sistema delle linee relative ai valichi di confine » che adesso, invece, non vedo più, sarò costretto a presentare un subemendamento in tal senso.

BOCCHI. Ritiro la precedente dichiarazione del gruppo comunista relativamente all'opportunità di considerare tutti i nostri emendamenti assorbiti da quello presentato dal Governo. Tale nostro atteggiamento ha evidentemente un significato politico, in quanto nei lavori preparatori era stato politicamente inteso che la presentazione di un emendamento interamente sostitutivo da parte del Governo avrebbe comportato il ritiro di tutti gli altri.

Penso che nessuno potrà negare l'impegno con il quale il gruppo comunista ha partecipato a tutto l'iter del provvedimento in esame e credo, quindi, che sia comprensibile se, nel momento in cui la discussione viene formalmente riaperta, intendiamo continuare ad avere la possibilità di esprimerci politicamente.

Pertanto, tutti gli emendamenti presentati dal gruppo comunista sono in questo momento trasformati in subemendamenti all'emendamento del Governo, con tutte le

conseguenze che ne derivano relativamente ai tempi di lavoro ed all'impostazione politica che questa nostra discussione va assumendo.

BERNARDI GUIDO. Credo che la preoccupazione testé espressa dal collega Bocchi sia del tutto superflua, anche se mi rendo conto che è motivata dalla dichiarazione resa poc'anzi dall'onorevole Lucchesi con la quale ha trasformato il suo emendamento in subemendamento. Non ritengo, per altro, che, dopo tanto lavoro che ci ha molto stancati, ma che ci ha trovati anche concordi, sia giusto perdere tale unanimità di intenti. Inoltre, vorrei pregare in modo particolare i miei colleghi del gruppo democratico-cristiano di ritirare i propri emendamenti, pur rimanendo ovviamente fermo il loro diritto costituzionale di esprimere liberamente il proprio pensiero.

In ogni caso, il collega Bocchi può essere certo che noi respingeremo questi subemendamenti, convinti come siamo che il piano integrativo, pur non rappresentando la soluzione ottimale, costituisce comunque un positivo risultato sulla via della trasformazione del trasporto in Italia.

POTI. Nel prendere atto delle dichiarazioni del collega Bernardi, invito anch'io i componenti del gruppo comunista a ritirare i propri emendamenti, avendo anch'essi ritenuto valido l'accordo raggiunto questa notte in sede di gruppo informale di lavoro. Analogo invito rivolgo anche al collega Lucchesi, pregandolo di voler eventualmente trasformare il suo emendamento in ordine del giorno; in ogni caso, essendo questa una posizione assunta a titolo personale, è chiaro che non compromette l'accordo raggiunto.

LUCCHESI. Poiché ci conosciamo da molti anni, credo che i colleghi mi consentiranno di ribadire, con tranquillità e serenità, senza toni polemici, la mia volontà di mantenere l'emendamento di cui sono primo firmatario. Prendo atto razionalmente delle dichiarazioni rese da espo-

nenti di vari gruppi politici, nonché del rincredimento dei miei colleghi di gruppo. Abbiamo tra noi l'uso, che qualche volta può lasciare perplessi, di riconoscerci reciprocamente certi margini di libertà per portare avanti il tipo di impostazione nella quale ciascuno di noi crede. Insisto in favore della linea ferroviaria Pontremolese così come ho fatto ripetutamente in sede di Comitato ristretto e non certo per valutazioni campanilistiche. Nel prendere atto delle dichiarazioni della grande maggioranza dei componenti della Commissione, ritengo necessario un diverso impegno da parte di questi.

PRESIDENTE. Poiché i presentatori insistono per il mantenimento dei loro subemendamenti, prima di porli in votazione, chiedo il parere del relatore e del Governo.

FEDERICO, Relatore. Devo esprimere con sincerità l'amarezza con cui mi debbo pronunciare contro questi subemendamenti dovuti forse alla mancata illustrazione da parte del Governo del suo emendamento interamente sostitutivo.

Nel pronunciarmi contro non intendo rigettare il contenuto di tali emendamenti, anzi li considero, nella sostanza, assorbiti dal nuovo testo dell'articolo 1 che questa notte tutti insieme, dopo un ampilissimo dibattito nel corso del quale ciascuno ha avuto modo di dare il proprio contributo, abbiamo redatto. In esso abbiamo convenuto di distinguere, come mi ero permesso di fare nella relazione e nella replica, i due ambiti in cui si deve muovere questo provvedimento: innanzitutto il piano poliennale nel quale verrà trasposto l'elenco delle opere previsto dalla risoluzione approvata da questa Commissione nel giugno del 1978 e questo piano integrativo che, al momento, nei limiti degli stanziamenti possibili, traduce parte degli obiettivi indicati prima nella risoluzione e poi fedelmente tradotti nel piano poliennale.

Se questa è la premessa, vi sono alcune opere incluse già nel piano integrativo ed altre delle quali si prevede l'in-

clusione nel piano poliennale. Mi rendo, pertanto, conto del fatto che alcuni colleghi si preoccupino di vedere inclusa nell'uno o nell'altro un'opera che sta loro particolarmente a cuore, ma, la garanzia che comunque ogni opera troverà la sua collocazione, a mio avviso, dovrebbe rassicurare i colleghi.

A questo punto, all'onorevole Lucchesi in particolare ed agli altri colleghi che insistono sui loro subemendamenti, vorrei far osservare che anche ove non fossero d'accordo sul congegno di questo articolo 1 e volessero validamente sostenere le loro rispettabilissime opinioni, non credo che questa sia la sede per farlo. Infatti, è prevista una modifica dell'articolo 3 con la quale non lasciamo al Governo la possibilità di decidere entro quale periodo di tempo presentare il piano delle opere, il quale, invece, dovrà essere presentato a questa Commissione entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge. Pertanto, se abbiamo ribadito l'obbligo per il Governo di rispettare le priorità ed i criteri della risoluzione sia del piano poliennale sia di quello integrativo, se abbiamo previsto che, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore di questo provvedimento, sarà varato il piano che dovrà rispettare questi criteri, credo che in quel momento dovremo verificare, appunto, il rispetto di tali criteri.

Sono questi i motivi per i quali mi dichiaro favorevole al testo dell'articolo 1 proposto dal Governo.

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Dopo aver ascoltato le dichiarazioni dell'onorevole Bernardi e del relatore, che hanno ricordato le posizioni assunte dai vari gruppi politici nei diversi momenti dell'esame di questo provvedimento, desidero sottolineare che, se il subemendamento dell'onorevole Lucchesi fosse posto ai voti e non risultasse approvato, ciò comprometterebbe le scelte che il Governo ha compiuto e che intende rispettare, in quanto ci si troverebbe di fronte ad un atto di una Commissione che, di fatto, impedisce al Governo di

prendere determinate iniziative, in particolare per ciò che riguarda alcune relazioni comprese nel piano integrativo.

Faccio anche presente, perché i colleghi ne prendano atto, che l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha dato assicurazioni in merito al fatto che il programma di spese è finalizzato al completamento delle opere ed il Governo, dal canto suo, intende pervenire, anche con altri finanziamenti, a completare la prima *tranche* di spesa.

Pertanto, il Governo ritiene che, per appoggiare e sostenere le scelte che questa Commissione ha unanimemente compiuto ed alle quali il Governo si è sempre ispirato, sia preferibile che il subemendamento dell'onorevole Lucchesi venga trasformato in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Chiedo che il relatore ed il Governo esprimano il proprio parere sull'emendamento Baghino e Parlato aggiuntivo al quarto comma, lettera *b*).

FEDERICO, *Relatore*. Sono contrario a questo subemendamento.

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È respinto).

Passiamo al subemendamento Lucchesi ed altri.

LUCCHESI. Pur non avendo l'intenzione di ripetere cose dette mille volte nel corso dell'*iter* del provvedimento in esame, vorrei fare alcune considerazioni che, pur sembrando polemiche, sono, invece, schiette e sincere, essendo il frutto di una manifestazione di volontà politica alla quale non è, a mio sommo avviso, consentito rinunciare. È un dato di fatto da tutti condiviso che l'articolo 1 rappresenta l'articolo fondamentale dell'intero provvedimento, poiché impone al Governo il modo di operare dopo la definitiva approvazione dello stesso.

Questa notte non ho avuto la resistenza fisica di altri colleghi che devono essere ringraziati per aver elaborato il testo dell'emendamento sostitutivo con il Governo, emendamento che, rispetto a quello originale contiene qualche miglioramento e chiarisce alcuni aspetti abbastanza importanti.

L'emendamento per il quale mi batto riguarda la linea ferroviaria cosiddetta Pontremolese; ribadisco che in questo momento non sono portavoce di rivendicazioni di tipo campanilistico e neppure di rivendicazioni di carattere elettorale, tant'è vero che, e i colleghi che mi conoscono lo sanno, pur essendo stato più volte relatore di provvedimenti riguardanti la marina mercantile, non ho mai chiesto una sola lira in più in favore, ad esempio, del porto di Livorno, la città in cui risiedo. In questo momento, intendo solo ribadire il contenuto della risoluzione del giugno 1978 approvata dalla nostra Commissione. Ricordo, altresì, ai colleghi che ci siamo trovati di fronte, nel corso dell'esame del provvedimento, ad una posizione aziendale estremamente diversa da quella maturata all'interno del Parlamento: abbiamo sconvolto tale impostazione dando indicazioni al Governo ed all'azienda circa alcune linee strategiche che abbiamo ritenute fondamentali per lo sviluppo del trasporto ferroviario all'interno del paese.

Nota con grande preoccupazione che oggi si è creata di nuovo una situazione di appiattimento sulle tradizionali posizioni aziendali e che tutti i gruppi politici sono ritornati alla situazione precedente: le linee da noi individuate come strategiche sono rientrate nuovamente nella vecchia logica dell'Azienda per la quale esistono linee secondarie di supporto e non linee strategiche di penetrazione. Per cui, tutte le dichiarazioni di agganciamento a questa ormai famosa risoluzione, che sembra essere diventata la Bibbia dalla quale non ci si può discostare, nei fatti diventano dichiarazioni formali, visto che la risoluzione è un momento di indicazione al Governo riguardo sia al piano

poliennale, sia al piano a medio termine che stiamo per approvare.

Non condivido le argomentazioni del relatore con le quali mi invitava a ritirare il subemendamento, poiché ritengo che questo sia il momento politico più adatto per dare al Governo delle indicazioni anche rispetto al problema delle priorità.

Pertanto, o noi approviamo un provvedimento con il quale diamo ampia facoltà al Governo di disporre dei 12.250 miliardi, salvo poi i successivi controlli da parte del Parlamento, oppure approviamo una serie di indicazioni coattive. In questo caso è stata adottata una via intermedia: mi riferisco, in particolare, al problema della direttissima e dell'elettrificazione della rete sarda, la cui presenza nella legge mi sembra paradossale. Il presidente l'ha giustificata dicendo che per essere finanziate necessitavano di un provvedimento *ad hoc*.

Nella sua replica, il ministro ha detto che la direttissima era compresa nella legge di rifinanziamento n. 377 del 14 aprile 1974, ma in tale legge di essa non v'è traccia.

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi permetto di ricordarle che il Governo ha assunto l'impegno di completare tali linee e che questa in discussione è soltanto la prima *tranche*. Per attuare tale programma è necessario che il Governo sia sostenuto con i successivi finanziamenti provenienti sia dal piano poliennale, sia dalla CEE. È evidente, pertanto, che, se il suo subemendamento viene respinto, tale programma rischia di essere compromesso, o, quanto meno, indebolito, in quanto comporterebbe di fatto che il Governo non dovrebbe raggiungere, almeno formalmente, l'obiettivo che persegue. La invito nuovamente a trasformare il suo subemendamento in un ordine del giorno.

LUCCHESI. Dopo aver ascoltato queste ultime dichiarazioni del rappresentante del Governo, pur rimanendo sostanzialmente convinto della validità delle argomentazioni da me addotte, dichiaro di

trasformare l'emendamento in un ordine del giorno, anche se a questi io credo poco.

BOCCHI. Chiedo di parlare per illustrare le ragioni che mi inducono a ritirare l'emendamento aggiuntivo alla lettera *d*). Il disegno di legge al nostro esame, a mio parere, rispecchia il contenuto e le indicazioni della ormai famosa risoluzione; nello stesso tempo va dato atto al Governo di aver formulato, d'intesa con tutti i gruppi politici, un nuovo testo dell'articolo 1 che ha assorbito le varie esigenze da noi tutti manifestate. Un'ulteriore garanzia è data dal fatto che il Governo abbia assunto un impegno preciso fissando la data per la presentazione del piano poliennale di sviluppo di tutta la rete ferroviaria.

L'emendamento presentato dal gruppo comunista alla lettera *d*) costituiva sostanzialmente un tentativo di esplicitazione di quanto riteniamo sia correttamente contenuto nella lettera *d*) dell'emendamento interamente sostitutivo presentato dal Governo. Mi riferisco all'esigenza, contenuta nella risoluzione più volte citata, di assicurare il massimo degli interventi per la riqualificazione organica delle trasversali appenniniche e delle linee più importanti di collegamento con il Mezzogiorno e con le isole.

L'esclusione di alcune linee dal piano integrativo non ha, a mio avviso, eccessiva rilevanza, visto che il Governo si è impegnato a ricomprenderle tutte nel piano poliennale. Per ciò che concerne le obiezioni del collega Lucchesi, debbo dargli atto che non sono dettate da motivi clientelari; forse esagerando, direi che sarà un giudizio storico a dargli conto delle sue preoccupazioni: tale giudizio riguarderà innanzi tutto le intenzioni che hanno portato ad esasperare in termini propagandistici un problema che, invece, ha assoluto bisogno del massimo di impegno da parte di tutti, in primo luogo del Governo che, in effetti, per bocca del ministro lo ha dimostrato.

Il collegamento, il potenziamento e la riqualificazione organica e complessiva

della linea Pontremolese formano oggetto di molti subemendamenti che dobbiamo ancora esaminare: è indubbio che tale linea svolge un ruolo importante perché collega un sistema di porti ad un'area di importanza non solo nazionale, ma anche europea, compresi i paesi dell'est. Ecco perché riteniamo che l'impegno posto da tutti i componenti della Commissione nei confronti della linea Pontremolese sia ampiamente giustificato, visto che l'intervento nei confronti di questa linea rientra in un quadro organico di interventi e si muove nella logica di creare un collegamento fra diversi bacini di traffico, rifiutando l'ottica scorrelata e settoriale che aveva guidato i provvedimenti precedenti.

Poiché il testo del Governo dà sufficienti garanzie di recepimento del contenuto della risoluzione, a nome del gruppo comunista, ritiro l'emendamento.

BAGHINO. Mi dispiace per i colleghi, ma anche il mio emendamento al quarto comma lettera *f*) riguarda la Pontremolese, per cui ne dobbiamo nuovamente discutere. Si tratta di una linea di cui tutti riconosciamo l'importanza, ma poi, al momento opportuno, non ci decidiamo ad approvare gli stanziamenti necessari al suo completamento.

Già nel 1977 il nostro presidente, onorevole Marzotto Caotorta, presentò un'interrogazione in materia alla quale fu risposto che gli stanziamenti fino ad allora fissati per tale linea erano limitatissimi e che, pertanto, ci si impegnava a completare quanto prima tale linea che « com'è noto, da tempo è auspicata da enti ed organismi locali ».

Se si è riconosciuto questo nel 1977, non vedo perché non lo si riconosca anche oggi. Per di più le argomentazioni del sottosegretario, onorevole Caldoro, sulle conseguenze di un'eventuale bocciatura del subemendamento sull'operato del Governo non mi convincono.

Quando nel 1978, a Bari, durante un convegno alla Fiera del Levante si sostiene l'esigenza della Pontremolese; quando a Roma si chiede e si ottiene lo snelli-

mento delle procedure per l'attuazione della Pontremolese da parte di tutti i partiti; quando nel 1978 a Grosseto il consiglio provinciale, che, fino a prova contraria, è di sinistra, sostiene che la Pontremolese darà ossigeno all'economia centro-insulare; quando, sempre nel 1978, in Parlamento tutti i partiti sollecitano l'attuazione della Pontremolese; quando, nel 1979, il consiglio provinciale di Cremona e delle province padane avanza proposte in favore della Pontremolese, perché oggi proposte di identico tenore dovrebbero essere respinte? Qual è il rischio cui si corre incontro?

Assumetevi la responsabilità di manifestare un voto contrario alle decisioni degli enti locali e delle regioni e dimostrate di essere coerenti. È necessario, però, che esprimiate con chiarezza la vostra posizione. Nè può essere accettato quanto ha detto il sottosegretario circa i rischi che si correrebbero nel caso in cui tale subemendamento venisse respinto.

Recentemente la giunta della regione emiliana si è occupata del problema della Pontremolese. L'onorevole sottosegretario ci ha informati che complessivamente, alla fine dei lavori previsti per tale linea, sarà completato il 57 per cento della stessa, per cui, signori miei, come potete negare che possano esserci preoccupazioni di ulteriori, eccessivi ritardi nell'attuazione di una linea che è riconosciuta fondamentale da tutti? L'onorevole Caldoro ci mette in guardia dalle conseguenze che deriverebbero dal porre in votazione i subemendamenti all'emendamento del Governo.

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Io ne ho spiegato i motivi ripercorrendo anche l'iter del provvedimento in esame e, in ogni caso, ho parlato di tutto un complesso di relazioni ferroviarie.

BAGHINO. L'onorevole sottosegretario rischia di essere in anticipo d'accordo con me. Infatti, si insiste sulla Pontremolese, ma, in pratica, il punto *dolens* del problema è costituito dal fatto che questa Commissione non abbia voluto impegnare il Governo in ordine a determinate linee che

sono considerate rilevanti e prioritarie. Questo è l'errore di fondo, a mio avviso. In pratica, poi, queste linee fondamentali si riducono a tre e la loro attivazione permetterebbe all'Italia di essere competitiva nel campo del trasporto internazionale, nonché di combattere il dilagante fenomeno della preminenza del trasporto su strada.

Firmerò, pertanto, l'ordine del giorno che, però, dovrà essere tassativo e, nel contempo, ritirerò il subemendamento da me firmato.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente subemendamento:

Al quarto comma, lettera f), sostituire le parole da: porti, fino alla fine della lettera, con le seguenti: e migliorare il sistema delle linee relative ai valichi di confine anche allo scopo di adeguare le relazioni dell'intero bacino mediterraneo con il nord Italia e l'Europa.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo fa suo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento dell'onorevole Baghino fatto proprio dal Governo.

(È approvato).

BOCCHI. A nome del gruppo comunista, preciso che tutti i subemendamenti da noi firmati che non sono stati posti in votazione si intendono ritirati.

BAGHINO. Altrettanto vale per i subemendamenti del gruppo del MSI-destra nazionale.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 con le modifiche apportate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 2.

Per la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 1, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assu-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

mere, anche in via immediata, impegni fino alla concorrenza di 8.750 miliardi di lire, dei quali 1.835 miliardi saranno destinati al rifinanziamento di opere già in precedenza programmate, 4.200 miliardi al riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee e degli impianti, 250 miliardi agli alloggi di cui al successivo articolo 14, 315 miliardi al completamento del quadruplicamento della linea Roma-Firenze ivi compresa la revisione prezzi, 150 miliardi per le navi traghetto destinate al servizio ferroviario e 2.000 miliardi per il riclassamento e la protezione della sede ferroviaria.

I pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti in appositi capitoli del bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in ragione di:

- a) 750 miliardi di lire per l'anno 1980;
- b) 1.250 miliardi di lire per l'anno 1981;
- c) 1.700 miliardi di lire per l'anno 1982;
- d) 1.700 miliardi di lire per l'anno 1983;
- e) 1.700 miliardi di lire per l'anno 1984;
- f) 1.650 miliardi di lire per l'anno 1985.

Per il proseguimento del programma di ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile, di cui alla legge 18 agosto 1978, n. 503, nonché per le esigenze specifiche di mezzi di trazione connesse all'elettrificazione a corrente monofase 25 kV delle linee ferroviarie dello Stato della rete sarda. L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è inoltre autorizzata ad assumere impegni fino a concorrenza del complessivo importo di 3.500 miliardi, fermo restando che i relativi pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti in appositi capitoli di bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in ragione di:

- 1) 500 miliardi di lire per l'anno 1981;

2) 600 miliardi di lire per l'anno 1982;

3) 700 miliardi di lire per l'anno 1983;

4) 800 miliardi di lire per l'anno 1984;

5) 900 miliardi di lire per l'anno 1985.

Gli onorevoli Bocchi, Salvatore Forte, Casalino, Monteleone, Manfredini, Ottaviano, Gradi e Pani hanno presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, sostituire la parola: 8.750, con l'altra: 9.900, e dopo le parole: ammodernamento delle linee e degli impianti, aggiungere le altre: lire 1.150 miliardi per i completamenti di cui all'articolo 1, lettera d).

Al primo comma, sostituire la parola: 8750, con l'altra: 8950, ed aggiungere al termine del primo comma dopo le parole: sede ferroviaria, le altre: 200 miliardi da destinare al riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee e degli impianti della rete ferroviaria compresa nei territori dell'Italia meridionale e insulare di cui al testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno approvati con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218.

Sostituire, al secondo comma, lettera b), la parola: 1250 con l'altra: 1300 e sostituire al secondo comma lettere c), d), e) la parola: 1.700 con l'altra: 1.750.

BOCCHI. A nome del gruppo comunista, ritiro il secondo emendamento al primo comma dell'articolo 2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento Bocchi ed altri al primo comma.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Bocchi ed altri al secondo comma.

(È approvato).

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma, aggiungere dopo le parole: nonché per le altre: il rifinanziamento delle forniture in precedenza programmate è.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2 con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 3.

Il programma di opere relative al finanziamento di 8.600 miliardi di lire destinato agli impianti fissi e di 150 miliardi per le navi traghetto sarà sottoposto, previo parere del Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, alla Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, e al Comitato interministeriale per la programmazione e conomica, e approvato con decreto del Ministro dei trasporti.

Il programma di utilizzo della somma di 3.500 miliardi di lire, destinata all'ammodernamento ed al potenziamento del parco del materiale mobile, sarà sottoposto, previo parere del Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale, al Comitato interministeriale per la programmazione economica, e approvato con decreto del Ministro dei trasporti.

Il Ministro dei trasporti, almeno trenta giorni prima dell'emanazione del decreto di approvazione dei programmi, trasmette alle Camere il programma di utilizzo delle somme per acquisire il parere

delle Commissioni permanenti competenti per materia.

Trascorsi trenta giorni dalla trasmissione di cui al precedente comma, il Ministro dei trasporti provvede all'assunzione dei relativi impegni.

Le eventuali variazioni ai programmi saranno approvate con le medesime procedure di cui ai due commi precedenti.

Le eventuali variazioni compensative di spesa tra le opere e forniture contemplate nei programmi suddetti, purché in misura non superiore complessivamente al 20 per cento dell'importo originario di ciascuna opera o fornitura potranno essere approvate con decreto del Ministro dei trasporti previo parere del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale.

Il Ministro dei trasporti darà comunicazione al Parlamento ogni anno, in allegato al bilancio di previsione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dello stato di attuazione dei programmi al 31 dicembre dell'anno precedente, nonché della valutazione, ripartita per annualità, delle maggiori occorrenze eventualmente necessarie per il completamento delle opere in esso previste. Gli stanziamenti per tali maggiori occorrenze verranno disposti annualmente con la legge finanziaria.

Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, sostituire la parola: 8.600 con l'altra: 8.800.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Gli onorevoli Bocchi, Forte Salvatore e Ottaviano hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, aggiungere dopo le parole: maggiormente rappresentative le altre: sul piano nazionale.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

Gli onorevoli Bocchi e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, sostituire la parola: mobile con l'altra: rotabile.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Gli onorevoli Baghino e Parlato hanno presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, sostituire la parola: organizzazioni con l'altra: confederazioni.

BAGHINO. L'emendamento nasce dalla intesa che questa notte avevamo raggiunto di comune accordo, ma sulla quale adesso sembra vi siano ripensamenti.

FORTE SALVATORE. Se dovessimo inserire la parola « confederazioni » provocheremo difficoltà per il riferimento alle altre norme di legge e, soprattutto, toglieremo alle altre organizzazioni sindacali una funzione che loro compete.

BAGHINO. Non condivido l'osservazione dell'onorevole Forte in quanto, a mio avviso, è più restrittivo il far riferimento alle organizzazioni sindacali anziché alle confederazioni e, conseguentemente, verremmo a limitare la loro possibilità d'intervento. La confederazione è comprensiva di tutte le rappresentative della categoria sindacale, è il vertice di tutti i sindacati di categoria e, quindi, può scegliere se inviare i rappresentanti dei ferrovieri o avocare a sé quel diritto. Parlare di organizzazione sindacale fa sì che a tutti gli effetti la scelta appartenga al ministero, mentre, far riferimento alle confederazioni, vuol dire che la scelta è ristretta, è limitata a chi, veramente, rappresenta, sul piano nazionale, tutti i lavoratori.

MANFREDI MANFREDO. L'emendamento dell'onorevole Baghino, in realtà, è

limitativo e non estensivo poiché citando le confederazioni si esclude il livello sindacale di categoria.

BAGHINO. Insisto per la votazione del mio emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Baghino sostitutivo al secondo comma.

(È respinto).

Gli onorevoli Baghino e Parlato hanno presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, dopo la parola: sindacali, aggiungere le altre: rappresentate nel CNEL.

BAGHINO. Proponiamo questo emendamento perché chi ha ottenuto una rappresentanza nel CNEL ha la garanzia di avere un'estensione nazionale, di essere riconosciuto in sede nazionale ed ha anche la possibilità di portare una certa competenza, perché il CNEL si interessa di questi problemi.

FEDERICO, *Relatore*. Sono contrario a questo emendamento.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Anche il Governo è contrario.

BAGHINO. Vorrei che venisse motivato il parere contrario testè espresso dal relatore e dal ministro.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Esiste un dato obiettivo, nel senso che può nascere l'esigenza di interpellare un'organizzazione non rappresentata nel CNEL.

BAGHINO. Cioè, in pratica, il Governo vuole avere la possibilità di scegliere, togliendo tale possibilità al Parlamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È respinto).

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

Gli onorevoli Baghino e Parlato hanno presentato il seguente emendamento:

Al secondo capoverso sopprimere le parole da: maggiormente a nazionale.

BAGHINO. Questo emendamento è motivato dalla necessità di aumentare l'autonomia all'atto di decidere i soggetti che il Ministero è tenuto ad interpellare. Tale scelta, a mio avviso, deve essere lasciata al Parlamento che, fino a prova contraria, costituisce il potere legislativo, mentre il Governo costituisce quello esecutivo.

FEDERICO, *Relatore*. Sono contrario a questo emendamento per ragioni già espresse nel corso dell'*iter* del provvedimento in esame. In sostanza, infatti, ci si era dichiarati contrari ad una sorta di istituzionalizzazione della consultazione delle organizzazioni sindacali, preferendo lasciare indefinita la questione.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Sono contrario per i motivi espressi dal relatore.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È respinto).

Gli onorevoli Baghino e Parlato hanno presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma sopprimere le parole: sul piano nazionale.

Poiché è stato poc'anzi approvato un emendamento Bocchi ed altri tendente ad aggiungere l'espressione « sul piano nazionale » al primo comma, questo emendamento risulta pertanto precluso.

Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il secondo comma aggiungere il seguente:

« Il programma di utilizzo delle somme di cui al presente articolo può essere articolato in piani distinti per i diversi settori di intervento ».

FEDERICO, *Relatore*. Ritenendolo superato, ritiro questo mio emendamento.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il terzo comma con il seguente:

« Il Ministro dei trasporti, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, trasmette alle Camere il programma di utilizzo delle somme per acquisire il parere delle Commissioni permanenti competenti per materia ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente emendamento:

Al quarto comma, sostituire la parola: 30 con l'altra: 60.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Gli onorevoli Bocchi e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Al quinto comma, sopprimere la parola: due.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Gli onorevoli Baghino e Parlato hanno presentato il seguente emendamento:

Al sesto comma, sopprimere le parole da: sentite fino alla fine del comma.

BAGHINO. Insisto per la votazione.

FEDERICO, *Relatore*. Sono contrario a questo emendamento.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È respinto).

Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente emendamento:

All'ultimo comma, sostituire le parole: in esso con le altre: e forniture.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 3 nel suo complesso con le modifiche testé appor-
tate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 4.

Ai fondi occorrenti per il finanziamento della spesa di lire 12.250 miliardi sarà provveduto con operazioni di credito.

A tale fine l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, sia all'interno sia all'estero, nonché ad emettere direttamente obbligazioni, in relazione ad effettive necessità, fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla somma di 12.250 miliardi di lire. Anche il Consorzio di credito per le opere pubbliche è autorizzato a concedere i mutui suddetti.

I mutui di cui al precedente comma saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipulare tra l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e gli enti mutuanti con l'intervento del Ministro del tesoro e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

All'emissione diretta di obbligazioni si applicano le norme di cui agli articoli 2, 3 e 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280.

L'articolo 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280, si applica anche ai mutui di cui al secondo comma del presente articolo.

Le rate di ammortamento, per capitale ed interessi, dei mutui e delle obbligazioni saranno iscritte nel bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e specificamente vincolate a favore degli enti mutuanti e degli obbligazionisti.

Le rate di ammortamento, per capitale ed interessi, dei mutui da contrarre e delle obbligazioni da emettere 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 della entrata dell'Azienda ferroviaria.

Con le stesse modalità di cui ai precedenti commi, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad emettere direttamente obbligazioni anche per completare il finanziamento delle costruzioni e delle opere autorizzate con l'articolo 7 della legge 25 ottobre 1968, n. 1089.

Per le obbligazioni emesse ai sensi del precedente comma, il rimborso del Ministero del tesoro all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è limitato alla rata di ammortamento in conto capitale, in conformità a quanto stabilito dal terzo comma dell'articolo 9 della legge 25 ottobre 1968, n. 1089.

Il relatore, onorevole Federico, ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, sostituire la parola: 12.250 con l'altra: 12.450.

Al secondo comma, sostituire la parola: 12.250, con l'altra: 12.450.

Pongo in votazione l'emendamento del relatore al primo comma

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del relatore al secondo comma.

(È approvato).

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

Pongo in votazione l'articolo 4 nel suo complesso con le modifiche testè apportate.

(È approvato).

Poiché al successivo articolo 4-bis non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 4-bis.

Le operazioni di mutuo di cui all'articolo precedente e tutti gli atti ad esse inerenti e conseguenti sono esenti da ogni imposta e tassa.

Le esenzioni di cui al comma precedente si applicano anche ai mutui da contrarre per completare il finanziamento di spese di investimento autorizzate con legge.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 5.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di destinare una somma non inferiore a 2.260 miliardi di lire, dei 1.200 destinati al conseguimento delle finalità indicate alle lettere *b*), *c*), *d*), *e*) ed *h*) dell'articolo 1 della presente legge, per l'ammodernamento ed il potenziamento delle infrastrutture dell'Italia meridionale ed insulare.

È fatto altresì obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le nuove costruzioni ed opere di cui all'articolo 2, pari ad almeno il quarantacinque per cento del loro importo globale, agli stabilimenti industriali localizzati nei territori dell'Italia meridionale e insulare di cui all'articolo 1 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 6 marzo 1978, n. 218, i cui responsabili sono obbligati, secondo le prescrizioni

dei capitolati, ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite, purché ivi prodotti ed a prezzi e qualità che risultino congrui con riferimento a parametri obiettivi di mercato.

La riserva di cui al presente articolo è operante anche per gli stanziamenti relativi a ricerche, studi e progettazioni connessi con le nuove costruzioni ed opere di cui al citato articolo 2 realizzati da enti localizzati nel Mezzogiorno.

Il relatore, onorevole Federico, ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, sostituire la parola: « 2.260 » con l'altra: « 2.210 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

A seguito di tale approvazione risulta assorbito l'emendamento Bocchi e Pani di identico tenore.

Il relatore, onorevole Federico, ha presentato i seguenti emendamenti:

Al secondo comma, sostituire le parole: « di cui all'articolo 1 » con le altre: « in base al ».

All'ultimo comma, sostituire le parole: « localizzati nel Mezzogiorno » con le altre: « ed istituti localizzati nel Mezzogiorno e ritenuti idonei dal consiglio d'amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Pongo in votazione l'emendamento del relatore al secondo comma.

(È approvato).

A seguito di tale approvazione, risulta assorbito un emendamento Bocchi ed altri di identico tenore.

Pongo in votazione l'emendamento del relatore all'ultimo comma.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 5 nel suo complesso con le modifiche testè apportate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 6.

Per gli appalti che richiedono una specifica competenza di lavori ferroviari o che riguardano la realizzazione di opere prevalentemente in presenza dell'esercizio ferroviario, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a riservare gli inviti alle ditte iscritte nell'albo nazionale dei costruttori che dimostreranno singolarmente o raggruppate in forma di associazione temporanea ai sensi degli articoli 20 e 23 della legge 8 agosto 1977, n. 584, di essere in possesso degli speciali requisiti che saranno stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale.

Il suddetto decreto prevederà altresì l'istituzione presso l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in una commissione, nella quale siano rappresentate le organizzazioni imprenditoriali e sindacali maggiormente rappresentative, per la formazione di elenchi dei soggetti di cui al precedente comma.

L'assegnazione delle commesse di materiale rotabile prevista dalla presente legge viene esperita di norma con gare a licitazione privata alle quali dovranno essere ammesse imprese, raggruppamenti di imprese o consorzi che abbiano adeguato grado di specializzazione e dimensione economica e che siano capaci di conseguire l'organizzazione anche per la ricerca o la esportazione. A tal fine si procederà ad una selezione preliminare di qualificazione dei concorrenti da condurre dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sulla base delle capacità produttive già dimostrate dalle singole ditte o dall'esperienza acquisita nelle precedenti forniture per le ferrovie dello Stato.

Le commesse di cui al precedente comma, vengono assegnate per lotti consistenti ed omogenei ai sensi dell'articolo 10 della legge 9 marzo 1973, n. 52, in modo da favorire il conseguimento di economie di scala ed una ristrutturazione produttiva in linea con la esperienza industriale internazionale del settore.

Il programma di utilizzo delle somme di cui all'articolo 3, secondo comma, può essere articolato in piani distinti per i settori di intervento. Il programma sarà comunicato al Parlamento prima dell'emanazione dei relativi decreti ministeriali. Le eventuali variazioni al programma saranno approvate nelle stesse forme.

L'onorevole Grippo ha presentato il seguente emendamento:

Al primo capoverso dopo le parole: «all'albo nazionale dei costruttori», aggiungere le altre: «che ne facciano domanda sia singolarmente sia raggruppati in forma di associazione purché inserite nelle classificazioni specifiche secondo la tabella allegata alla legge 10 dicembre 1962, n. 57 e con particolare riferimento alle categorie XV e XVI».

Sopprimere il secondo capoverso.

Sopprimere il terzo capoverso dalle parole: «e dimensione economica» fino alla fine.

GRIPPO. Ritiro l'emendamento, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Federico, ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, dopo la parola: «organizzazioni», aggiungere le altre: «imprenditoriali e sindacali».

Al secondo comma, sopprimere la parola: «sindacali».

BAGHINO. Signor Presidente, questa notte avevamo deciso di sopprimere il primo ed il secondo comma dell'articolo 6.

Ora, dal momento che questa decisione non sembra essere rispettata, visto che il relatore presenta emendamenti ai due commi dei quali si era decisa la soppressione, dichiaro di fare mio l'emendamento Grippo.

BERNARDI GUIDO. L'onorevole Baghino dimentica che l'abolizione dei primi due commi è stata solo una ipotesi avanzata nel corso della discussione ed alla medesima io stesso ho reagito negativamente. La conclusione alla quale si pervenne fu quella di riformulare meglio la dizione dell'articolo ed in ciò non v'è, senz'altro, alcun gioco di prestigio.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, dopo la precisazione dell'onorevole Bernardi insiste nel far suo l'emendamento ritirato dall'onorevole Grippo?

BAGHINO. Confermo di fare mio lo emendamento dell'onorevole Grippo. Vorrei, inoltre, avanzare la proposta di accantonare l'esame dell'articolo 6 e di arrivare rapidamente all'articolo 10, a quello strettamente connesso, in base alla cui approvazione potremo trovare più facilmente l'accordo su questo articolo 6.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito di accantonare l'esame dell'articolo 6 e dei relativi emendamenti.

(Così rimane stabilito).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 7.

Per gli appalti di opere e forniture che si eseguono a cura dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato o per le concessioni di sola costruzione, la Azienda medesima, in aggiunta alla normale cauzione, è autorizzata a chiedere agli imprenditoriaggiudicatari degli stessi appalti o concessioni a seguito di licitazioni private, di appalti concorsi ovvero di trattative private, idonea fidejussione bancaria

di adempimento con le modalità previste dagli articoli 54 e seguenti del regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato, approvato con regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, e successive modificazioni, raggugliata al settanta per cento dell'importo del contratto.

La fidejussione di ampimento è svincolata per scaglioni pari al dieci per cento dell'importo contrattuale raggugliato a singole opere o forniture completate in ogni loro parte.

Lo svincolo è raggugliato a frazioni delle singole opere o forniture fermo restando il limite di importo per scaglioni, purché anche le frazioni cui si riferisce lo svincolo medesimo siano regolarmente completate in ogni loro parte.

Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma sopprimere le parole: « e forniture ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

A seguito di tale approvazione, risulta assorbito l'emendamento Bocchi e Pani di identico tenore.

Pongo in votazione l'articolo 7 nel suo complesso con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 8.

Su richiesta delle imprese appaltatrici di opere o fornitrici di beni e di servizi, da realizzare con i fondi della presente legge, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a concedere alle stesse un'anticipazione fino al venti per cento dell'intero prezzo contrattuale, anche

se l'appalto o fornitura fa carico a più esercizi finanziari.

Per la concessione dell'anticipazione, la impresa contraente è tenuta a prestare una delle seguenti garanzie per una somma pari all'anticipazione stessa maggiorata del cinque per cento:

1) fidejussione, ai sensi del primo comma dell'articolo 1944 del codice civile, di uno degli istituti bancari indicati dall'articolo 54, terzo comma, del regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, sostituito dal decreto del Presidente della Repubblica 22 maggio 1956, n. 635 (paragrafo 6);

2) cauzione in titoli di Stato o garantiti dallo Stato o in obbligazioni emesse o garantite da enti finanziari di diritto pubblico o da enti di gestione a partecipazione statale, al valore di borsa del giorno precedente la consegna dei titoli.

A detti contratti non si applica la disposizione contenuta nell'ultimo comma dell'articolo 1 del decreto del Ministro del tesoro 25 novembre 1972, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 307 del 25 novembre 1972.

La revisione dei prezzi contrattuali non si applica alle somme anticipate secondo il primo comma del presente articolo a partire dalla data del pagamento delle somme stesse.

Per il recupero dell'anticipazione di cui al primo comma la trattenuta da effettuare sugli acconti, con le modalità stabilite dall'articolo 2 del citato decreto del Ministro del tesoro 25 novembre 1972, è commisurata al venti per cento dell'importo di ciascun acconto.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 9.

Per i lavori, acquisti, forniture e trasporti relativi alle opere da realizzare con i piani di intervento nella rete ferroviaria, anche già autorizzati ed in corso di attuazione, l'Azienda ha facoltà di procedere mediante trattativa privata con più con-

traenti anche al di fuori dei casi previsti dall'articolo 41 del regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato, approvato con regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, e successive modificazioni ed integrazioni, nella ipotesi in cui la congruità del prezzo sia riscontrabile con riferimento a parametri obiettivi di mercato.

Il Ministro dei trasporti, previo parere del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, determinerà, di concerto con il Ministro del tesoro, i criteri, la procedura, le modalità, i limiti e le garanzie per l'affidamento mediante trattativa privata con più contraenti.

Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimerlo.

L'onorevole Briccola ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma sopprimere le parole: « sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative ».

Gli onorevoli Baghino e Parlato hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma sostituire le parole: « ha facoltà di procedere mediante trattativa privata con più contraenti anche al di fuori » con le altre: « non ha facoltà di procedere mediante trattativa privata con più contraenti al di fuori » e sopprimere le parole: « nella ipotesi in cui la congruità del prezzo sia riscontrabile con riferimento a parametri obiettivi di mercato ».

Pongo in votazione l'emendamento del relatore soppressivo dell'articolo.

(È approvato).

A seguito di tale approvazione, risultano decaduti tutti gli altri emendamenti.

BAGHINO. Ritengo che sarebbe opportuno sospendere per un'ora la seduta, in

quanto con il seguito dell'esame degli articoli, le dichiarazioni di voto e l'esame degli ordini del giorno rischiamo di finire nel pomeriggio inoltrato, per cui una breve sospensione gioverebbe al prosieguo dei nostri lavori.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, la pregherei di non formalizzare la sua proposta. Siamo, infatti, sulla dirittura d'arrivo di un provvedimento al quale abbiamo lungamente lavorato.

L'onorevole Benco Gruber ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 9-bis.

Per l'affidamento dei servizi accessori connessi con il trasporto viaggiatori e merci, alle pulizie dei locali delle stazioni, non gestiti direttamente, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in applicazione dell'articolo 41 del Regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato, approvato con regio decreto del 24 maggio 1924, n. 826 e successive modificazioni ed integrazioni, ha facoltà di procedere mediante trattativa diretta con le cooperative portabagagli, concessionarie del servizio di portura bagagli per conto del pubblico nelle stazioni ferroviarie.

Tale procedura troverà applicazione, confermando comunque gli affidamenti in atto, in tutti gli impianti nei quali le cooperative portabagagli esplicano la loro attività ed in quelli in cui, per ragioni di razionalizzazione e/o produttività, essa risulti economicamente e funzionalmente conveniente per l'Azienda.

L'Azienda, favorirà, inoltre, forme associative - cooperative - dei singoli portabagagli e di integrazione fra le cooperative portabagagli esistenti.

Gli onorevoli Baghino e Parlato hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 9-bis.

Per l'affidamento dei servizi accessori connessi con il trasporto viaggiatori e mer-

ci, non gestiti direttamente, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ha facoltà di procedere mediante trattativa diretta con le cooperative portabagagli concessionarie del servizio di portura bagagli per conto del pubblico nelle stazioni ferroviarie.

Tale procedura troverà applicazione, confermando, comunque, gli affidamenti in atto, in tutti gli impianti nei quali le cooperative portabagagli esplicano la loro attività ed in quelli in cui, per ragioni di razionalizzazione e/o produttività, essa risulti economicamente e funzionalmente conveniente per l'azienda.

L'Azienda, favorirà, inoltre, forme associativo-cooperative dei singoli portabagagli e di integrazione fra le cooperative portabagagli.

L'onorevole Tombesi ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 9-bis.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha facoltà di affidare in appalto, mediante trattativa privata, l'esecuzione di servizi accessori al trasporto dei viaggiatori e delle merci alla cooperativa concessionaria del servizio portabagagli per conto del pubblico negli impianti della città in cui debbono svolgersi i servizi accessori stessi.

I criteri e i limiti per l'applicazione della procedura di cui al comma precedente sono determinati dal Ministro per i trasporti, sentito il Consiglio di amministrazione dell'azienda.

BENCO GRUBER. Ritiro il mio articolo aggiuntivo che trasformerò in un ordine del giorno.

BAGHINO. Ritengo che l'onorevole Benco Gruber, l'onorevole Tombesi ed io possiamo concordare, vertendo i nostri articoli aggiuntivi sul medesimo oggetto, un ordine del giorno. Anch'io, pertanto, ritiro il mio articolo aggiuntivo.

TOMBESI. Aderisco alla proposta dei colleghi.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 10.

Per le opere da eseguirsi a cura o per conto dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, l'accertamento delle conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, nonché la progettazione di massima ed esecutiva delle opere, sono fatti dalla stessa Azienda d'intesa con le Regioni interessate, che devono sentire preventivamente gli enti locali nel cui territorio sono previsti gli interventi.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il ministro dei trasporti stabilirà, con proprio decreto, le distanze minime che dovranno essere osservate nella costruzione di edifici o manufatti nei confronti delle officine e degli impianti delle ferrovie dello Stato nei quali si svolgono particolari lavorazioni.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« Ai fini della localizzazione e della costruzione od ampliamento di opere ed impianti ferroviari si segue la procedura contenuta nella legge 18 dicembre 1973, n. 880, in materia di adeguamento alle prescrizioni ed ai vincoli delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi ».

BOCCHI. Mi scuso per l'interruzione, ma vorrei sottolineare che anche noi abbiamo le stesse esigenze, manifestate dall'onorevole Baghino, di un breve riposo, ma temiamo che, alla ripresa della seduta, possa mancare il numero legale.

PRESIDENTE. Pregherei tutti i colleghi di fare un ultimo sforzo nel proseguire l'esame dell'articolo 10.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo ritira l'emendamento poc'anzi presentato e ne presenta un altro tendente a sopprimere le parole « ed esecutiva ».

PRESIDENTE. Pertanto, il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere le parole: « ed esecutiva ».

BAGHINO. Ancora una volta non vengono rispettati gli impegni assunti questa notte secondo i quali si doveva fare qui riferimento all'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616. La realtà è che avevamo ritenuto superfluo il secondo comma e di ostacolo e ritardo tutto ciò che era contenuto nel primo; quindi, eravamo arrivati ad un'altra formulazione. Ora, con quanto è stato proposto, voi vorreste scindere ciò che non è scisso in nessun provvedimento, disattendere quanto prescrivono le leggi esistenti.

MANFREDI MANFREDO. Devo ricordare che nel corso della seduta notturna ci eravamo chiesti se fosse stato più opportuno il riferimento al decreto del Presidente della Repubblica n. 616 o alla legge sull'ENEL perché volevamo trovare una formulazione che consentisse di mantenere all'Azienda le prerogative proprie e non escludesse il livello locale che ha responsabilità specifica.

Non avendo trovato, in ordine a queste nostre preoccupazioni, una corrispondenza nelle due leggi suddette, il fatto di impegnare l'Azienda a sentire le regioni, che nella progettazione di massima delle opere devono a loro volta raccordarsi con i comuni, significa mettere le regioni stesse nella possibilità di esercitare un controllo. I progetti di massima sono a monte di quelli esecutivi e, conseguentemente, questa formulazione sembra, a mio avviso, fugare le preoccupazioni che avevamo per l'Azienda e salvare, altresì, le responsabilità degli enti locali.

POTÌ. Condivido anche io questa formulazione perché ritengo che dia la possibilità all'Azienda di predisporre i tracciati secondo criteri tecnici e le consenta, allo stesso tempo, di collaborare con gli enti locali e le regioni. Soltanto nei casi

di difformità tra l'Azienda e gli enti locali è espressamente prevista l'intesa dal già ricordato decreto presidenziale n. 616.

PANI. Onorevole Baghino, è vero che ieri notte ci siamo lasciati con l'accordo di prendere in considerazione un nuovo testo, ma io stesso, però, sollevai una questione e, cioè, che una nuova formulazione avrebbe richiesto il parere della I Commissione affari costituzionali e che ciò, conseguentemente, ci avrebbe indotti a rinviare la seduta fino all'acquisizione del medesimo. Alla luce di questa considerazione è apparso più saggio mantenere il testo nella sua formulazione. Credo siano questi i termini entro i quali porre la risposta alla sua osservazione, onorevole Baghino.

BAGHINO. Sulla proposta di correggere semplicemente omettendo le parole « ed esecutive », non posso non votare contro per le ragioni già espresse e perché ciò risolleverebbe tutti i problemi che credevamo di aver risolto questa notte. Anche nella stessa formulazione vi prego di rilevare che si dice che « l'accertamento delle conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, nonché la progettazione di massima ed esecutiva delle opere sono fatti dalla stessa Azienda, d'intesa... ». A me pare che, una volta fatto l'accertamento d'intesa, non sia necessario che, secondo le stesse modalità, avvenga anche la progettazione. In tal modo si crea una confusione di compiti che mi induce ad esprimere voto favorevole all'emendamento in questione.

BERNARDI GUIDO. Vorrei dire al collega Baghino che la preoccupazione di snellire i lavori è stata comune a tutti noi, ma la progettazione di massima è implicita nell'accertamento delle conformità.

BAGHINO. Una cosa è il piano urbanistico, che riguarda la progettazione, un'altra è il piano edilizio che riguarda la costruzione.

BOCCHI. A mio avviso, non si può assolutamente sostenere che questo articolo sia superfluo, in quanto ricordo a tutti i colleghi che, in sede di Comitato ristretto, venne tenuta ben presente la questione legata all'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616, cioè il problema della localizzazione delle centrali ad energia atomica. Eppure, abbiamo dovuto constatare che, non potendo superare le normative esistenti, l'Azienda delle ferrovie si è spesso trovata a disporre di finanziamenti che non ha però potuto utilizzare per la complessità delle normative in vigore.

Pertanto, la formulazione corretta dalla soppressione delle parole « ed esecutiva » non comporta alcun ritardo quando le intese avvengano in coerenza con i piani. Se mi permettete, vorrei fare anche una osservazione di tipo formale: a mio avviso, infatti, sarebbe opportuno sostituire la parola « piani » con « programmi », in quanto tutti sappiamo che non esistono piani edilizi, ma solo programmi edilizi.

Ci dichiariamo, pertanto, favorevoli a questo articolo che soddisfa le esigenze di rispetto del territorio e, quindi, delle prerogative delle regioni nello stesso tempo andando incontro alla necessità dell'Azienda di poter utilizzare le risorse disponibili senza trovarsi regolarmente di fronte ad un contenzioso che comporta, com'è documentato, ritardi enormi.

FEDERICO, *Relatore*. Credo di aver già detto delle preoccupazioni di natura preliminare che sono state qui puntualizzate anche dal collega Pani.

Si tratta di materia che non lascia alcun margine di discrezione, se vogliamo preoccuparci di approvare la legge. Ho qualche perplessità anche in merito alla proposta del Governo di sopprimere le parole « i piani esecutivi », poiché ciò potrebbe forse comportare un ritorno del provvedimento alla I Commissione affari costituzionali per l'espressione di un nuovo parere.

Non entro nel merito della norma che ovviamente condivido, altrimenti mi sarei preoccupato di proporre una modifica.

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono numerosi i casi in cui si è rivelato difficoltoso trovare un accordo tra pubblica amministrazione, regioni e comuni. Pertanto, l'innovazione proposta è quanto mai importante: infatti, si demanda alle regioni il compito di trovare un accordo preventivo con i comuni.

Quindi, mi pare si tratti di un miglioramento, anche se non è quello che noi auspicavamo.

Quanto poi alla soppressione delle parole « ed esecutiva », dopo avere sentito le dichiarazioni del relatore, mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. L'onorevole Bocchi ha presentato il seguente emendamento:

Dopo le parole « piani urbanistici » aggiungere le altre « e dei programmi ».

FEDERICO, *Relatore*. Sono favorevole all'emendamento Bocchi.

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del Governo soppressivo al primo comma.

(È approvato).

Gli onorevoli Baghino e Parlato hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire le parole « d'intesa con le » con le altre « sentito il parere delle ».

FEDERICO, *Relatore*. Sono contrario a questo emendamento.

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 10 nel suo complesso con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Considerata l'ora, ritengo opportuno sospendere brevemente la seduta.

(La seduta, sospesa alle 13,45, riprende alle 14,45).

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo 11:

ART. 11.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad avvalersi delle facoltà previste dal decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752, e successive modificazioni, ferme restando le facoltà stabilite dalle leggi, per l'Azienda stessa, in materia di progettazione ed esecuzione delle opere.

Per la costruzione di opere e per le forniture di beni e servizi, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha facoltà di affidare a terzi, persone fisiche o persone giuridiche, particolari studi e progettazioni che richiedono speciali competenze tecniche e scientifiche, sempre che gli uffici dell'Azienda non siano in grado di provvedervi direttamente. Gli incarichi da affidare alle persone fisiche sono conferiti a tempo determinato, non possono superare l'anno finanziario e possono essere rinnovati per non più di due volte.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a provvedere agli affidamenti di cui al precedente comma anche in economia per cottimi, secondo le norme in vigore in materia nella stessa Azienda.

Parimenti è data facoltà all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di comprendere negli appalti le procedure espropriative relative all'acquisizione, all'asservimento od alla occupazione temporanea di beni occorrenti per la realizzazione delle opere.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il primo comma, aggiungere il seguente: « L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, nell'affidare in concessione le eventuali opere, nella scelta del concessionario è obbligata a seguire le disposizioni previste per il sistema degli appalti ».

FEDERICO, *Relatore*. Sono favorevole a questo emendamento, al quale mi associo.

PRESIDENTE. L'onorevole Bernardi ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il primo comma, aggiungere il seguente: « Ai fini della scelta del concessionario, la concessione di sole costruzioni è equiparata all'appalto ».

Pongo in votazione l'emendamento Baghino e Federico.

(È approvato).

L'emendamento Bernardi è pertanto precluso.

Pongo in votazione l'articolo 11 con la modifica testè apportata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 11-bis.

Ai fini della collaudazione delle opere di cui alla presente legge si applica la disciplina prevista per le opere pubbliche di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Gli onorevoli Bocchi, Forte Salvatore, Ottaviano, Calaminici e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 11-bis.

Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 11-bis.

(È soppresso).

Poiché ai successivi due articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 12.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, qualora sia necessaria per esigenze dell'esercizio, può provvedere alla soppressione di passaggi a livello mediante manufatti sostitutivi o deviazioni stradali, secondo criteri sui quali sia stata sentita la regione interessata, e, per quanto concerne la viabilità statale, d'intesa con l'ANAS.

La realizzazione dei manufatti può essere anche a totale carico dell'Azienda medesima.

L'Azienda predetta può altresì accordare contributi, riferiti alle conseguenti economie d'esercizio, a province, comuni o consorzi di comuni, per analoghi interventi connessi a prevalente interesse della viabilità ordinaria. Analoghi contributi possono essere accordati ai titolari per la eliminazione di servitù.

(È approvato).

ART. 13.

Per le esigenze dell'esercizio ferroviario, il Direttore generale, i Direttori dei servizi centrali e i Direttori compartimentali dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in pendenza dell'approvazione dei contratti di appalti e di forniture, sono autorizzati a dare, entro il limite massimo delle rispettive competenze, provvisoria esecuzione alle prestazioni oggetto dei contratti stessi e a disporre i relativi pagamenti in conto delle prestazioni rese, purché le prestazioni medesime si riferiscano a proposte approvate, in linea tecnica e finanziaria, dagli organi competenti.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 14.

Per tutto il periodo di durata di ciascun piano di interventi ed al fine di favorire la modalità del personale in relazione all'attuazione del piano medesimo, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, è autorizzata a procedere all'acquisto, alla costruzione e alla locazione diretta di alloggi da affidare in concessione ai dipendenti con le modalità che saranno stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

Con le stesse modalità, al fine di favorire la preparazione professionale del personale, l'Azienda è altresì autorizzata a prendere in locazione o ad acquistare fabbricati da utilizzare per l'Istruzione professionale.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è anche autorizzata a procedere all'acquisto o alla costruzione di alloggi da affidare in concessione, con le modalità di cui al primo comma del presente articolo, al personale destinato ai nuovi impianti ed insediamenti.

Gli alloggi costruiti o acquistati dalla Azienda in base al primo e terzo comma del presente articolo sono vincolati a soddisfare esigenze di servizio e sono, pertanto, esclusi dalla cessione in proprietà.

Qualora l'Azienda decidesse di alienare in futuro questi od altri alloggi, perché non più destinati ad alloggi di servizio, compete un diritto di prelazione nell'acquisto ai ferrovieri concessionari degli stessi o ai loro eredi.

Gli alloggi di cui ai commi che precedono devono avere le caratteristiche tipologiche previste dalla legge 5 agosto 1978, n. 457, e nel procedere all'acquisto l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato deve uniformarsi ai criteri e alle modalità indicate nell'articolo 7 del decre-

to-legge 15 dicembre 1979, n. 629, convertito nella legge 15 febbraio 1980, n. 25.

Gli onorevoli Amodeo, Potì e Liotti hanno presentato il seguente emendamento:

Al termine dell'articolo 14 aggiungere i seguenti commi:

« L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è tenuta invece a cedere in proprietà gli alloggi di servizio, comunque da essa posseduti, che si trovino fuori dai recinti ferroviari, esclusi gli alloggi di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2. Hanno diritto alla cessione in proprietà gli assegnatari degli alloggi indicati nella presente legge, a condizione che essi stessi, o i membri del loro nucleo familiare, convivente ed a carico, non siano proprietari di altro alloggio.

Le modalità di cessione sono quelle stabilite dalle leggi 8 agosto 1977, n. 513 e 5 agosto 1978, n. 457 e successive modificazioni, relative alla cessione degli alloggi di edilizia residenziale pubblica. Agli assegnatari che abbiano presentato domanda anteriormente a tali leggi, vengono applicate le condizioni di cessione vigenti al momento della presentazione della domanda. Gli alloggi degli assegnatari che non intendano valersi della facoltà di richiedere la cessione, sono ceduti, secondo le modalità indicate al comma precedente, agli istituti autonomi per le case popolari. Agli assegnatari in questione viene attribuita la posizione giuridica ed economica degli assegnatari IACP.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è tenuta ad adempiere entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, a quanto previsto dall'articolo 14 della legge 15 luglio 1966, n. 605. Ai fini dell'attuazione di tali disposizioni, si applicano le norme degli articoli 15, 16, 17 e 18 della stessa legge. Le procedure di sfratto in corso al momento dell'entrata in vigore della presente legge, sono sospese, per gli assegnatari che hanno diritto a benefici di cui al comma precedente, fino al trasferimento de-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

gli assegnatari in altro alloggio secondo quanto previsto dalla legge 15 luglio 1966, n. 605 ».

AMODEO. Ritiriamo il nostro emendamento, il cui contenuto intendiamo sfondere in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo dunque in votazione l'articolo 14.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 15.

Per la realizzazione delle opere previste dai programmi di interventi per il potenziamento e l'ammodernamento delle linee e degli impianti della rete ferroviaria dello Stato sono istituite cinque unità speciali, alle quali sono preposti funzionari con qualifica di Dirigente generale con le seguenti attribuzioni:

a) curare gli studi per l'esecuzione delle nuove opere previste dal programma di interventi, di programmare gli interventi stessi secondo un ordine di priorità, con i necessari collegamenti con i Servizi dell'Azienda delle ferrovie dello Stato e gli enti locali, di seguire la progettazione delle opere in armonia con gli strumenti urbanistici vigenti, anche sotto l'aspetto dell'assetto del territorio, di coordinare la perfetta sincronia di tutte le strutture chiamate ad operare per l'esecuzione del piano;

b) gestire in zone baricentriche rispetto a quelle delle nuove opere da realizzare, che saranno stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, l'esecuzione delle opere edili e degli impianti di armamento, nonché tutti i nuovi impianti tecnologici attinenti alla elettrificazione delle linee ed alla circolazione dei treni. Tali realizzazioni dovranno essere coordinate sotto l'aspetto normativo, amministrativo e del contenzioso dai Servizi lavori e costruzioni ed impianti elettrici dell'Azienda

delle ferrovie dello Stato, anche in dipendenza della esecuzione dei relativi lavori in presenza o in connessione dell'esercizio ferroviario.

Ai fini del coordinamento generale con le altre strutture della Azienda, i dirigenti delle suddette unità speciali riferiscono al Comitato tecnico amministrativo in occasione dell'adozione di programmi generali di intervento o di programmi di gestione e relative priorità ed in ogni caso, almeno mensilmente, in ordine all'andamento della esecuzione delle opere.

I dirigenti di cui al precedente comma nonché i dirigenti di cui agli articoli 16 e 17 fanno parte del Comitato tecnico amministrativo.

Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente emendamento:

Alla lettera a) del primo comma, dopo le parole: « di tutte le strutture », aggiungere le parole: « con particolare riguardo a quelle periferiche, ».

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo è favorevole a questo emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 15 nel suo complesso e con la modifica testè apportata.

(È approvato).

Poiché ai successivi articoli 16, 17 e 18 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 16.

È istituito, in seno all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, il Centro elettronico unificato cui è affidato il compito dell'elaborazione elettronica dei dati al fine di creare un sistema informativo

aziendale integrato, che consenta di deliberare scelte operative e di programmazione sulla base di elementi certi e costantemente aggiornati.

Il Centro dipende funzionalmente dal Direttore generale ed è retto da un dirigente generale.

(È approvato).

ART. 17.

È istituito, in seno all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, il Settore autonomo della navigazione, con il compito di curare gli affari di competenza del Ministero dei trasporti che si riferiscono alla navigazione ed al collegamento ferroviario-marittimo tra il Continente e le isole della Sardegna e della Sicilia.

Il Settore dipende funzionalmente dal Direttore generale ed è retto da un dirigente generale.

(È approvato).

ART. 18.

Le dotazioni di personale dirigente, da utilizzare presso le nuove unità di cui ai precedenti articoli 15, 16 e 17, saranno determinate, per specializzazione professionale, con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, nell'ambito degli aumenti di posti previsti dal successivo articolo 19.

Le dotazioni del restante personale saranno determinate, con le stesse modalità di cui al precedente comma, nell'ambito delle vigenti piante organiche del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, tenendo conto dell'oltre organico previsto dall'articolo 2 della legge 27 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 19.

Per le esigenze aziendali connesse alla realizzazione delle opere previste dal programma integrativo di interventi, la tabella XII - Quadro L, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, è integrata di n. 7 posti per la qualifica di Dirigente generale, di n. 38 posti per la qualifica di Dirigente superiore e di n. 58 posti per la qualifica di Primo dirigente.

Ai sensi dell'articolo 15 della legge 17 agosto 1974, n. 396, il Ministro dei trasporti provvederà con proprio decreto, previo parere del Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, in relazione alle esigenze aziendali all'individuazione della funzione dirigenziale per ognuno dei posti previsti dal primo comma del presente articolo per la qualifica di Dirigente superiore e Primo dirigente.

Per la copertura dei posti di 1° Dirigente vacanti in ciascun Servizio e distintamente per specializzazione professionale alla data di entrata in vigore della presente legge, fatta salva la riserva prevista dall'articolo 62, terzo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 740, si provvede ai sensi dell'articolo 1 della legge 30 settembre 1978, n. 503. Alla copertura dei posti di 1° Dirigente derivanti dall'aumento di organico disposto dalla presente legge, nonché di quelli che si renderanno successivamente vacanti, si provvede ai sensi dell'articolo 7 della legge 26 marzo 1958, n. 425 ed a norma dell'articolo 1 della legge 30 settembre 1978, n. 503. Alla determinazione delle percentuali da coprire con le modalità sopraindicate si provvede con decreto del Ministro dei trasporti, previa deliberazione del Consiglio d'amministrazione della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale. Agli scrutini per merito comparativo sono ammessi gli impiegati che alla

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

data del 31 dicembre dell'anno precedente a quello di indizione rivestano la qualifica di Ispettore capo aggiunto in una delle qualifiche ad esaurimento di cui all'articolo 60 del decreto del Presidente della Repubblica 30 gennaio 1972, n. 748, o che alla stessa data abbiano maturato 4 anni di anzianità nella qualifica di Ispettore principale, ovvero almeno 5 anni nella carriera direttiva.

Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, sostituire le parole: « realizzazione delle opere previste dal programma integrativo di interventi », con le parole: « attuazione della presente legge ».

BAGHINO. Nel caso questo emendamento venisse approvato, si darebbe la sensazione di non voler tener fede al piano integrativo, ma di lasciare libera la interpretazione della legge.

BOCCHI. L'osservazione dell'onorevole Baghino è pertinente, ma va osservato che il testo governativo che non abbiamo modificato parla di realizzazione delle opere, per cui noi dovremmo dire realizzazione delle opere, delle forniture, ecc.; dal momento, però, che le forniture non si realizzano ma si acquisiscono abbiamo cercato di superare il bisticcio di parole parlando di programma. A questo punto l'espressione « attuazione della presente legge » comprende opere, forniture, contratti e così via.

BAGHINO. Convinto della fedeltà al piano integrativo, voterò anch'io a favore dell'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore al primo comma.

(È approvato).

Gli onorevoli Bocchi, Forte Salvatore, Ottaviano e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Alla fine del secondo comma aggiunge le parole: « , dirigente generale ».

FEDERICO, *Relatore*. Sono nettamente contrario a questo emendamento, come ho già avuto modo di dire nel corso dei lavori del gruppo informale di lavoro. Oltre tutto desidero far notare all'onorevole Bocchi che se vogliamo arrivare ad una rapida attuazione del provvedimento dobbiamo fare in modo che esso non debba tornare all'esame della I Commissione affari costituzionali.

BOCCHI. Vorrei che il relatore mi spiegasse meglio perché, a suo giudizio, l'accoglimento del nostro emendamento comporterebbe un rinvio alla I Commissione per un'ulteriore espressione del parere. Se la spiegazione sarà convincente, posso assicurare che ne trarremo le dovute conclusioni nello spirito che ha animato tutto il lavoro del nostro gruppo. Il gruppo comunista ha infatti dimostrato tutto il suo impegno per arrivare alla sollecita approvazione di un testo che sia coerente, che possa far superare le gravi difficoltà della Azienda e che corrisponda alle attese dei lavoratori e di tutti i cittadini che dei servizi dell'Azienda devono usufruire.

FEDERICO, *Relatore*. Desidero far osservare all'onorevole Bocchi come la I Commissione affari costituzionali, nell'esprimere il suo parere, abbia richiamato pressantemente l'attenzione della Commissione di merito sugli articoli che riguardano l'unicità o l'uniformità di trattamento dei dirigenti in relazione all'ordinamento per i dipendenti statali.

Pertanto la mia preoccupazione è che un'eventuale modifica dell'articolo potrebbe far tornare il provvedimento alla I Commissione.

BOCCHI. Accetto il richiamo fatto dall'onorevole Federico, che ringrazio. Ho letto il parere della I Commissione e mi dichiaro convinto della opportunità e dell'urgenza dell'approvazione di questo provvedimento. Pertanto, il gruppo comunista ritira l'emendamento che ha presentato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 19 nel suo complesso, con la modifica poc'anzi apportata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 20.

Per le esigenze aziendali connesse alla attuazione del piano integrativo di interventi le funzioni proprie della qualifica di Primo dirigente possono essere temporaneamente delegate al personale direttivo.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimerlo.

Pongo in votazione l'articolo 20 di cui il Governo chiede la soppressione.

(È respinto).

Pertanto, l'articolo 20 si intende soppresso.

Poiché ai successivi articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 21.

I limiti di somme indicati negli articoli 7, 8 e 9 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, già raddoppiati con legge 25 maggio 1978, n. 233, sono ulteriormente raddoppiati per i dirigenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

ART. 22.

L'articolo 9 del regio decreto-legge 25 gennaio 1940, n. 9, convertito nella legge 13 maggio 1940, n. 674, è sostituito dal seguente:

« Il Ministro dei trasporti può delegare al Direttore generale ed al Direttore

del servizio commerciale delle ferrovie dello Stato, fissandone i rispettivi limiti di competenza, l'esercizio della facoltà da tagli dall'articolo 7 del presente decreto limitatamente peraltro alle concessioni la cui durata, anche per effetto di proroghe, non sia superiore ad un anno.

Le riduzioni dei prezzi di trasporto concesse dal Direttore generale e dal Direttore del servizio commerciale delle ferrovie dello Stato devono essere comunicate semestralmente al Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

(È approvato).

ART. 23.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, la residua competenza in materia di costruzioni ferroviarie riservate al Ministero dei lavori pubblici a norma dell'articolo 1 della legge 27 luglio 1967, n. 668, è trasferita all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, anche per quanto attinente alle opere per le quali i lavori, alla stessa data, siano ancora in corso.

I fondi disponibili, alla data di cui al precedente comma, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e destinati alla esecuzione delle opere devolute alla competenza dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ai sensi di detto comma, sono trasferiti in apposito capitolo del bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Il finanziamento di tutti gli ulteriori oneri conseguenti, sia di carattere patrimoniale sia derivanti comunque dalla gestione dei lavori, fino al completamento delle opere e procedure divenute di competenza dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, non grava sul finanziamento di cui all'articolo 1.

A decorrere dalla data di trasferimento, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato subentra al Ministero dei lavori pubblici nei rapporti contrattuali ancora in corso. Ai predetti contratti continua ad

applicarsi la normativa che, in materia di esecuzione e gestione delle opere, è vigente per il Ministero dei lavori pubblici.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, con decreti del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici e del tesoro, saranno definite le modalità relative al passaggio delle competenze di cui al presente articolo dal Ministero dei lavori pubblici all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Per ciascuna opera dovranno essere verbalizzati tutti gli aspetti tecnici ed amministrativi, ivi compresa la situazione in atto per ogni rapporto con i terzi non ancora definito, secondo le modalità previste dai decreti di cui al comma precedente.

Alle riduzioni di organico, da disporre in misura pari alle unità di personale assegnate all'ufficio nuove costruzioni ferroviarie della Direzione generale del coordinamento territoriale si provvederà con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con i Ministri del tesoro e per la funzione pubblica, da adottare successivamente al trasferimento delle competenze di cui al primo comma del presente articolo.

(È approvato).

BAGHINO. Avrei bisogno di un chiarimento da parte del Governo. Come è possibile trasferire all'Azienda autonoma questa quota che è di competenza di un ministero che qui non è rappresentato?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. C'è già l'assenso.

BAGHINO. Non solo, ma il passaggio dal ministero all'Azienda comporterebbe praticamente l'estraneità di ciò che non è stato realizzato e consumato, tanto al Ministero dei trasporti quanto al Ministero dei lavori pubblici.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. La competenza passa dal Ministero dei lavoro

ri pubblici al Ministero dei trasporti, Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, anche per quanto attiene alle opere per le quali i lavori, alla stessa data, siano ancora in corso. Soltanto per la parte pregressa tale competenza non passa al Ministero dei trasporti, Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato: cioè il contenzioso rimane al Ministero dei lavori pubblici.

BAGHINO. Ma non passa al Ministero, bensì all'Azienda autonoma, la quale può non essere più nella competenza del ministero.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Quando passerà, si dirà...

BAGHINO. Ma allora tutti questi lavori passeranno sotto la diretta competenza di un'Azienda che non ha più una responsabilità pari a quella del ministero! A cosa serve, allora, questo trasferimento?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. A far finire dei lavori che durano da 25 anni.

BAGHINO. Ma perché non passano al Ministero dei trasporti?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Non possono passare al Ministero dei trasporti. Devono passare all'Azienda autonoma. L'Azienda autonoma, del resto, è il Ministero dei trasporti.

BAGHINO. Non è vero, perché essa ha un bilancio diverso da quello del ministero proprio perché è un'Azienda autonoma. Stiamo discutendo una riforma che sconvolge tutti questi rapporti!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Chi esegue queste opere? Esse devono essere affidate all'Azienda autonoma. È quello che stabilisce la legge. Ma stiamo dando all'Azienda autonoma anche i fondi...

BAGHINO. Certo, con la competenza del ministero. Ma qui si passa dal Ministero dei lavori pubblici all'Azienda auto-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

noma delle ferrovie dello Stato. Il Ministero dei trasporti non ha alcuna competenza per questi fondi, perché non ce l'ha già da ora!

PRESIDENTE. Queste somme non le danno al Ministero, ma all'Azienda che, attualmente, è un organo del Ministero dei trasporti.

BAGHINO. Il provvedimento è di competenza del Ministero dei trasporti, mentre questa parte riguarda il Ministero dei lavori pubblici che passa direttamente all'Azienda senza alcuna potestà del Ministero dei trasporti.

PRESIDENTE. Si potrebbe aggiungere le parole « trasferite al Ministero dei trasporti e all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

BOCCHI. Rifacendoci alla prima parte del terzo capoverso dell'articolo l'osservazione avanzata dal collega Baghino è pertinente.

Se inserissimo però l'emendamento proposto complicheremmo alquanto le cose poiché negli articoli precedenti si trasferisce, per il futuro, tutta la competenza al Ministero dei trasporti. Mi sembra quindi che le preoccupazioni espresse dall'onorevole Baghino possano considerarsi superate.

PRESIDENTE. Rinuncio a presentare formalmente l'emendamento che ho prima preannunciato e pongo in votazione l'articolo 23.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 24.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato per l'anno 1980 in lire 100 miliardi, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero dei tesoro per il medesimo anno finanziario.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle variazioni di bilancio occorrenti per la attuazione della presente legge.

Gli onorevoli Bocchi e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire al primo comma la parola: 1980 con l'altra: 1981.

BOCCHI. Lo ritiriamo per i motivi precedentemente illustrati.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 24.

(È approvato).

Torniamo all'esame dell'articolo 6 che avevamo accantonato.

BOCCHI. Condivido in parte l'emendamento presentato dal Governo, però abbiamo coordinato negli articoli precedenti la materia prevista dal comma in questione. Quello che non abbiamo messo, e quindi bisognerà formularlo, è che le eventuali variazioni dei programmi saranno approvate nelle stesse forme.

PRESIDENTE. Si tratta di una formulazione compresa nel quinto comma.

FEDERICO, Relatore. Desidero soffermarmi sulle ragioni per cui è stato introdotto il secondo comma che, se si valutano con calma e serenità, malgrado le difficoltà in cui ci troviamo in questo momento, penso possano essere condivise.

In realtà, nel secondo comma si prevede uno strumento che consente all'Azienda di raggiungere l'obiettivo che finora essa non ha potuto conseguire. Infatti, l'Azienda sostiene che, per i lavori che richiedono una specifica competenza in materia ferroviaria o che riguardano la realizzazione di opere connesse con l'esercizio ferroviario, non può ricorrere all'albo nella sua interezza, perché le ditte iscritte in quelle categorie, pur specializzate in lavori ferroviari (qui purtroppo vi è una responsabilità anche dell'Azienda, perché vi è un suo rappresentante nella

commissione che seleziona le domande di coloro che debbono essere ammessi a queste categorie), allo stato risultano inflazionate. Pertanto, non tutte le ditte comprese in queste categorie sono idonee a fare questi lavori così delicati e importanti e che richiedono effettivamente una specializzazione particolare.

Quando abbiamo fatto presente di rivedere le categorie e le iscrizioni in modo da procedere a questa selezione, ci è stato risposto che vi sono una serie di difficoltà la cui soluzione comporterebbe tempi lunghi, per cui in sostanza si correrebbe il rischio di non raggiungere l'obiettivo. Allora, allo stato, poiché tante ditte iscritte non sono idonee e possono recare disturbo alla gara, l'Azienda fa una selezione in base a particolari requisiti; obiettivamente, però, l'Azienda in questo modo ha un margine di discrezione troppo ampio. Il principio è giusto, però con questo meccanismo si potrebbero realizzare cose non giuste perché, quando la discrezione non ha un limite, l'Azienda è libera di riconoscere o no i requisiti.

Allora nel primo comma si dice che i requisiti vengono stabiliti con decreto del ministro dei trasporti e nel secondo si specifica la portata di questo decreto. Pertanto, il ministro non solo emana il decreto, ma, in base ai criteri in esso fissati, fa anche la selezione di quelle ditte che sono idonee a questi lavori di particolare specializzazione e si forma poi un elenco, che è in sostanza un piccolo albo di ditte cui sono riservati i lavori di altissima specializzazione.

In questo modo abbiamo un elenco pubblico predeterminato, prefissato che serve per tutte le occasioni in cui vi è la necessità di lavori specializzati o connessi con l'esercizio: la ditta inclusa lo è stata in base ad un decreto che prevede criteri di selezione; quella esclusa non ha diritto a fare ricorso, e quindi manca il contenzioso con l'Azienda. Consentiamo così all'Azienda di raggiungere quell'obiettivo che attualmente non può conseguire, e cioè di selezionare le categorie nell'albo che oggi sono inflazionate, di sentire le organizzazioni imprenditoriali maggior-

mente rappresentative (i sindacati hanno chiesto di essere esclusi) e di formare poi un elenco di ditte. Offriamo quindi al cittadino la garanzia di conoscere qual è l'elenco delle ditte che possono essere invitate alle gare di lavoro speciale. Tutto diventa più limpido e chiaro.

Siccome lo scopo dell'Azienda è questo e non altro, e cioè essa non vuole essere libera di vincoli particolari, ma solo avere la possibilità di operare concretamente, credo che si possa mantenere l'emendamento. Del resto, l'Azienda non ha sollevato eccezioni.

Avendo fatto un'esposizione disordinata, ho qualche dubbio di essere riuscito a farmi capire, però sono disposto a dare ulteriori chiarimenti. Ad ogni modo, se il concetto è stato afferrato, ho buone speranze che l'emendamento possa essere accolto.

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ritengo che la procedura descritta dal relatore sia quella pratica indicata nel terzo capoverso dell'articolo 6. Vi è l'albo generale degli appaltatori e quello speciale delle ferrovie: ci si può riferire all'uno o all'altro secondo la competenza e il tipo di lavoro. L'azione di prequalificazione è necessaria altrimenti ci troveremmo di fronte ad inconvenienti che si presentano continuamente: ribassi temerari, tentativi di ottenere un lavoro e di chiedere poi la revisione prezzi, eccetera. È giusta quindi una prequalificazione per indicare le ditte idonee; poi si procede secondo la normale procedura della licitazione privata, come previsto nel terzo capoverso. Il punto controverso riguarda il primo comma in cui si parla di un albo la cui struttura diventa però abbastanza rigida nel momento in cui si attinge solo ad esso per fare gli inviti. Ma, volendo, quanto si prevede nel terzo comma potrebbe valere indipendentemente dall'albo. Questo è il mio ragionamento.

FEDERICO, *Relatore*. Lo complichiamo troppo. L'articolo prevede due categorie di opere: quelle particolari, di lavori ferroviari specializzati o connesse

con l'esercizio, e la fornitura di materiale rotabile. Si tratta quindi di due diversi tipi di procedure. Prima mi sono riferito semplicemente all'affidamento di lavori che richiedono questa specifica competenza, e non alla fornitura di materiale rotabile. La procedura di prequalificazione, di cui ha parlato il sottosegretario, si riferisce invece alla fornitura di materiale rotabile e a tutte le particolari finalità che conosciamo perché ripetiamo sostanzialmente lo stesso meccanismo stabilito a suo tempo nella legge n. 503.

Vorrei spiegare all'onorevole Bocchi che nel secondo comma non diciamo niente di più: infatti, dal decreto del ministro, nel quale si stabiliscono i criteri, deve scaturire anche un elenco che deve essere prefissato nel momento in cui la Azienda fa gli inviti per la gara.

BAGHINO. Pensavo che nell'articolo 10 si intendesse stabilire qualche norma non limitata ai rapporti fra le regioni e l'Azienda, anche come garanzia per le ditte chiamate ad eseguire i lavori: per questa ragione si era accantonato l'articolo 8 nel quale vi sono alcune incongruenze. In primo luogo, si parla degli appalti che richiedono una specifica competenza di lavori ferroviari.

Sono questi due aspetti per l'esecuzione degli appalti che richiedono una specifica competenza dei lavori ferroviari.

Esiste un albo preciso che comprende quelle categorie che sono state iscritte dopo aver dimostrato di essere in possesso di speciali requisiti.

Le categorie dei lavori ferroviari possono riguardare; l'armamento ferroviario, i lavori relativi alle massicciate, i lavori speciali ai binari, gli impianti per la sicurezza del traffico e la trazione elettrica. Tutte queste sono esempi di categorie di lavori particolari che debbono saper svolgere le ditte inserite nell'albo nazionale dei costruttori. Alla valutazione dei suddetti requisiti partecipa anche un rappresentante dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Se si volesse avere, poi, una qualificazione speciale per la dimostrazione della

capacità di poter compiere determinati lavori, allora si potrebbero richiedere ulteriori requisiti. Diversamente, significherebbe non riconoscere l'esigenza della suddivisione che esiste nell'albo, con la partecipazione al giudizio di idoneità del rappresentante dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

È la stessa legge che prevede la formulazione dell'albo nazionale dei costruttori. Quindi, o noi diamo all'Azienda la possibilità di compiere una scelta e sia pure una eventuale discriminazione nel giudizio di valutazione oppure non riconosciamo la validità dell'albo stabilito per legge.

Ebbene, noi possiamo anche modificare o sopprimere con legge un'altra precedente, però dobbiamo assumercene la responsabilità.

Ho dei dubbi sull'opportunità di prevedere normativamente la facoltà di redigere gli elenchi da parte della commissione che dovrebbe essere istituita in base al disposto del secondo comma dell'articolo 6. Non solo, ma ritengo che se questa commissione avesse come unico compito questa formulazione degli elenchi, sarebbe, a mio avviso, il caso di non istituirli nemmeno, demandando ad un funzionario l'espletamento del compito suddetto.

Quanto alle ditte iscritte nell'albo nazionale dei costruttori, vorrei aggiungere che due ditte sono private (per l'esattezza una è mista, l'altra privata), mentre le altre sono tutte pubbliche. Occorre, quindi, evitare che per la realizzazione di opere in presenza dell'esercizio ferroviario gli inviti alle gare di appalto siano gestiti in base a criteri di clientelismo.

Per quanto riguarda il terzo comma dell'articolo 6, sono d'accordo con le osservazioni fatte dal rappresentante del Governo circa l'assegnazione delle commesse di materiale rotabile ad imprese, raggruppamenti di imprese o consorzi che abbiano un adeguato grado di specializzazione e dimensione economica. Anzi, a tal fine, si dovrà procedere ad una selezione preliminare fra le stesse imprese o consorzi.

Il ministro di trasporti, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato hanno il diritto-dovere di procedere alla qualificazione, al riconoscimento dei requisiti di idoneità per la partecipazione alle gare di appalto per la realizzazione di opere prevalentemente in presenza dell'esercizio ferroviario.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, dopo la parola: « sindacali », aggiungere le altre: « e imprenditoriali ».

Gli onorevoli Bocchi e Manfredi hanno presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, sostituire le parole: « e sindacali maggiormente rappresentative », con le altre: « e cooperative ».

MANFREDI MANFREDO. L'articolo 6 aveva destato alcune perplessità, ma devo riconoscere che così come è formulato e con gli emendamenti proposti, rappresenta un notevole passo avanti ed una maggiore garanzia di partecipazione per tutte quelle imprese che, dovendo essere iscritte all'albo nazionale, possiedono le caratteristiche che prevederà il decreto.

Il secondo comma, per l'appunto, rappresenta una ulteriore garanzia in quanto non è l'Azienda o il ministro che stabiliscono se le imprese hanno tali caratteristiche, ma una commissione alla quale partecipano i rappresentanti delle categorie imprenditoriali e delle cooperative.

BAGHINO. Vorrei ricordare che era stata addirittura avanzata l'ipotesi di sopprimere i primi due commi dell'articolo 6!

FORMICA, Ministro dei trasporti. Forse sarebbe preferibile la dizione « organizzazioni imprenditoriali e cooperative ».

BOCCHI. Possiamo modificare l'emendamento nel senso di dire: degli imprenditori e delle cooperative ».

BAGHINO. Ribadisco di essere contrario alla modifica proposta al primo comma.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del relatore al primo comma dell'articolo 6.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Bocchi e Manfredi al secondo comma.

(È approvato).

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Al primo capoverso, dopo le parole: « all'albo nazionale dei costruttori », aggiungere le parole: « che ne facciano domanda sia singolarmente sia raggruppati in forma di associazione purché inserita nelle classificazioni specifiche secondo la tabella allegata alla legge 10 febbraio 1962, n. 57, e con particolare riferimento alle categorie XV (armamento ferroviario), XVI (opere ferroviarie speciali) e XXII (forniture in opera o installazione di impianti e apparecchi di sollevamento e trasporto, gru, eccetera) ».

Sopprimere il secondo capoverso.

Sopprimere il terzo capoverso le parole da: « e dimensione economica », fino alla fine.

BAGHINO. Lo scopo è quello di riconoscere la validità della legge n. 57 del 1962.

FEDERICO, Relatore. Sono contrario.

CALDORO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È respinto).

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

Gli onorevoli Baghino e Parlato hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma sopprimere le parole: « che dimostreranno singolarmente o raggruppate », sino alla fine del comma.

BAGHINO. La motivazione è sempre la stessa.

FEDERICO, *Relatore*. Il relatore è contrario.

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È respinto).

Gli onorevoli Bocchi, Gradi, Cuffaro, Ottaviano e Forte Salvatore hanno presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il secondo comma.

BOCCHI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, dopo la parola: « imprenditoriali », sopprimere le parole: « e sindacali », e dopo la parola: « rappresentative », aggiungere le parole: « sul piano nazionale ».

All'ultimo comma, sostituire le parole: « all'articolo 3, secondo comma », con le parole: « al presente articolo », e sopprimere le parole da: « Il programma sarà comunicato », fino alla fine.

FEDERICO, *Relatore*. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Briccola ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, sopprimere le parole: « e sindacali maggiormente rappresentative ».

Poiché non è presente si intende che vi abbia rinunciato.

Gli onorevoli Bocchi e Manfredi hanno presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, sostituire le parole: « organizzazioni imprenditoriali e sindacali maggiormente rappresentative », con le parole: « organizzazioni maggiormente rappresentative degli imprenditori e delle cooperative ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'ultimo comma.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 6 nel suo complesso e con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Lamorte, Forte Salvatore, Casalino, Grippo, Bocchi, Federico, Bernardi Guido e Poti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commisisione trasporti,

a conclusione della discussione sul disegno di legge n. 1488, concernente il piano integrativo delle ferrovie dello Stato;

evidenziata l'urgenza di dare avvio ai lavori di ripristino delle linee ferroviarie danneggiate dal sisma del 23 novembre 1980;

ribadita la necessità di realizzare con assoluta priorità le opere previste dal piano e riguardanti le regioni meridionali, con particolare riferimento alle esigenze delle aree interne;

tenuto conto della disponibilità finanziaria di lire 200 miliardi da destinare alle linee meridionali, una quota della cui somma può essere riservata a primi interventi sulla tratta Sicignano-Lagonegro,

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

impegna il Governo

a dare esecuzione al potenziamento della linea Sicignano-Lagonegro con il prolungamento fino a Sapri. Detta opera non solo rappresenterebbe un segno tangibile a favore di aree e popolazioni colpite dal predetto sisma, ma costituirebbe un nuovo, trasversale, interno ed alternativo itinerario, al fine di rendere possibile convogliare e collegare il traffico proveniente dal sud con la tirrenica su quella adriatica, attraverso Potenza e Foggia ».

(0/1488/11/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo come raccomandazione, cioè previa verifica della fattibilità tecnica del progetto.

PRESIDENTE. I proponenti insistono per la votazione ?

FEDERICO, *Relatore*. No, signor presidente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Salvatore Forte, Bocchi, Monteleone, Pani e Casolino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione Trasporti,

considerato che fra gli obiettivi di fondo che il disegno di legge n. 1448 si propone di raggiungere negli anni 1981-1986 vi è quello relativo " al potenziamento di talune linee della rete complementare e secondaria oltre che di rendere più omogenea la rete potenziando e migliorando, fra l'altro, le linee di collegamento di maggior rilievo delle zone interne del Mezzogiorno ";

tenuto conto che fra dette linee vi sono quelle insistenti nelle aree interne delle regioni meridionali colpite dal sisma del 23 novembre 1980 ed in particolare Codola-Avellino, Avellino-Rocchetta S.A.L., Mercato San Severino, Salerno, Sicignano-Lagonegro, Cancello-Benevento via Valle Caudina, Benevento-Avellino, Cervaro-Potenza, Rocchetta-Spinazzola-Gioia del Colle;

rilevato che molte di queste linee si sono dimostrate essenziali ed a volte uniche strutture, in occasione dell'evento sismico, capaci di far giungere nei tempi più brevi possibili gli aiuti ai terremotati ed in particolare la linea Salerno-Mercato San Severino;

impegna il Governo:

1) a provvedere fin d'ora a predisporre tutti i progetti esecutivi per ogni opera relativa alle linee che insistono nelle regioni colpite dal sisma del 23 novembre 1980 al fine di poter dare subito inizio ai lavori di ripristino, ammodernamento e potenziamento previsti già dal disegno di legge n. 1488;

2) a provvedere contemporaneamente o congiuntamente ad ulteriori finanziamenti aggiuntivi, da stabilire nel provvedimento legislativo per la ricostruzione e lo sviluppo della rete ferroviaria nelle aree terremotate, necessari oltre che per il ripristino delle strutture ferroviarie anche alle necessarie modifiche di tracciato soprattutto sulle linee di collegamento fra regioni limitrofe e per il collegamento delle zone interne con la fascia costiera tenendo conto delle richieste già da tempo formulate dalle istanze politiche, economiche e sociali locali e regionali ».

(0/1488/12/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno se insistono per la votazione.

FORTE SALVATORE. Non insistiamo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Salvatore Forte ed Antonio Conte hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione Trasporti,

considerato che la tratta ferroviaria Salerno-Mercato San Severino, chiusa al traffico viaggiatori e merci durante il pe-

riodo della deleteria politica dei "rami secchi" si è dimostrata, durante il sisma del 23 novembre 1980, una tratta fondamentale ed essenziale - per il collegamento fra la provincia di Salerno e quelle di Avellino e Benevento - attraverso la quale è stato possibile raggiungere le popolazioni terremotate con i primi soccorsi;

ritenuto che nel disegno di legge n. 1488 è previsto un primo finanziamento di 10.000 milioni per il ripristino della tratta in questione e per la realizzazione di un nuovo sistema di esercizio;

impegna il Governo:

1) a predisporre l'apposito provvedimento per riaprire al traffico viaggiatori e merci la tratta medesima;

2) a definire i necessari progetti di nomina ed esecutivi per il potenziamento, l'ammodernamento della tratta in oggetto e del suo naturale collegamento con Avellino e Benevento ».

(0/1488/13/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo accetta come raccomandazione, previo esame tecnico della fattibilità di quanto in esso contenuto.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno se insistono per la votazione.

FORTE SALVATORE. Non insistiamo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Cuffaro e Bocchi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione Trasporti,

considerata l'importanza per lo sviluppo dei collegamenti ferroviari dell'Italia con il centro e con l'est europeo, per la valorizzazione del ruolo della Regione Friuli-Venezia Giulia e della funzione internazionale del porto di Trieste e per l'attivazione e l'intensificazione dei traffici marittimi attraverso l'Adriatico nell'ambito del sistema dei trasporti della Comu-

nità Economica Europea, del raddoppio e del potenziamento della Ferrovia Udine-Tarvisio (Pontebbana) e della creazione del previsto grande scalo ferroviario nell'immediato retroterra ed al servizio del sistema portuale di Trieste-Monfalcone-San Giorgio di Nogaro;

preso atto del voto recentemente espresso nella sede del Parlamento Europeo sull'avvio degli studi per l'integrazione del sistema dei trasporti terrestri del centro-europeo con l'Adriatico;

tenuto conto che le opere menzionate, progettate quasi a totale carico della Regione Friuli-Venezia Giulia sono state finora finanziate solo parzialmente (legge n. 377 del 1974 e legge n. 546 del 1977) e che per il grande scalo ferroviario è stato disposto dal Governo un rinvio dell'esperimento della gara d'appalto dei lavori relativi al primo stralcio;

rilevato che i ritardi e l'incompletezza delle opere pregiudicano l'economia di Trieste e della Regione Friuli-Venezia Giulia e lasciando improduttivi ingenti investimenti recano grave danno all'economia nazionale;

impegna il Governo:

ad attuare pienamente le risoluzioni sui problemi dei trasporti di Trieste e della Regione Friuli-Venezia Giulia già votate in questa sede nella precedente legislatura;

a predisporre nel piano poliennale di sviluppo di cui all'articolo 1 della legge in esame che il Governo dovrà presentare al Parlamento entro il 31 dicembre 1981 e comunque entro questa data, il completamento del finanziamento del raddoppio della ferrovia Udine-Tarvisio per renderla al più presto in ogni sua parte funzionante e produttiva e dello scalo ferroviario al servizio del sistema portuale del Friuli-Venezia Giulia;

ad affrontare nei tempi più brevi la verifica dell'insediamento dello scalo ferroviario in tutti i suoi aspetti e l'avvio della sua realizzazione, respingendo spin-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

te tendenti a proteggere interessi speculativi ma fornendo le più ampie garanzie alle popolazioni interessate circa la soluzione dei problemi che sul piano urbanistico, economico e sociale deriveranno alla zona prescelta per via dello scalo medesimo, in un confronto diretto con la Regione Friuli-Venezia Giulia e con le amministrazioni elettive locali e mediante impegni finanziari espliciti e garantiti ».

(0/1488/1/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo accoglie.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno se insistono per la votazione.

BOCCHI. Non insistiamo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Lucchesi, Faraguti, Borri, Bocchi, Antoni, Gradi, Tamburini, Manfredini, Liotti e Baghino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione Trasporti,

in occasione dell'esame del disegno di legge n. 1488 di finanziamento di un programma integrativo di potenziamento ed ammodernamento degli impianti e del parco materiale della rete ferroviaria dello Stato;

richiamata la risoluzione n. 8-00001 approvata dalla X Commissione Trasporti il 1° giugno 1978,

impegna il Governo

ad un più rigoroso rispetto delle scelte e delle priorità dalla stessa risoluzione dettate

di conseguenza

ad assicurare tempestivamente gli ulteriori finanziamenti occorrenti per il completamento, il potenziamento ed il rinnovamento della linea Pontremolese e della linea Orte-Falconara.

Queste due trasversali sono infatti ritenute "rilevanti" nel quadro dello sviluppo generale della rete, dacché "la scelta di queste due linee transappenniniche raggiunge lo scopo di evitare un eccessivo accentramento sulla dorsale, di decongestionare il nodo di Bologna, di aumentare la capacità di trasporto tra nord e sud e di riequilibrare l'uso del territorio nazionale" (detta risoluzione numero 8-00001), più efficaci collegamenti transnazionali con l'Europa;

ad assumere tutte le iniziative e promuovere i provvedimenti atti a garantire il rapido inizio delle opere, la loro ultimazione nei tempi prestabiliti, senza interruzioni, nonché a realizzarle, sin dal loro inizio e quindi interamente, in termini tecnici e tecnologici tali da assicurare una potenzialità effettivamente rispondente alle primarie funzioni cui devono assolvere i due assi ferroviari ».

(0/1488/2/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo accoglie come impegno.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno se insistono per la votazione.

BOCCHI. Non insistiamo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Pernice, Monteleone, Cuffaro, Casalino, Cominato, Bocchi, Salvatore Forte ed Amodeo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione Trasporti,

a conclusione della discussione del disegno di legge n. 1488 recante: "Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del piano del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato":

considerate le gravi carenze della rete ferroviaria siciliana, e in particolare delle tratte Palermo-Trapani (via Milo e via Castelvetrano), non elettrificata, Messina-Palermo (tratto Messina-Rametia), Messina-Siracusa (tratto Priolo-Siracusa) e Palermo-Carini;

ritenuta la necessità di intervenire per un'equilibrata elettrificazione della rete siciliana, e per il raddoppio delle linee suindicate;

impegna il Governo

ad assicurare, nell'ambito dei finanziamenti previsti dal Piano, il potenziamento della rete ferroviaria siciliana attraverso la elettrificazione delle tratte più importanti e il completamento del raddoppio delle altre tratte ».

(0/1488/14/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno se insistono per la votazione.

PERNICE. Non insistiamo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Potì, Lamorte, Pani, Calaminici, Forte Salvatore, Casalino ed Amodeo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

premesso che alla luce dell'obiettivo situazione del sistema ferroviario italiano, che registra uno squilibrio non solo rispetto ad altri sistemi di trasporto, ma anche fra il Nord e Sud del paese;

considerato che fra le finalità prioritarie del Piano v'è il recupero delle potenzialità di sviluppo del Mezzogiorno;

tenuto conto del dibattito svolto e delle spinte che vengono direttamente dalle popolazioni interessate e dalle relative istituzioni pubbliche rappresentative;

impegna il Governo

ad assegnare priorità assolute, sia nell'ambito del presente provvedimento, sia nel

quadro degli auspicati ulteriori finanziamenti che verranno concessi per l'ulteriore potenziamento delle ferrovie dello Stato, alle seguenti opere:

1) completamento del raddoppio delle grandi direttrici che interessano direttamente il Meridione del paese e le isole ed in particolare:

la linea Adriatica e specialmente il tratto Bari-Lecce;

la linea Caserta-Foggia;

la linea Palermo-Messina, Messina-Catania e Cagliari-Oristano;

il raddoppio della linea Bari-Taranto;

riclassamento su nuovo tracciato della Matera-Ferrandina;

2) completamento dell'elettrificazione dei medesimi predetti tratti e della Meta-ponto-Potenza-Battipaglia; completamento ed elettrificazione della linea Paola-Cosenza-Sibari; e graduale elettrificazione della linea Sibari-Crotone-Melito P. S.-Reggio Calabria;

3) scrupoloso rispetto delle quote di occupazione, forniture e commesse spettanti al Mezzogiorno ».

(0/1488/15/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo come raccomandazione. Faccio rilevare che solo per una linea, tra quelle indicate in questo ordine del giorno, sarebbero necessari mille miliardi.

D'altra parte se si dovesse prendere come impegno ed eseguirlo tanto varrebbe inserirlo direttamente nella legge.

POTÌ. Saremmo soddisfatti se tutti gli ordini del giorno fossero stati accolti come raccomandazione, senza discriminazione.

CASALINO. Per quanto riguarda il completamento dell'Adriatica fino a quando il Ministero non interverrà per risolvere il nodo di Bari continueremo a discutere di questo problema. Sarebbe bene che il ministro si impegnasse ad intervenire prontamente.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Se cominciamo a prendere impegni a pioggia di linee ancora non programmate, di cui non si conosce la quantificazione specifica, rendiamo vana la discussione che abbiamo fatto questa notte sull'articolo 1.

PRESIDENTE. Prego i colleghi di non insistere su questa linea poiché si cerca di far rientrare dalla finestra quello che è uscito dalla porta e si rende vano il lavoro che è stato fatto finora.

L'ordine del giorno accolto come raccomandazione resta una indicazione politica che serve oggi e nel futuro ad indirizzare l'attenzione dell'amministrazione verso la necessità di considerare alcuni tratti importanti e prioritari.

Prego i proponenti di non insistere per la votazione.

POTÌ. Non voglio insistere, però rilevo che l'ordine del giorno presentato dai colleghi Cuffaro e Bocchi parla della linea Pontremolese, cioè di questione specifica. Avremmo gradito che la motivazione usata per il nostro ordine del giorno fosse stata estesa anche agli altri.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Forte Salvatore e Grippo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione Trasporti,

a conclusione della discussione del disegno di legge n. 1488;

considerato che è stato previsto uno stanziamento aggiuntivo di 200 miliardi destinato alle linee meridionali per altro compromesse dal sisma del 23 novembre;

ribadita la necessità di assicurare la priorità ad opere fondamentali finalizzate al collegamento Nord-Sud ed a rompere l'isolamento di numerosi comuni;

impegna il Governo

nell'ambito di tale stanziamento a prevedere prioritarie le opere relative al raddoppio della statale adriatica ed al potenziamento della Sicignano-Lagonegro con prolungamento fino a Sapri ».

(0/1488/16/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo come raccomandazione.

FORTE SALVATORE. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Tombesi, Briccola, Lucchesi, Russo Ferdinando, Benco Gruber, Potì, Fiori Giovannino, Amodeo e Abbate hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione Trasporti,

premessi:

che il raddoppio della ferrovia Udine-Tarvisio (Pontebbana) è stato deciso fin dal 1974 con la legge n. 377 (Piano per l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie dello Stato);

che detto raddoppio è necessario sia per far fronte alle esigenze del traffico del porto di Trieste, per il quale vi è un preciso impegno del Governo anche in relazione agli accordi di Osimo, sia per favorire la ripresa del Friuli dopo il terremoto;

che le opere fino ad ora sono state finanziate solo parzialmente a carico della legge n. 377 del 1974 e legge n. 546 del 1977 (terremoto del Friuli);

tenendo conto

che dette opere così incomplete non possono essere utilizzate ed in tal modo non solo non producono gli effetti voluti ma mantengono improduttivi gli investimenti fatti fino ad ora;

della volontà, di cui la legge ora in approvazione è manifestazione, di provvedere a razionalizzare la spesa per gli investimenti nel settore ferroviario, affrontando i problemi emergenti e completando i programmi iniziati;

impegna il Governo

a predisporre entro il 31 dicembre 1981 nell'ambito del piano poliennale di sviluppo di cui all'articolo 1 della legge in esame, che il Governo stesso presenterà al Parlamento con il piano integrativo, oppure con altro provvedimento ma sempre entro la stessa data, il completamento del

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

finanziamento del raddoppio della ferrovia Udine-Tarvisio, per rendere questa opera completa in ogni sua parte, funzionante e produttiva ».

(0/1488/3/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo.

TOMBESI. Non insistiamo per la votazione.

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

« La X Commissione Trasporti,

in sede di elaborazione del programma integrativo di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi, degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato;

riconosciuta la primaria importanza agli effetti nazionali ed internazionali della linea ferroviaria Pontebbana quale arteria di collegamento al porto di Trieste agli assi ferroviari europei nord-sud ed est-ovest;

affermata la necessità che le opere relative alla ultimazione del raddoppio della linea ferroviaria Pontebbana verranno incluse nel piano di finanziamento poliennale da impostarsi nel corso del 1981 e, in attesa

impegna il Governo

a farsi interprete della urgente necessità di significare al Consiglio e alla Commissione della CEE l'assenso del Governo italiano alla risoluzione votata nell'aprile scorso all'unanimità dal Parlamento Europeo affinché sia incluso nel piano di finanziamento regionale della CEE, con assegnazione allo scopo di 2.000 UCE lo studio per il potenziamento delle linee ferroviarie esistenti e da integrarsi, per il collegamento europeo più rapido, utilizzando i porti di Trieste e di Monfalcone, al mare Adriatico, considerata la via più rapida e quin-

di di massimo risparmio energetico con i piani del bacino mediterraneo e, al di là del Canale di Suez, con l'Africa, l'Estremo oriente e tutte le terre dell'emisfero orientale ».

(0/1488/4/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo.

BENCO GRUBER. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bernardi Guido, Tombesi e Federico hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione Trasporti,

richiamando l'obbligo del Governo di presentare entro il 1982 un piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria, da definire nell'ambito del Piano generale dei trasporti e con l'intesa delle regioni;

ritenendo che l'attuale struttura degli organici della Direzione generale della programmazione sia insufficiente a raccogliere la complessa ed imponente massa dei dati via via elaborati ed ordinarli sistematicamente facendoli confluire in un Piano aderente alle necessità strategiche del paese e realisticamente ancorato alle possibilità dello stesso,

impegna il Governo

a potenziare la Direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento del Ministero dei trasporti mediante distacco di personale dipendente dalle altre Direzioni generali del predetto Ministero anche con qualifica di dirigente superiore ».

(0/1488/5/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo.

BERNARDI GUIDO. Non insistiamo per la votazione.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

PRESIDENTE. Gli onorevoli Tombesi, Bernardi Guido e Benco Gruber hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione Trasporti

impegna il Governo

a consentire che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato possa affidare in appalto, mediante trattativa privata, l'esecuzione di servizi accessori al trasporto dei viaggiatori e delle merci alla cooperativa concessionaria del servizio portabagagli per conto del pubblico negli impianti della città in cui debbono svolgersi i servizi accessori stessi.

I criteri e i limiti per l'applicazione della procedura di cui al comma precedente dovrebbero venir determinati dal Ministro per i trasporti, sentito il Consiglio di amministrazione dell'Azienda ».

(0/1488/17/10)

BOCCHI. In seguito agli accordi presi ieri sera, comunico che sottoscriverò questo ordine del giorno insieme con i colleghi Pani, Manfredini, Casalino, Calaminici e Cuffaro.

BAGHINO. Il collega Parlato ed io firmeremo l'ordine del giorno.

POTÌ. Anche il collega Amodeo ed io lo sottoscriveremo.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo come raccomandazione.

TOMBESI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Amodeo, Federico, Bernardi Guido, Potì, Liotti e Baghino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione Trasporti

impegna il Governo

ad assumere tutte le iniziative necessarie a realizzare nei tempi più brevi possibili le seguenti finalità:

1) trasferire in proprietà agli assegnatari degli alloggi costruiti prima dell'en-

trata in vigore della presente legge purché gli alloggi stessi non siano ubicati in edifici nei quali abbiano sede uffici o servizi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sempre che, detti alloggi, per la loro consistenza ed ubicazione, non abbiano rilevanza ai fini delle necessità di servizio delle ferrovie dello Stato;

2) stabilire modalità di cessione sulla base delle disposizioni contenute nelle leggi 8 agosto 1977, n. 513, e 5 agosto 1978, n. 457, e successive modificazioni;

3) determinare il valore venale degli alloggi sulla base delle determinazioni delle commissioni provinciali di cui all'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, ovvero, in mancanza, sulla base delle valutazioni effettuate dall'Ufficio tecnico erariale, sempre che le domande di cessione siano conformi alle disposizioni vigenti;

4) interrompere tutte le procedure di sfratto in corso nei confronti degli attuali inquilini di alloggi patrimoniali anche se pensionati e vedove e che non abbiano altro alloggio di proprietà nello stesso comune ».

(0/1488/6/10)

BOCCHI. Ricordo che questo argomento formò oggetto di una risoluzione presentata nella scorsa legislatura da me e da altri colleghi del gruppo socialista, fra cui l'onorevole Gatto, oggi parlamentare europeo, e in questa da me e dai colleghi Casalino e Amodeo. Per questa ragione l'onorevole Casalino ed io sottoscriveremo l'ordine del giorno.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo, compatibilmente con la normativa attuale.

BERNARDI GUIDO. Non insistiamo per la votazione.

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

« La X Commissione Trasporti,

nel quadro della soluzione dei problemi più urgenti in fatto di linee e strutture ferroviarie

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

impegna il Governo ad affrontare in particolare i problemi attinenti all'attrezzatura, a pari caratteristiche o grado di prestazione, anche per i trasporti merci intermodali, in modo da essere reciprocamente fungibili ed alternative, le tre grandi linee nord-sud, per mezzo della eliminazione delle strozzature esistenti, nonché a considerare prioritaria la riqualificazione delle tratte Orte-Falconara, Napoli-Foggia, Battipaglia-Taranto, Messina-Palermo, Messina-Siracusa, il potenziamento e completamento della pontemolese, ed infine le linee Cagliari-Golfo Aranci e Porto Torres ».

(0/1488/18/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo a titolo di raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, insiste per la votazione ?

BAGHINO. No, non insisto.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Federico, Amodeo, Bocchi, Forte Salvatore, Grippo e Baghino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione della Camera dei deputati,

considerate le esigenze particolari dell'industria cantieristica nel meridione;

considerato che nel cantiere di Castellammare di Stabia, il secondo scalo è tuttora inutilizzato né vi sono previsioni di ripristino, stando alle assegnazioni di commesse predisposte;

considerato che di conseguenza allo stato il 20 per cento della forza lavoro diretta del cantiere è inoperosa con conseguenze disastrose su quella indiretta;

considerato ancora che il pieno impiego delle risorse del cantiere, per la sua particolare impiantistica, necessitano di commesse sofisticate che peraltro ne accrescono, con il pieno impiego della forza lavoro, la competitività;

considerato che tale requisito relativo a tale specializzazione di naviglio, al

cantiere di Castellammare viene riconosciuto anche a livello di gruppo dell'Italcantieri

impegna il Governo

a disporre affinché nel rispetto della norma che prevede la riserva del 45 per cento a favore del sud, che al cantiere di Castellammare venga assegnata la costruzione di due dei tre traghetti ai quali è destinato lo stanziamento di 150 miliardi di cui all'articolo 2.

(0/1488/19/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo a titolo di raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Federico, insiste per la votazione ?

FEDERICO. No, non insisto.

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

« La X Commissione della Camera dei Deputati,

preso atto delle informazioni fornite nel corso del dibattito, circa l'avvenuto integrale rispetto dell'aliquota del 45 per cento di riserva a favore del Sud, prevista dalla legge n. 503 del '78, nelle forniture di materiali

impegna il Governo

ad invitare l'Azienda delle ferrovie dello Stato affinché nella valutazione dei dati utili per la determinazione di detta percentuale il calcolo venga effettuato in termini di ore lavorative anziché degli stanziamenti previsti per le forniture e le lavorazioni;

affinché nelle valutazioni di cui innanzi vengano escluse le commesse acquistate dalle aziende meridionali per effetto della loro partecipazione a gare nazionali ».

(0/1488/20/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Federico, insiste per la votazione ?

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

FEDERICO, *Relatore*. No, signor presidente.

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

« La X Commissione Trasporti,

a conclusione della discussione sul piano integrativo di investimenti per le ferrovie dello Stato;

al fine di evitare duplicazioni di interventi,

impegna il Governo

a verificare i programmi delle ferrovie in concessione e delle aziende di trasporto locale anche per le opere già definite ricordandole con il piano stesso ».

(0/1488/7/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo.

PRESIDENTE. Onorevole Grippo, insiste per la votazione ?

GRIPPO. No, signor presidente.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione Trasporti,

considerato che,

precedenti consistenti finanziamenti per la costruzione di un nuovo scalo di smistamento merci a nord di Napoli alla confluenza della linea dal sud, dal nord e da est, non sono stati ancora utilizzati;

che il programma integrativo prevede ulteriori importanti stanziamenti per la realizzazione di detto vitale impianto;

che l'assetto territoriale definitivo della zona industriale di Caserta dipende dalla nuova stazione di smistamento;

impegna il Governo

di ricercare, d'intesa con la regione Campania e gli altri enti locali interessati, una

soluzione urgente per la realizzazione del nuovo scalo smistamento merci previsto nel casertano.

(0/1488/8/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo.

PRESIDENTE. Onorevole Federico, insiste per la votazione ?

FEDERICO, *Relatore*. No, signor presidente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Lucchesi, Borri, Faraguti, Manfredi Manfredo, Baghino, Bocchi, Gradi, Antoni, Potì, Liotti, Amodeo e Tamburini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione Trasporti,

approvando il piano integrativo di investimenti per le ferrovie dello Stato,

impegna il Governo

ad assicurare, nell'ambito dei finanziamenti previsti dal piano, secondo le indicazioni del Parlamento contenute nella Risoluzione votata dalla Commissione trasporti il 1° giugno 1978, il potenziamento ed il rinnovamento della linea ferroviaria detta "Pontremolese", con l'obiettivo di conseguire il completo raddoppio dell'intera linea, comprese le doppie diramazioni terminali nell'ambito del piano poliennale e ad assicurare l'immediata progettazione ed il conseguente inizio dei lavori, impegnando per questo progetto una delle cinque unità speciali di cui all'articolo 15 della legge al fine di:

1) evitare l'eccessivo accentramento sulla dorsale centrale ed ottenere il decongestionamento dei nodi ferroviari;

2) aumentare la capacità di trasporto nord-sud;

3) riequilibrare l'uso del territorio nazionale;

4) assicurare funzionali collegamenti e valide strutture di penetrazione verso

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

la pianura padana ed il resto dell'Europa per i porti del Tirreno;

5) realizzare linee tra loro realmente fungibili ed alternative ».

(0/1488/9/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione ?

LUCCHESI. No, signor presidente.

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

« La X Commissione

tenuta presente l'esigenza di un adeguamento delle ferrovie italiane alle necessità dei traffici con l'Europa nonché alla realizzazione delle vie ferroviarie atte a servire il traffico e ad accelerare, soprattutto per quanto al trasporto delle merci

impegna il Governo

ad un particolare interessamento presso la CEE per tutte le iniziative che l'organo europeo può essere chiamato a prendere con interventi concreti ».

(0/1488/10/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, insiste per la votazione ?

BAGHINO. No, signor presidente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Borri, Faraguti, Lucchesi e Baghino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,

impegna il Governo

ad indicare al Consiglio delle Comunità europee, quali strozzature delle reti ferroviarie italiane nelle quali intervenire con

priorità per i finanziamenti da stanziare in sede CEE, le seguenti linee:

Pontremolese;

Orte-Falconara;

Verona-Bologna;

Pontebbana;

Adriatica ».

(0/1488/21/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione ?

BORRI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione Trasporti,

premesso che il Governo d'intesa con le regioni dovrà dare attuazione al piano integrativo Ferrovie dello Stato;

considerata la evidente validità della proposta di realizzare una direttrice nord-sud, passante per le zone interne della Campania che ha in Roma e Salerno-Battipaglia i capisaldi terminali ed in Frosinone, Cassino, Telesse (BN), Benevento, Avellino, Salerno i capisaldi intermedi;

considerato, altresì, che tale direttrice determina una diminuzione di percorrenza della tratta Roma-Bari di 70 chilometri circa;

considerato ancora che per la sua realizzazione si chiede il potenziamento delle tratte esistenti e la costruzione di quella congiungente Vairano-Patenora-Telesse;

valutato che essa concorre in modo determinante al nuovo assetto economico e produttivo della Campania;

invita il Governo

verificata la fattibilità tecnico-economica, in via principale a prevedere la sua rea-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

lizzazione a corto termine utilizzando i fondi del piano integrativo;

in via del tutto subordinata come opera urgente del piano poliennale utilizzando i relativi fondi ».

(0/1488/22/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Federico, insiste per la votazione ?

FEDERICO, *Relatore*. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Federico e Degan hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione Trasporti,

approvato il disegno di legge numero 1488,

impegna il Governo

a concentrare il massimo sforzo nella esecuzione delle opere destinate ad assicurare l'eliminazione delle strozzature esistenti lungo la linea Adriatica comprendendovi il raddoppio nella tratta Ortona-Casalbordino ».

(0/1488/23/10)

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto.

PRESIDENTE. I proponenti insistono per la votazione ?

FEDERICO, *Relatore*. No, signor presidente.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

BENCO GRUBER. Nei confronti del disegno di legge n. 1488 militano a favore del suo accoglimento l'alta attribuzione di spesa di 12.450 miliardi per cui sono da considerarsi ancora in atto con disponibi-

lità di volume di opere e di finanziamenti le intese della risoluzione unitaria approvata nel 1978, e l'urgenza, comunque, di non frapporre ostacoli ad un programma che di tale intesa può considerarsi ancora integrativo.

A difetto dell'accoglimento del disegno di legge n. 1488 permangono la non risolta interferenza fra i vari Ministeri che concorrono nella esecuzione delle opere riguardanti il settore ferroviario; la grave, ma non certo insolubile, persistente non coordinazione tra i settori ferroviari, portuali ed aerei; la non tassatività per legge di impiego delle somme ascritte ad ogni singola opera della quale sia prevista l'attuazione e la deficiente impostazione tecnica, per difetto del Ministero degli esteri che ne è il presentatore, delle opere per le quali si richiede il finanziamento della CEE; con riferimento a quest'ultima osservazione si ribadisce lo stupore nel constatare come manchi a tutt'oggi alla Commissione e al Consiglio della CEE l'approvazione del Governo italiano alla proposta votata all'unanimità dal Parlamento europeo ancora nell'aprile di quest'anno, di includere cioè i porti di Trieste e Monfalcone in un piano di finanziamento regionale di coordinate opere ferroviarie e portuali, soprattutto sotto il profilo del risparmio energetico. La non sensibilizzazione italiana della manifesta volontà europea a concorrere a risolvere il degrado di Trieste e il sottosviluppo della Regione Friuli-Venezia Giulia, viene a far parte di quel persistente disimpegno governativo a considerare il confine orientale del paese, come esclusivo problema di soluzione dei rapporti jugoslavi e italiani, nel corso dei quali l'atteggiamento italiano non è quello di contraente paritario, ma di succube rispetto ad un conto ritenuto mai chiuso per quanto riguarda le conseguenze di una guerra perduta.

In questa linea di tenace disimpegno si inquadra anche il riepilogo delle opere incluse nel finanziamento del decreto-legge n. 1488 che su 12.450 miliardi ne riconosce solo circa 15 mila milioni a Trieste e alla Venezia Giulia, con particolare riguardo a quello scalo ferroviario di Cer-

vignano del Friuli nel confronto del quale si eleva la protesta ecologica della popolazione, *more solito*, non interpellata, e la cui ubicazione a completamento della rete dei tre scali esistenti austriaci e jugoslavi, potrebbe essere facilmente dislocata alla medesima latitudine in sede migliore. Tanto più che lo scalo non ha decisiva importanza per quanto concerne il porto di Trieste verso il quale confluiscono soprattutto merci containerizzate, mentre potrebbe essere necessario, sempre con ubicazione rispettosa delle esigenze ecologiche, quando si realizzasse il coordinamento regionale unitario, senza i difetti dell'alto costo di gestione del porto di Trieste, di tutti gli scali a mare della Regione Friuli-Venezia Giulia, in funzione di un unico sbocco terminale della via d'acqua adriatica distinto in settori mercantili.

Il realizzo dell'ultimazione del raddoppio della linea ferroviaria Pontebbana, seppure riaffermato dal disegno di legge n. 1488, non è determinato come opera a carattere prioritario non solo agli effetti della Regione, ma a quelli nazionali, perché costituisce sede di una delle più gravi strozzature rispetto all'*hinterland* nord-orientale del nostro paese.

Considerato il pro ed il contro delle ragioni che militano e si oppongono al disegno di legge n. 1488, nella speranza che se non è stato realizzato un passo avanti, ma neppure una negazione rispetto al pronunciamento unitario del 1979 in materia di miglioramenti ferroviari, e ritenendo che mancanza di programmi e di esecutività degli stessi dopo il disastroso terremoto del 23 novembre possa aggiungere danno ad altri così grossi danni, darò al disegno di legge stesso voto favorevole.

POTI. Al termine di questa lunga discussione, a nome del gruppo socialista, rinnovo l'apprezzamento al Governo e all'intera Commissione per aver mantenuto fede all'impegno di completare la discussione ed arrivare alla votazione finale di questo importante provvedimento.

Sono state da più parti sollevate perplessità circa la capacità dell'Azienda di

spendere le somme stanziare. Ebbene, noi siamo fiduciosi che già le norme contenute in questa legge costituiscano uno stimolo importante per dare l'avvio all'auspicato mutamento all'interno dell'Azienda per quanto riguarda la capacità di spesa; ma, certo, per risolvere definitivamente il problema è necessario che con lo stesso impegno questa Commissione affronti, con il nuovo anno, il progetto di riforma dell'Azienda. Soltanto in questa maniera possiamo essere tranquilli di legare il nostro sistema di trasporto su rotaia alle prospettive europee, non solamente per un ulteriore ammodernamento ma per adeguarci ai livelli produttivi del resto dell'Europa.

Sono state fatte anche delle considerazioni sulle modifiche che fatalmente subirà questo piano a causa dell'inflazione. Noi, intanto, auspichiamo che, negli anni a venire, l'inflazione sia più contenuta; tuttavia, prendiamo atto delle dichiarazioni rassicuranti del ministro Formica, secondo le quali si tenterà, in prosieguo di tempo, di inserire nelle leggi finanziarie gli adeguamenti al piano integrativo, per maggiori oneri e per maggiori poste. Ma abbiamo anche la consapevolezza di trovarci in un momento importante, anche se pur sempre nel quadro generale della programmazione dei trasporti, e quindi nell'ambito dell'impegno di presentare il piano poliennale entro il 1981. Dobbiamo riconoscere che si tratta di uno strumento di grande respiro, di equilibrio e di riqualificazione, capace di rendere maggiore snellezza, regolarità e sicurezza al traffico ferroviario ed anche di rendere migliori le condizioni generali dei lavoratori delle ferrovie, ai quali il gruppo socialista rivolge il proprio apprezzamento ed il proprio saluto.

In definitiva, questo provvedimento avrà, a nostro avviso, dei riflessi positivi notevoli anche su tutto l'apparato produttivo del paese. Infatti, diversi comparti industriali saranno interessati da esso ed in particolare l'industria delle costruzioni, quella siderurgica, quella meccanica, quella elettromeccanica, quella elettronica e quella delle telecomunicazioni. Il suo

effetto su alcuni settori industriali, specialmente su quelli che stanno attraversando un periodo di crisi, sarà di respiro e di sostegno, in particolare nel settore siderurgico, per il quale si calcola che saranno stanziati 500 miliardi di lire. In termini più generali - ipotizzando che il 45 per cento delle commesse sarà riferito a manodopera diretta od indiretta ed il 45 per cento a materie prime ed energia - possiamo prevedere un totale di circa 65 mila unità lavorative. È, questo, un fatto positivo notevole dal punto di vista occupazionale per il nostro paese, poiché apre prospettive nuove per l'esportazione. Infatti, con la crisi energetica, tutto il settore delle costruzioni ferroviarie ha ripreso vigore nel mondo e soprattutto nei paesi in via di sviluppo. Pertanto, il piano integrativo costituisce un atto importante, a tale riguardo, perché amplia notevolmente le capacità e le potenzialità dell'industria nazionale; ed è noto che l'esistenza di un mercato interno sufficientemente vasto ed attivo è condizione necessaria per sostenere, sia in termini di economia di scambio sia in termini di capacità produttiva, il nostro sviluppo sui mercati esteri. Del resto, l'incidenza che tale piano integrativo avrà su tutta l'economia del nostro paese è stata posta in evidenza da più parti.

Desidero, ora, spendere qualche parola sul problema del riequilibrio tra nord e sud. Anche in queste ultime ore di dibattito serrato abbiamo tenuto presente la risoluzione votata il 1° giugno 1978. È vero che altri provvedimenti sono stati nel frattempo approvati da alcune parti politiche; ma è pure vero che tale risoluzione fu approvata all'unanimità e rappresenta ancora oggi una solida base per tutto il settore dei trasporti. Pertanto, ritengo che essa debba essere tenuta in primo conto e che bene si sia fatto a richiamarla nell'articolato di questo provvedimento. Ricordo anche che tale risoluzione sottolineava la tendenza a rendere omogenea la rete ferroviaria italiana; inoltre, poneva la esigenza di uno spostamento incisivo verso il Mezzogiorno degli impegni in questo settore. Non costituisce, quindi, un fatto

elettoralistico l'iniziativa di alcuni parlamentari i quali, in ossequio a questa risoluzione, hanno sollecitato il Governo a disporre una serie di opere. In particolare, su uno degli ordini del giorno - quello che riguarda la zona di Trieste (dove ho studiato e dove ho potuto avvertire più da vicino il sentimento dei suoi abitanti) - deve essere richiamata l'attenzione di questa Commissione e dell'intero Parlamento. Dico questo spassionatamente - pur essendo meridionale - perché è necessario far nascere nei triestini un sentimento nuovo, di legame reale con il resto del paese. Del resto, anche ieri sera ho fatto presente la esigenza di inserire nel provvedimento il raddoppio della ferrovia Udine-Tarvisio (Pontebbana) per una serie di motivi di ordine internazionale, nazionale, e psicologico. Dunque, non è per un fatto elettorale se i deputati meridionali, sotto la spinta degli enti istituzionali e delle popolazioni interessate, hanno cercato di porre in evidenza la necessità di procedere ad alcune opere essenziali, suggerite del resto dagli stessi tecnici dell'amministrazione ferroviaria. Siamo tuttavia fiduciosi che il Governo vorrà mantenere nella stessa considerazione sia la nostra richiesta di impegno sia la nostra raccomandazione (non ne faremo una questione formale). Vogliamo però porre in evidenza come, fra tutte le opere da realizzare, ve ne siano alcune importanti, altre utili ed altre ancora indispensabili e vitali, perché se è vero che la ferrovia Pontremolese è utile poiché può far diminuire di due ore la percorrenza su quella tratta, è anche vero che il raddoppio di alcune tratte dell'Italia meridionale consentirebbe di far arrivare a destinazione i carri ferroviari carichi di prodotti agricoli non due ore prima bensì 15 giorni prima!

Si è parlato della necessità di concedere un « soffio di ossigeno ». Ebbene, noi chiediamo da anni, da decenni, una risoluzione in tal senso!

Quando mi sono permesso di mettere in evidenza la priorità del raddoppio della tratta Bari-Lecce l'ho fatto in ossequio alle dichiarazioni del ministro Formica se-

condo le quali sarebbero stanziati fondi per 200 miliardi. E poiché l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato prende in considerazione in primo luogo quelle opere le quali non presentino difficoltà di ordine tecnico, devo fare presente che la tratta Bari-Lecce è interamente in pianura, mentre per opere su un tratto della ferrovia Ortona-Casalbordino lungo 27 chilometri ma estremamente difficoltoso sono necessari ben 150 miliardi! È vergognoso che per coprire la distanza tra Bari e Lecce, che è di 150 chilometri, si impieghino tre ore perché la tratta è ad un solo binario! Come si può, dunque, rendere omogeneo il nostro tessuto ferroviario se non si affrontano prioritariamente questi problemi?

Quindi non facciamo una questione elettorale, anche perché non siamo abituati a farlo. Ci sforziamo di vedere nel quadro generale della legge le cose che non vanno bene per l'Italia meridionale e che invece hanno necessità di essere soddisfatte.

Si tratta di considerazioni che pongo all'attenzione della Commissione affinché si abbia un maggiore riguardo verso i problemi che affliggono il Mezzogiorno e sui quali già tante volte ci siamo impegnati.

PANI. Svolgerò rapidamente alcune considerazioni per motivare il voto favorevole del gruppo comunista su questo importante disegno di legge.

Evito di richiamare tutte le argomentazioni ricordate dal collega Bocchi limitandosi solo ad alcune considerazioni essenziali.

Innanzitutto va messo in rilievo che abbiamo mantenuto oggi un impegno assunto verso i cittadini italiani ed in modo particolare verso tutti i lavoratori ferroviari. Questo disegno di legge viene da lontano poiché rappresenta il frutto di un lavoro lungo e meticoloso, ma proficuo, di riflessioni profonde e serie.

È altresì importante sottolineare come da queste riflessioni (scaturite nell'intero arco del dibattito) si sia pervenuti ad un quadro complessivamente positivo sia sul piano legislativo che della programazio-

ne, faticosamente concordato con una vera e propria pluralità di forze sociali, culturali e politiche.

Senza troppo autocompiacimento credo che possiamo dire di aver fatto un lavoro soddisfacente ai quali tutti i gruppi hanno dato un valido contributo.

Dato anche il periodo in cui ci troviamo credo che la cosa più importante sia quella di concludere con un augurio: che la fiducia che diamo all'Azienda delle ferrovie sia sostenuta da tutte le forze politiche affinché l'Azienda stessa riesca, nell'ambito delle proprie competenze, a realizzare quanto previsto da questa legge.

Va ricordato che nel provvedimento abbiamo inserito una serie di norme precise che concernono proprio la capacità organizzativa dell'Azienda, e la sua capacità di spesa che ci auguriamo servano a procedere speditamente nel cammino tracciato.

Inoltre, quando ci troviamo di fronte ad un disegno di legge complesso quale quello in questione, l'impegno del Parlamento e delle varie forze politiche ad esercitare quella attività di controllo atta a verificare la puntuale applicazione della normativa, deve essere costante e coerente soprattutto in ordine alle scelte che sono state compiute.

Credo però che sia utile anche un'altra sottolineatura, che si riferisce alla volontà politica del Governo di attuare un impegno come questo che sicuramente rappresenta, nella materia, uno sforzo senza precedenti. Anche questo bisognerà controllare e verificare.

Concludo con l'auspicio che questa volta l'impegno assunto sia mantenuto fino in fondo.

BAGHINO. Indubbiamente si tratta di un provvedimento di grande rilievo che, però, perde parte della sua rilevanza per quanto concerne il contenuto di alcuni articoli — specialmente di quelli relativi alla spesa — che non sono precisi.

Vi sono due carenze fondamentali, a mio avviso, la prima delle quali è rappresentata dal fatto che il potere legislativo ha accettato ad occhi chiusi il program-

ma, distinto dalla legge, che il Governo ha presentato. L'altra riguarda il modo con cui si è parlato del piano poliennale sul quale tanto a lungo ci eravamo intrattenuti anche con diverse audizioni di particolare ampiezza e profondità. Avevamo detto che quel piano riguardava alcune opere particolari, mentre ora, pur rifacendoci a quella risoluzione, stabiliamo una somma notevole, 12.450 miliardi, per un piano integrativo che non è incluso nella legge, che è a nostra conoscenza nei termini indicati nel settembre 1979 e che è stato illustrato molto parzialmente negli allegati che l'altro giorno il ministro ha messo a nostra disposizione. Non vi è di più, per cui abbiamo la sensazione che di fatto si sia chiesta al Parlamento l'approvazione dell'autorizzazione di spesa, sia pure suddivisa in quattro o cinque voci, come richiesto dallo stesso Ministero e dal Governo, non precisate nei particolari. Considerando che nel 1979 il Governo ha chiesto 1.835 miliardi per il rifinanziamento, con il tempo trascorso fino ad oggi la somma non sarà più sufficiente per quello scopo, per cui ci troveremo ben presto di fronte all'incompletezza delle opere già in atto.

Nella relazione del ministro si è indicata la necessità di alloggi che a medio termine assommano a mille, ma la somma prevista in questo provvedimento non dà neppure la possibilità di attuarne un quarto di quelli necessari per la sistemazione del personale che, in seguito alla situazione determinatasi per l'equo canone, non riesce a trovare un appartamento per il periodo di residenza nel luogo in cui è stato trasferito per lavoro.

Abbiamo chiesto alcune modifiche e soprattutto, come abbiamo sottolineato nella discussione generale, che nell'articolo 1 venissero precisate non certamente tutte le opere per quella spesa di 12.450 miliardi, ma riconosciute le priorità a determinate linee, parchi e strutture indispensabili per rendere veramente utili e moderne le ferrovie, dando ad esse la possibilità di concorrere con la strada; ma invece non si è voluta inserire questa precisazione adducendo (l'accusa di caren-

za di equilibrio purtroppo è risultata alquanto fondata per la « ridda » di ordini del giorno presentati) che qualcuno si sarebbe scatenato avanzando una rivendicazione per una ferrovia che particolarmente l'avrebbe interessato. Ma credo che non si sarebbe fatta questa affermazione se nell'articolo 1 avessimo precisato le strozzature, la cui eliminazione è fondamentale, le realizzazioni per sveltire il rapporto con il centro e nord-Europa particolarmente nel traffico-merci e, nello stesso tempo, avessimo portato ad un ammodernamento di quelle strutture, linee, ferrovie e materiale rotabile per cui attualmente vi sono ritardi, lentezze, ingorghi e complicazioni di ogni genere.

Per la mancanza di queste precisazioni fondamentali, molto probabilmente, non appena il provvedimento sarà approvato anche dal Senato, ci troveremo di fronte a ulteriori richieste perché, considerando il termine di 90 giorni previsto dal programma, qualcuno noterà carenze e dimenticanze di fondo.

Rilevo che non hanno trovato accoglienza neanche le richieste di emendamento avanzate per gli articoli successivi al primo, tant'è vero che si è mantenuta la dizione: « organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale », senza precisare qual è l'autorità competente a stabilire l'organizzazione sindacale più rappresentativa. Non solo, ma vi siete rifiutati di prevedere la richiesta di parere del Ministero alla categoria, cioè al rappresentante dei ferrovieri, a quello competente nella materia. Pertanto, con quella dizione generica non solo si mantiene un aspetto fazioso e una discriminazione fra organizzazioni sindacali, ma non si garantisce neanche la presenza degli addetti ai lavori.

Noi ci opponiamo a questo modo di legiferare ma, poiché è rilevante la cifra che abbiamo stabilito per le necessità dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, che potrà pensare al miglioramento, allo sviluppo e all'ammodernamento delle strutture, non ci sentiamo di assumere la responsabilità di un voto contrario. Infatti, quando si eroga denaro per lavori,

per miglioramenti e perfezionamenti, quando si finanzia l'attività lavorativa, non si può essere insensibili né tanto meno assenti. Siamo insoddisfatti per la « ridda » di ordini del giorno presentati, che ci hanno dato la dimostrazione che ciascun componente questa Commissione ha la speranza di veder indicate nel piano integrativo, in via prioritaria, le linee che lo interessano, ma ciò ci fa pensare che, non appena avremo questo programma, tutti saranno intenzionati di dare un indirizzo al Ministero dei trasporti, un giusto e preciso orientamento affinché non vi siano né speculazioni, né clientelismo, né pressioni politiche tali da rendere inutile il programma. Per questi motivi il gruppo del MSI-destra nazionale si asterrà dalla votazione.

DEGAN. Desidero dichiarare, con pacata soddisfazione, che esprimerò voto favorevole. Ho usato questo aggettivo, pacata, perché il provvedimento che stiamo per votare rappresenta il primo passo di una vicenda troppo lunga per non dare luogo ad alcune preoccupanti considerazioni.

A partire dall'autunno del 1978 il Parlamento ha lavorato per l'approvazione di questo provvedimento, anche se avvenimenti quali l'anticipato scioglimento delle Camere, la crisi di Governo e l'interessamento anche ad altri rilevanti atti legislativi hanno reso questo lavoro più lento. C'è tuttavia da chiedersi se il metodo con cui si è affrontato l'iter di questo provvedimento sia stato il più produttivo possibile.

Il modo in cui si è arrivati alla conclusione di questo primo passo verso il risultato definitivo, che auspichiamo avvenga il più presto possibile, ci dice come sempre il non voler permettere una definizione troppo esatta dei programmi sia produttiva per creare il consenso nei vari consessi che devono accompagnare l'iter delle leggi.

E, quindi, una soddisfazione pacata, ma piena, perché il gruppo della democrazia cristiana ha lavorato intensamente alla formazione di questo provvedimento. Col-

go l'occasione per dare atto al ministro Formica di averlo portato ad una dimensione finanziaria più ampia di quanto non fosse previsto all'inizio e di aver affiancato con grande impegno il lavoro del Parlamento verso il conseguimento di questo risultato.

Speriamo, pertanto, che il provvedimento possa essere approvato in via definitiva anche dall'altro ramo del Parlamento al più presto, nonostante che alcuni aspetti di esso, sul piano della tecnica legislativa, non siano commendevoli.

Con riferimento all'ultima parte dell'articolo 3, ribadisco l'impegno del gruppo della democrazia cristiana e, credo, di tutte le altre forze politiche. È questa, infatti, una legge che nasce con una programmazione preventiva ma che prevede una serie di termini molto attenti di controllo e di affiancamento dell'attività dell'esecutivo da parte del Parlamento nell'applicazione e nell'attuazione della legge medesima; ebbene, la volontà espressa da molti colleghi è di affiancare l'opera dell'esecutivo affinché le disponibilità finanziarie non siano ridotte a causa dei ritardi nel loro impiego.

Da questa esperienza nasce un impegno reciproco tra Governo, Parlamento e forze politiche perché si raggiunga una capacità di collaborazione continua, di dialogo e di confronto, non petulante, ma certamente molto attento.

Il relatore aveva chiesto di poter svolgere una verifica sullo stato di maturazione dei precedenti programmi. L'articolo 3 prevede che questa verifica sia fatta annualmente e quindi la richiesta del relatore e l'impegno legislativo non rappresentano un fatto formale ma un punto sul quale attestare l'attività del Governo, delle forze politiche e del Parlamento per rimuovere tutti gli ostacoli che, talora, si incontrano all'interno dell'Azienda ferroviaria e dell'esecutivo. Tali ostacoli devono essere rimossi per creare quel vasto consenso e quella migliore chiarezza di rapporti che consentano l'accelerazione di questo importante programma secondo le finalità previste dall'articolo 1 del provvedimento, e cioè la crescita della rete fer-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1980

roviaria italiana affinché diventi un elemento non solo di servizio ma anche di sviluppo, particolarmente per il Mezzogiorno e per quelle zone così duramente colpite dal terremoto.

Con questo augurio e con questo impegno, confermo il voto favorevole del gruppo della democrazia cristiana.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del provvedimento.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale

rotabile della rete ferroviaria dello Stato » (1488):

Presenti	30
Votanti	29
Astenuti	1
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Amodeo, Antoni, Baldassari, Benco Gruber, Bernardi Guido, Bocchi, Borri, Calaminici, Casalino, Degan, Faraguti, Federico, Forte Salvatore, Gradi, Grippo, Lamorte, Liotti, Lucchesi, Manfredi Manfredo, Manfredini, Marzotto Caotorta, Monteleone, Pani, Pernice, Pezzati, Potì, Rubino, Tamburini, Tombesi.

Si è astenuto:

Baghino.

La seduta termina alle 17,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO