

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 58° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 LUGLIO 1974

Presidenza del Presidente MARTINELLI

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE REDIGENTE

##### Discussione:

« Piano poliennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato » (1640):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 933, 934, 936 e <i>passim</i>
AVEZZANO COMES . . . . .	. 936, 937, 938
BONINO . . . . .	. 947, 956
CEBRELLI . . . . .	. 952
ENDRICH . . . . .	. 957
GROSSI . . . . .	. 936, 947, 954
MADERCHI . . . . .	. 935, 937, 938 e <i>passim</i>
MINGOZZI . . . . .	. 941, 942
PISCITELLO . . . . .	. 937, 939, 940 e <i>passim</i>
PRETI, <i>ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . .	. 935, 936, 937 e <i>passim</i>
SAMMARTINO . . . . .	. 947, 948, 949
SAMONÀ . . . . .	. 936, 938
SANTALCO, <i>relatore alla Commissione</i> . . . . .	. 934, 935 936 e <i>passim</i>
SANTONASTASO . . . . .	. 960
TANGA . . . . .	. 960

La seduta ha inizio alle ore 11.

CEBRELLI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente che è approvato.

##### IN SEDE REDIGENTE

##### Discussione:

« Piano poliennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato » (1640)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Piano poliennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato ».

Come i colleghi ricordano, il provvedimento in esame è stato da noi approvato in sede referente il 4 luglio scorso; nella seduta di

8ª COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

ieri, la Commissione ha accolto la proposta del relatore, senatore Santalco, di chiederne al Presidente del Senato l'assegnazione in sede redigente al fine di accelerarne l'iter.

Questa richiesta è stata accolta.

Pertanto, se non vi sono obiezioni da parte dei colleghi, la discussione avverrà sugli articoli accolti in sede referente: naturalmente, per completezza di informazione, darò prima lettura del testo originario degli articoli.

Chiedo al relatore se ha qualcosa da aggiungere a quanto ho detto.

**SANTALCO**, *relatore alla Commissione*. Ricordo soltanto che prima di essere discusso in sede deliberante, il disegno di legge è stato ampiamente esaminato da una Sottocommissione all'uopo nominata.

Concordo con la procedura proposta dall'onorevole Presidente, di discutere cioè gli articoli già approvati in sede referente.

**PRESIDENTE**. Allora, se siamo d'accordo sulla procedura, passiamo all'esame degli articoli di cui do lettura:

#### Art. 1.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a dare attuazione al piano poliennale di opere e forniture per l'importo complessivo di lire 4.000 miliardi allo scopo di migliorare l'assetto del sistema ferroviario nazionale mediante:

l'adeguamento delle strutture portanti del sistema ferroviario nazionale alle previsioni di sviluppo del traffico attraverso il potenziamento delle direttrici fondamentali, longitudinali e trasversali;

l'organico ammodernamento e potenziamento delle linee meridionali ed insulari per adeguarle alle esigenze e prospettive di sviluppo delle aree stesse;

la necessaria ristrutturazione delle tratte e dei nodi interessati dai traffici pendolari;

il rafforzamento delle strutture attinenti al traffico merci;

l'adeguamento delle infrastrutture interessate dal traffico internazionale;

il riclassamento delle linee complementari;

l'ammodernamento del parco del materiale rotabile;

l'ammodernamento degli impianti per la manutenzione e riparazione del materiale mobile;

il miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale con destinazione, a tal fine, di una quota predeterminata degli investimenti destinati agli impianti fissi;

l'adozione delle tecniche più avanzate nei vari settori di attività aziendale ai fini del conseguimento di una maggiore efficienza e produttività.

Nell'ambito del piano poliennale di cui al primo comma l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata, previa approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica, a provvedere anche alla costruzione di nuove linee ferroviarie di cui essa debba assumere la gestione e la cui costruzione non fosse già iniziata alla data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668.

In sede referente era stato accolto il seguente testo:

Il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, sentiti il Comitato interministeriale per la programmazione economica e la Commissione consultiva interregionale, presenterà al Parlamento, entro il 31 dicembre 1976, un piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato, coordinato con il piano generale dei trasporti, da definire in sede di programma economico nazionale, nel contesto delle misure intese a superare gli squilibri settoriali e territoriali del Paese.

In attesa della presentazione del piano poliennale, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a dare attuazione ad un programma di interventi straordinari

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

concernente opere e forniture per l'importo complessivo di lire 2.000 miliardi.

Il piano poliennale ed il programma di interventi straordinari hanno lo scopo di migliorare l'assetto del sistema ferroviario nazionale mediante:

l'adeguamento delle strutture portanti del sistema ferroviario nazionale alle previsioni di sviluppo del traffico attraverso il potenziamento delle direttrici fondamentali, longitudinali e trasversali;

l'organico ammodernamento e potenziamento delle linee meridionali ed insulari, nonché dei collegamenti con le isole, per adeguarli alle esigenze e prospettive di sviluppo delle aree interessate;

la necessaria ristrutturazione delle tratte e dei nodi interessati dai traffici pendolari;

il rafforzamento delle strutture attinenti al traffico merci, comprese quelle necessarie per i collegamenti con i principali porti;

l'adeguamento delle infrastrutture interessate dal traffico internazionale;

il riclassamento delle linee complementari;

l'ammodernamento degli impianti per la manutenzione e riparazione del materiale mobile;

il miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale, riservando, a tal fine, una quota predeterminata degli investimenti destinati agli impianti fissi;

l'adozione delle tecniche più avanzate nei vari settori di attività aziendale ai fini del conseguimento di una maggiore efficienza e produttività.

Nell'ambito del programma di interventi straordinari, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata, previa approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica, a provvedere anche alla realizzazione di nuove linee ferroviarie di cui essa debba assumere la gestione e la cui costruzione non fosse già iniziata alla data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668.

M A D E R C H I . Desidero osservare, sul primo comma, che le condizioni richieste per la predisposizione del piano poliennale di sviluppo sono tante che ben difficilmente potranno essere tutte adempiute. Pertanto nel caso in cui una di queste non si verifichi si potrebbe mettere in difficoltà la presentazione del piano. Proporrrei perciò di aggiungere un periodo nel quale si dice « entro il 31 dicembre il piano dovrà essere comunque presentato ». Superiamo così ogni difficoltà.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi pare che effettivamente l'osservazione del senatore Maderchi si ispiri al buon senso, perchè credo che uno delle caratteristiche meno positive dell'Amministrazione italiana sia la necessità di dover sentire tanti pareri: in questo modo non si arriva mai alla fine. Qui però non si tratta tanto di pareri; se il programma economico nazionale non si fa sulla base di criteri diversi, relativi allo scorrimento dei programmi, si potrebbe verificare un intralcio per la presentazione del programma poliennale di sviluppo entro il 31 dicembre 1976. Quindi, mi pare equilibrata, e sostanzialmente positiva, la proposta del senatore Maderchi; e non avrei perciò difficoltà a redigere il comma in questa diversa maniera.

P R E S I D E N T E . Si tratta di aggiungere un periodo al primo comma: « il piano dovrà comunque essere presentato entro il 31 dicembre 1976 ».

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Esattamente. Considerato l'inciso « da definire in sede di programma economico nazionale », se questo programma non si realizzasse, il piano non si potrebbe presentare.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Mi pare si possa aggirare l'ostacolo con un « possibilmente », formulando l'inciso in questi termini:

« possibilmente coordinato col programma economico nazionale ».

8ª COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

**PRESIDENTE**. Dubito che questo avverbio possa aver valore in un atto legislativo.

**AVEZZANO COMES**. Poichè si richiede di sentire il Comitato interministeriale per la programmazione economica e la Commissione consultiva interregionale, sopprimerei addirittura le parole: « da definire in sede di programma economico nazionale ». È assodato che il piano poliennale viene definito in sede di programma economico nazionale, perchè il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile deve sentire il Comitato interministeriale per la programmazione economica.

**SANTALCO**, *relatore alla Commissione*. Proporrei di variare quel « coordinato » con « coordinandolo » che indica non già un impegno tassativo, ma una eventualità, da prendere in considerazione all'atto della formulazione del piano dei trasporti, concludendo poi con l'indicazione precisa circa la data di presentazione del piano.

**GROSSI**. Io proporrei di mantenere la formulazione data adesso perchè è completa nei suoi elementi strutturali. È più importante il coordinamento col programma nazionale che il pericolo di ritardare di qualche mese la presentazione del piano che, per essere serio, deve avere le caratteristiche di un piano coordinato. Quindi, non condividendo le preoccupazioni espresse dal senatore Maderchi di avere un obbligo più tassativo cercando di ammorbidire il collegamento con il piano generale dei trasporti, da definire in sede di programma economico nazionale.

**PRETI**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vorrei far notare al senatore Grossi che di programmi economici nazionali ne è stato formulato uno solo, quello cioè che avrebbe dovuto coprire il quinquennio 1965-1969 e che è stato approvato nel luglio 1967. Dopo di questo tutti si sono convinti — io lo ero sin dall'inizio — dell'impossibilità di elaborare un programma per legge. Da allora le teorie sul programma eco-

nomico nazionale sono molto cambiate, proprio nell'ambito dei funzionari del Ministero del bilancio, e negli stessi Ministri del bilancio che si sono succeduti nel tempo sono sorti dubbi in proposito. Pertanto, per il futuro, non si sa bene che cosa sarà e che cosa non sarà un programma economico nazionale. Si parla, ad esempio, di indicazioni generiche con la formulazione di determinati interventi specifici, ma siamo quasi nel campo della filosofia perchè, indubbiamente, in una economia non diretta dal centro, in un'economia di mercato, riesce piuttosto difficile realizzare un programma in una certa maniera.

Ed è — credo — soprattutto in riferimento a questi dubbi ed a queste perplessità che il senatore Maderchi aveva proposto quella diversa formulazione, che peraltro io sarei anche disposto ad accettare. Non ritengo comunque che sia ora il caso di prolungare ulteriormente il dibattito su un argomento di questo genere, quando tutti, in definitiva, si è d'accordo sulla sostanza. In altri termini, non avrei nulla in contrario ad accettare la proposta del senatore Santalco di sostituire il participio passato « coordinato » con il gerundio « coordinandolo », nonchè quella del senatore Maderchi di aggiungere alla fine del primo comma il periodo « il piano poliennale di sviluppo delle ferrovie dello Stato sarà comunque presentato al Parlamento entro il 31 dicembre 1976 »: sono disposto insomma ad accettare qualsiasi nuova formulazione venga suggerita dagli onorevoli commissari purchè si eviti di addentrarci nel bizantinismo, soprattutto in considerazione del fatto — ripeto — che in sostanza tutti vogliamo raggiungere lo stesso scopo.

**SAMONA**. Concordo pienamente con l'onorevole Ministro sul fatto che, in realtà, vi sono aspetti di rigidità, quali quelli del piano urbanistico, che quando ha stabilito l'esecuzione di certe infrastrutture non può differirla nè modificarla in alcun modo, per cui oggi ci troviamo in tutto il mondo, ma in Italia in modo particolare, in una situazione in cui è difficile seguire la programmazione economica.

8ª COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

Il senatore Grossi ha parlato di un piano ideale, ma è probabile che noi, per seguire questo ideale, determiniamo dei ritardi per quanto concerne una serie di infrastrutture che invece hanno necessità di essere aggiornate.

Mi dichiaro pertanto perfettamente d'accordo sull'opportunità di introdurre l'emendamento proposto dal senatore Maderchi, mentre non vedrei molto favorevolmente la sostituzione della parola « coordinato » con l'altra « coordinandolo » proposta dall'onorevole relatore.

**P R E T I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non intendo certo mettermi a discutere per un gerundio o per un participio passato!

**P R E S I D E N T E**. Giunti a questo punto, desidero domandare all'onorevole relatore se insiste nel suo emendamento, nei confronti del quale, peraltro, il rappresentante del Governo si è dichiarato indifferente limitandosi a far presente l'opportunità che l'iter del provvedimento non subisca eccessivi ritardi.

**S A N T A L C O**, *relatore alla Commissione*. Desidero innanzi tutto richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che ci troviamo in sede redigente e che pertanto il testo che noi licenzieremo sarà quello definitivo in quanto — come è noto — all'Assemblea è riservata la sola votazione finale; non vi sarà quindi alcuna possibilità di apportarvi ulteriori modifiche. Fatta questa premessa, debbo dichiarare che non ho nulla in contrario ad accettare l'emendamento proposto dal senatore Maderchi, per quanto ritenga — come è stato già rilevato dal senatore Grossi — che mantenendo la formulazione attuale non dovrebbero nascere preoccupazioni. Comunque, ripeto, poichè sulla sostanza siamo tutti d'accordo, non ho nulla in contrario ad accettarlo; l'unica mia preoccupazione — l'ho già fatto presente all'inizio di questo mio intervento — è che venga licenziato un testo che, dal punto di vista della tecnica legislativa, non si presti a critiche.

**M A D E R C H I**. Mantenendo la formulazione attuale del primo comma, se il programma economico nazionale non ci sarà, il piano poliennale non potrà essere presentato e quindi non se ne farà niente. Questo è assurdo! Chi ci garantisce infatti che il programma economico sarà elaborato entro il 1976? Il Ministro dei trasporti non lo può garantire, così come non lo può garantire nessuno di noi: ed allora?

**P R E S I D E N T E**. Si potrebbe, come è stato detto, mantenere il testo, sopprimendo le parole « entro il 31 dicembre 1976 » ed aggiungendo, alla fine del comma, dopo la parola « Paese » le altre « Il piano sarà comunque presentato entro il 31 dicembre 1976 ».

**P I S C I T E L L O**. Questo significa che il piano poliennale sarà presentato anche se non sarà coordinato con il piano generale dei trasporti?

**P R E T I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vorrei far presente agli onorevoli commissari che coordinare il piano poliennale con il piano generale dei trasporti non è poi impossibile, in quanto per elaborare quest'ultimo non è che ci voglia molto: in definitiva, ci si mette d'accordo con quei pochi altri uffici governativi competenti in materia, lo si fa approvare dal CIPE, e così via. Non si può dire quindi che si pensi di predisporre un piano ferroviario che non tenga conto dello sviluppo delle comunicazioni aeree e delle comunicazioni stradali. Il programma economico nazionale è invece un contesto che potrebbe anche mancare: questo onestamente lo debbo riconoscere. Ed infatti dal 1970 al 1974 non si è avuto nessun programma economico nazionale e potremmo non averlo ancora nel 1980. Questa è la considerazione ispirata, diciamo così, al buon senso che intendevo fare.

**A V E Z Z A N O C O M E S**. Ed è appunto per questo motivo che io avevo suggerito di sopprimere le parole « da definire in sede di programma economico nazionale ».

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Comunque, come ho già detto, per quanto mi riguarda sono pronto ad accogliere gli emendamenti che vorrete: per me, infatti, qualunque testo va bene.

M A D E R C H I . La cosa migliore, secondo me, è quella di mettere ai voti l'emendamento da me presentato. Altrimenti, non la finiremo mai di discutere.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. In effetti, avendo la sicurezza che il piano generale dei trasporti sarà comunque approntato, potremmo anche sopprimere le parole « da definire in sede di programma economico nazionale » che indubbiamente, sentite le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, costituirebbero un *handicap*. Potremmo mantenere le altre parole « nel contesto delle misure intese a superare gli squilibri settoriali e territoriali del paese ». Propongo quindi formalmente di sopprimere le parole « da definire in sede di programma economico nazionale ».

A V E Z Z A N O C O M E S . È proprio quanto avevo proposto io.

S A M O N A . Ma il periodo « Il piano sarà comunque presentato entro il 31 dicembre 1976 » verrebbe ugualmente aggiunto?

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Non è necessario, in quanto già nel testo attuale è prevista una data fissa: « entro il 31 dicembre 1976 ».

P R E S I D E N T E . Il testo del primo comma dell'articolo in esame dovrebbe allora essere il seguente: « Il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, sentiti il Comitato interministeriale per la programmazione economica e la Commissione consultiva interregionale, presenterà al Parlamento un piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato, coordinato con il piano generale dei trasporti, nel contesto delle misure intese a superare gli squilibri settoriali

e territoriali del paese. Il piano sarà comunque presentato entro il 31 dicembre 1976 ».

Ritengo però che anche le parole « nel contesto delle misure intese a superare gli squilibri settoriali e territoriali del paese » andrebbero soppresse, in quanto, a mio avviso, sono in relazione al programma economico nazionale.

S A M O N A . Anche io sono contrario al mantenimento di dette parole.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. In tal caso mi dichiaro contrario a qualsiasi emendamento al testo accolto dalla Commissione in sede referente.

M A D E R C H I . Noi chiediamo ancora una volta che il nostro emendamento venga messo in votazione.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Poichè stiamo da tempo discutendo pur essendo tutti d'accordo, proporrei di lasciare le cose come stanno, limitandoci a sopprimere le parole « entro il 31 dicembre 1976 » ed aggiungendo alla fine del comma il periodo « Il piano sarà comunque presentato entro il 31 dicembre 1976 ».

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Concordo senz'altro con la proposta dell'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento presentato dai senatori Maderchi ed altri tendente a sopprimere nel primo comma le parole « entro il 31 dicembre 1976 » e ad aggiungere alla fine dello stesso il periodo « Il piano sarà comunque presentato entro il 31 dicembre 1976 ».

(È approvato).

È stato poi presentato dai senatori Maderchi, Piscitello, Cavalli, Cebrelli, Mingozzi e Sema un emendamento al secondo comma tendente a sostituire le parole « 2.000

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

miliardi » con le altre « 3.000 miliardi ». Al riguardo, debbo però far presente agli onorevoli presentatori che l'emendamento, in quanto comporta maggiori oneri, andrebbe inviato alla Commissione bilancio per il prescritto parere. A mio avviso, quindi, allo stato non è proponibile: chiedo pertanto agli onorevoli colleghi di ritirarlo.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io dichiaro di essere contrario a questo emendamento, perchè altrimenti si fermerebbe l'*iter* della legge. Mi auguro però che gli obiettivi che si propongono coloro che hanno presentato l'emendamento possano essere quanto prima realizzati.

P I S C I T E L L O . Signor Presidente, noi abbiamo pensato di riproporre anche in sede redigente questo emendamento perchè, in sostanza, da tutte le parti si riconosce che l'impegno di spesa è assolutamente insufficiente anche rispetto alle esigenze più urgenti. Ci rendiamo conto che, avendo modificato l'impostazione del disegno di legge, nel senso che l'abbiamo considerato non più un piano poliennale ma un programma di interventi straordinari, quest'impegno di spesa potrà essere integrato con quello previsto per il piano poliennale che dovrà essere presentato entro il 31 dicembre 1976 e che dovrà coprire le esigenze reali del paese. Riteniamo pertanto di insistere su questo emendamento. La Commissione può, se vuole, anche respingerlo, ma noi insistiamo per la votazione.

P R E S I D E N T E . Collega Piscitello, io non posso mettere in votazione questo emendamento perchè il quinto comma dell'articolo 41 del Regolamento dice che gli emendamenti che comportano maggiori spese non possono essere votati se non siano stati preventivamente inviati per il parere alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente.

P I S C I T E L L O . Si faccia almeno una dichiarazione con cui si accetta lo spirito dell'emendamento.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ho già fatto una dichiarazione in questo senso. Ribadisco comunque che concordo sullo spirito dell'emendamento.

P R E S I D E N T E . Allora, o l'emendamento viene ritirato o altrimenti devo dichiarare che non possiamo procedere, perchè devo inviarlo all'esame della 5<sup>a</sup> Commissione, come prescrive il quinto comma dell'articolo 41 del Regolamento.

P I S C I T E L L O . Signor Presidente, naturalmente noi non vogliamo creare intralci all'ulteriore svolgimento della discussione, per arrivare all'approvazione più rapida possibile del disegno di legge. Questa è stata la nostra impostazione fin dall'inizio e vogliamo riconfermare il nostro atteggiamento. Siamo rammaricati di questa difficoltà. Comunque, prendendo atto delle dichiarazioni del signor Ministro, dichiariamo di ritirare l'emendamento.

P R E S I D E N T E . La ringrazio, collega Piscitello.

Pongo quindi in votazione il secondo comma nel testo accolto in sede referente.

(È approvato).

Al terzo comma, i senatori Piscitello, Maderchi, Cavalli, Cebrelli, Mingozi e Sema propongono di aggiungere il seguente capoverso:

« la riorganizzazione e il potenziamento del settore della ricerca da parte dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e la destinazione a tal fine di una quota degli investimenti ».

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Su questo emendamento, che i colleghi comunisti avevano già presentato in sede referente, ci siamo espressi in maniera negativa per le considerazioni che sono state ampiamente svolte in quella sede dal signor Ministro.

8ª COMMISSIONE

58º RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

Quindi, io non posso che mantenere quel parere; cioè, sono contrario.

**PISCITELLO.** Ma il Ministro aveva detto che ne avrebbe accolto il senso come raccomandazione.

**PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Ho detto che avrei accolto un ordine del giorno che si esprimesse in questo senso; non ho detto che avrei accolto un emendamento al testo del disegno di legge.

**PISCITELLO.** Allora trasformiamo senz'altro l'emendamento in un ordine del giorno.

**PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** In tal caso lo accetterò come raccomandazione.

**PRESIDENTE.** L'emendamento del collega Piscitello è dunque ritirato.

Metto allora in votazione il terzo comma.

*(È approvato).*

Pongo ora in votazione il quarto comma dell'articolo 1, al quale non sono stati proposti emendamenti.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo 1 nel suo complesso, quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

*(È approvato).*

#### Art. 2.

Il piano sarà realizzabile in due fasi, la prima delle quali della durata di un quinquennio.

Per la realizzazione della prima fase, la Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni fino alla concorrenza dell'importo di 2.000 miliardi di lire, dei quali 1.250 miliardi saranno destinati agli impianti fissi e 750 miliardi al parco

del materiale rotabile, fermo restando che i pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti nel titolo II — Spese in conto capitale — del bilancio della stessa Azienda, in ragione di:

lire 260 miliardi per il 1975;  
lire 340 miliardi per il 1976;  
lire 400 miliardi per il 1977;  
lire 350 miliardi per il 1978;  
lire 350 miliardi per il 1979;  
lire 300 miliardi per il 1980.

Dei 1.250 miliardi destinati agli impianti fissi, il sette per cento è riservato al miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale

In sede referente è stato accolto il seguente testo:

#### Art. 2.

Per la realizzazione del programma di interventi straordinari, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere, anche in via immediata, impegni fino alla concorrenza di 2.000 miliardi di lire, dei quali 1.250 miliardi saranno destinati agli impianti fissi e 750 miliardi al parco del materiale rotabile, fermo restando che i pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti in appositi capitoli del titolo II — Spese in conto capitale — del bilancio della stessa Azienda, in ragione di:

lire 260 miliardi per il 1975;  
lire 340 miliardi per il 1976;  
lire 400 miliardi per il 1977;  
lire 350 miliardi per il 1978;  
lire 350 miliardi per il 1979;  
lire 300 miliardi per il 1980.

Dei 1.250 miliardi destinati agli impianti fissi, l'undici per cento è riservato al miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale.

Al testo di questo articolo è stato presentato dai senatori Mingozzi, Piscitello, Maderchi, Cavalli e Cebrelli un emendamento



8<sup>a</sup> COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

tendente ad aggiungere, in fine, il seguente comma:

« Una spesa non superiore a lire 230 miliardi da prelevarsi dallo stanziamento previsto per gli impianti fissi, può essere destinata al completamento delle opere di cui al piano decennale 1962-1971 e al programma straordinario 1973-1975 delle ferrovie dello Stato ».

**M I N G O Z Z I**. Desidero illustrare brevemente il motivo per il quale noi abbiamo presentato questo emendamento. Esso è stato suggerito da una preoccupazione che ci è parso non essere solo nostra ma anche di altre parti politiche; dalla preoccupazione cioè che gran parte dei duemila miliardi stanziati venissero utilizzati a completamento delle opere del piano decennale 1962-1971 e di quelle riferentisi al programma straordinario 1973-1975. Si temeva inoltre — e questo è stato fatto presente anche nel Sottocomitato — che gran parte dei fondi potessero essere destinati al completamento della direttissima Roma-Firenze; per cui evidentemente, se ciò fosse avvenuto, dei duemila miliardi resterebbe ben poco.

È pur vero che il Ministro ci ha in parte tranquillizzato affermando che dei 2.000 miliardi se ne spendono solo 230 per il completamento delle opere di cui ai piani precedenti. Il nostro Gruppo, per maggiore tranquillità, ha proposto questo emendamento per fissare con legge l'entità degli stanziamenti che saranno utilizzati per il completamento di tali opere, evitando in tal modo possibili sorprese.

**P R E T I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sulla sostanza sono d'accordo. Posso accettare questo testo come ordine del giorno. Vorrei convincere l'onorevole Mingozzi sulla non opportunità di inserirlo come emendamento. Premetto (l'ho già detto; lo ripeto e prego sia messo a verbale), che per quanto riguarda la direttissima Bologna-Firenze-Roma, con questo piano ci limitiamo a completare la Chiusi-Settebagni e quell'altro breve tratto che va

da Figline a Rovezzano. Su questo punto non ci devono essere dubbi. Cercheremo, magari, di presentare un disegno di legge a parte per avere un altro paio di centinaia di miliardi per completare la linea direttissima Firenze-Roma; ma, ammesso che accetti l'emendamento che fissa la spesa di 230 miliardi per tali opere, se, ad un certo momento, visti tutti i calcoli, che sono sempre approssimativi, mi accorgo che non ce ne vogliamo 230, ma 250 o 260 — non dico 350, tanto meno 500 —, sarei vincolato da una legge che mi costringerebbe a lasciare incompiute determinate opere. Credo che ciò non risponda neppure ai propositi del senatore Mingozzi, perciò non posso accettare l'emendamento; viceversa, sono favorevolissimo ad accettarlo come ordine del giorno, perchè risponde, come ho già spiegato, ai miei propositi.

**M I N G O Z Z I**. Siccome è a mia conoscenza che già vi sono pressioni per l'appalto di altri tratti della direttissima, non vorrei poi che queste pressioni spostassero gli stanziamenti dei 2.000 miliardi in quella direzione.

**P R E T I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Senatore Mingozzi, questo non mi sembra molto verosimile. La situazione della direttissima è questa: il tratto Settebagni-Chiusi ormai sta per essere compiuto, ci sono alcune difficoltà da superare, non è escluso che sarà in funzione entro un anno; poi c'è quell'altro pezzo da Figline a Rovezzano; per il tratto intermedio, quello aretino diciamo, immagino quali allusioni possa fare il senatore Mingozzi, ma non c'è assolutamente in questo momento il proposito dell'Amministrazione ferroviaria di appaltare opere. Non parliamo poi dell'ultimo tratto! Il comune di Firenze ci vorrebbe far fare un'opera faraonica di sottopassaggi di tutta la città che costa almeno 100 miliardi. Non ci metteremo mai d'accordo; non so, quindi, come sarà risolto il problema dell'immissione della ferrovia nella città di Firenze.

M I N G O Z Z I. La questione è che ci sono cantieri con centinaia di operai che devono smobilitare. In quel momento le pressioni saranno tante e tali che se lei, onorevole Ministro, non fa presto a predisporre il provvedimento per un ulteriore stanziamento per la direttissima, i problemi che ne deriveranno non saranno pochi.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Cantieri per gli altri tratti, per quanto mi risulta, non ce ne sono. Se al di là di Rovezzano fanno un cantiere, arrivano le guardie civiche del comune di Firenze e lo smobilitano.

P I S C I T E L L O. Solo una precisazione ed una richiesta. In sostanza con questo emendamento noi avevamo preso atto di dichiarazioni dell'onorevole Ministro che erano fondate su calcoli attenti, anche se non precisi. Potremmo allargare il margine di sicurezza anche fino a 250 miliardi; la nostra preoccupazione è di chiudere la porta ad un certo punto, non lasciarla aperta perchè le tentazioni e le spinte possono esserci, non diciamo sui fondi, ma anche sul Ministero, anche sul Governo. Per evitare ciò allarghiamo il margine e portiamolo a 250 miliardi.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vorrei dire al senatore Piscitello che, se fossimo in regime di moneta stabile, non avrei nessuna difficoltà ad accettare la proposta: ma in un anno la moneta ha perso il 17 per cento del valore e quindi ad un certo momento, *quod deus avertat*, si potrebbe verificare una inflazione del 50, 60 per cento in un biennio; non è ipotesi probabile, ma non è nemmeno impossibile. Per questo sarei dispostissimo ad accettare con la massima serietà soltanto un vostro ordine del giorno in questa materia.

P I S C I T E L L O. Si svaluta, diciamo, la parte destinata alle opere incompiute, ma si svaluta altresì più gravemente anche la parte destinata ad altre opere programmate

e non iniziate: per esempio, alle opere del Mezzogiorno.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se insistete si potrebbe parlare in termini di percentuali perchè così le cose cambiano. Dopo, però, dovremo dire che percentuale è 230 rispetto a 2.000, e le cose si complicheranno.

M I N G O Z Z I. Sentite le dichiarazioni del Ministro e preso atto dell'impegno preciso che si assume, ritiriamo l'emendamento, lo trasformiamo in ordine del giorno con la speranza che l'impegno venga mantenuto.

P R E S I D E N T E. Metto in votazione l'articolo 2 nel testo accolto in sede referente.

(E approvato).

### Art. 3.

Il piano generale di attuazione di cui ai precedenti articoli sentita la Commissione consultiva interregionale e il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sarà sottoposto al Comitato interministeriale per la programmazione economica e verrà quindi approvato con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile di concerto con il Ministro per il bilancio e la programmazione economica e per il tesoro.

Esso può essere articolato in piani parziali redatti distintamente per i due settori di interventi di cui al secondo comma dell'articolo 2 e da approvarsi con separati decreti.

Le eventuali variazioni ai piani saranno approvate nelle stesse forme.

Il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile darà comunicazione ogni anno, in allegato al bilancio di previsione dell'Azienda ferroviaria, dello stato di attuazione del piano al 31 dicembre dell'anno precedente quello di presentazione di detto bilancio.

In occasione del bilancio per l'anno 1979 il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile presenterà al Parlamento una relazione sul-

l'esecuzione data nel triennio alla prima fase del piano, formulando, d'intesa con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica e per il tesoro, e nel quadro della programmazione economica nazionale, le proposte per la realizzazione della seconda fase di cui all'articolo 2.

In sede referente è stato accolto il seguente testo:

### Art. 3.

Il programma di interventi straordinari sarà sottoposto, sentiti la Commissione consultiva interregionale e il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, al Comitato interministeriale per la programmazione economica e verrà quindi approvato con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica e per il tesoro.

Il programma può essere articolato in piani parziali redatti distintamente per i due settori di intervento di cui all'articolo 2, da approvarsi con separati decreti.

Le eventuali variazioni al programma straordinario saranno approvate con le stesse modalità.

Il Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile darà comunicazione ogni anno, in allegato al bilancio di previsione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di attuazione del programma al 31 dicembre dell'anno precedente quello di presentazione di detto bilancio.

A questo articolo è stato presentato dall'onorevole relatore un emendamento tendente ad aggiungere, al secondo comma, le seguenti parole: « del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica e per il tesoro ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Sempre dal senatore Santalco è stato inoltre presentato un altro emendamento tendente a sostituire il terzo comma dell'articolo in esame con il seguente: « Le eventuali variazioni ai piani parziali saranno approvate con le modalità indicate nel precedente comma ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

È stato infine presentato dal senatore Piscitello un emendamento tendente ad aggiungere dopo il terzo comma il seguente:

« Il programma e gli eventuali piani parziali sono comunicati al Parlamento e alle Regioni prima dell'emanazione dei relativi decreti ».

**PISCITELLO.** Desidero solo far osservare che il testo del comma aggiuntivo da me proposto è copiato letteralmente dall'articolo 3 della legge 9 marzo 1973, n. 52, concernente il finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammmodernamento ed il potenziamento delle ferrovie dello Stato, per l'importo di 400 miliardi di lire, in cui appunto, fra l'altro, si legge: « Il programma e gli eventuali piani parziali sono comunicati al Parlamento e alle Regioni interessate prima della emanazione dei relativi decreti ». Riteniamo pertanto opportuno che analoga disposizione venga inserita anche nel provvedimento in esame, soprattutto in considerazione del fatto che si tratta non di una consultazione ma di una semplice comunicazione, anche se doverosa oltre che legittima, che non implica peraltro difficoltà od intralci.

**PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** A me pare che l'introduzione della disposizione in questione, per quanto riguarda le Regioni, sia in definitiva superata, dal momento che nel primo comma dello stesso articolo 3 in esame è già detto: « Il programma di interventi straordinari sarà sottoposto, sentita la Commissione consultiva interregionale... ».

8ª COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

PISCITELLO. Ma nel nostro emendamento si fa riferimento anche ai piani parziali. D'altra parte, la disposizione è già contenuta — come ho già detto — nella precedente legge; non vedo pertanto per quale motivo non potrebbe essere inserita anche in quella che stiamo esaminando.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per il semplice motivo che nella precedente legge non era previsto che si sentisse la Commissione consultiva interregionale prima di sottoporre il programma al Comitato interministeriale per la programmazione economica. Poichè nel testo in esame è già previsto invece che detta Commissione consultiva interregionale sia sentita (ed il « sentire » ha indubbiamente un maggior peso che non il « comunicare »), a me pare che non sia opportuno un emendamento di questo genere. Questo per quanto riguarda la comunicazione alle Regioni.

Al contrario, se il senatore Piscitello desidera che il programma e gli eventuali piani parziali siano comunicati al solo Parlamento, lasciando fuori le Regioni che — come si è visto — sono già interessate nella Commissione consultiva interregionale, non ho nulla in contrario ad accettare il suo emendamento modificato in tal senso.

PISCITELLO. Aderisco alla richiesta dell'onorevole Ministro; sopprimo pertanto dal testo da me proposto le parole « e alle Regioni ».

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento proposto dal senatore Piscitello tendente ad aggiungere, dopo il terzo, un altro comma che, modificato secondo quanto suggerito dall'onorevole Ministro, risulta del seguente tenore: « Il programma e gli eventuali piani parziali sono comunicati al Parlamento prima dell'emanazione dei relativi decreti ».

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 3 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

#### Art. 4.

Ai fondi occorrenti al finanziamento della spesa di lire 2.000 sarà provveduto con operazioni di credito.

A tal fine l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, sia all'interno sia all'estero, e ad emettere direttamente obbligazioni, a mano a mano che se ne presenterà il bisogno, fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla somma di 2.000 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 a 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, con distinta imputazione, nel bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e specificatamente vincolate a favore degli enti mutuanti e degli obbligazionisti.

A questo articolo è stato presentato dall'onorevole relatore un emendamento tendente a sostituire, nel primo comma, la parola « al » con le altre « per il ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Sempre dal senatore Santalco è stato poi presentato un altro emendamento tendente a sostituire, nel secondo comma, le parole « a mano a mano che se ne presenterà il bisogno » con le altre « in relazione alle effettive necessità ».

8ª COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto quindi ai voti l'articolo 4 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

#### Art. 5.

Le rate di ammortamento, in conto capitale, 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 dell'entrata dell'Azienda ferroviaria.

A questo articolo, accolto in sede referente nel testo del Governo, il senatore Piscitello ha presentato il seguente emendamento: *dopo le parole: « in conto capitale » inserire le seguenti: « e gli interessi ».*

**P R E T I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Devo far presente che l'accoglimento di questo emendamento comporterebbe un maggior onere per il Tesoro; per questa ragione vorrei pregare il collega di non insistere facendo anche presente che se il collega Piscitello ritiene, per ragioni sue proprie, di dover insistere, il Governo non può comunque accettarlo.

**P I S C I T E L L O.** Riferendomi alla dichiarazione dell'onorevole Ministro noi insistiamo sul nostro emendamento per la sola considerazione che dello stanziamento di 2.000 miliardi praticamente resterà ben poco per realizzare effettivamente delle opere.

**P R E S I D E N T E.** L'articolo 5 si riferisce alle rate di ammortamento; queste non si riferiscono nè all'esercizio in corso nè a quello successivo mentre, in base al-

l'articolo 81, secondo l'interpretazione data dalla Corte costituzionale, la copertura va puntualmente indicata solo per l'esercizio in corso o per quello successivo. Pongo quindi in votazione l'emendamento all'articolo 5 presentato dal senatore Piscitello, di cui ho già dato lettura.

(Non è approvato).

Pongo ora in votazione l'articolo 5.

(È approvato).

#### Art. 6.

Agli effetti dell'articolo 7 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, è fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, di destinare una somma non inferiore a lire 525 miliardi, dei 1.250 miliardi previsti dall'articolo 2 per gli impianti fissi nella prima fase del piano, all'ammodernamento e potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale e d'insulare.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le costruzioni e le opere destinate alla realizzazione della prima fase del piano di cui all'articolo 2, pari ad almeno il 42 per cento del relativo ammontare, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare, che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite.

In sede referente è stata accolta la seguente formulazione:

#### Art. 6.

Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 7 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, è fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di destinare una somma non inferiore a lire 525 miliardi, dei 1.250 miliardi previsti

dall'articolo 2 per gli impianti fissi, all'ammodernamento ed al potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le costruzioni e le opere destinate alla realizzazione del programma di interventi straordinari, pari ad almeno il 42 per cento del relativo ammontare, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare, che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti per l'espletamento delle commesse acquisite.

Non essendo stati presentati emendamenti, lo metto ai voti.

(È approvato).

Il senatore Piscitello ha proposto il seguente articolo aggiuntivo 6-bis:

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di realizzare un'adeguata programmazione poliennale delle commesse secondo criteri di omogeneità e di consistenza tali da consentire, tramite l'assegnazione di ordinativi raggruppati in lotti economici e ripetitivi, un'efficace nazionalizzazione della produzione ed un aumento della capacità produttiva degli stabilimenti industriali interessati, provvedendo alle gare e alle trattative relative all'intera cifra prevista dall'articolo 2 entro il 1975.

**P R E T I**, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Prego il senatore Piscitello di trasformare l'emendamento in un ordine del giorno.

**P I S C I T E L L O**. Accolgo l'invito rivoltomi dall'onorevole Ministro.

#### Art. 7.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad avvalersi delle facoltà previste dal decreto-legge 2 agosto 1929, nu-

mero 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 delle opere programmate l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha facoltà di affidare, in base alle norme della contabilità di Stato, particolari studi e progettazioni che richiedano speciali competenze tecniche e scientifiche sostenendo i relativi oneri a carico degli stanziamenti autorizzati dalla presente legge.

**P R E S I D E N T E**. In sede referente, il secondo comma è stato così modificato: sono state inserite, dopo la parola « affidare », le altre « a terzi » e la parola « sostenendo » è stata sostituita con l'altra « ponendo ».

Non essendo stati presentati altri emendamenti, metto ai voti l'articolo 7 nel suddetto testo emendato accolto in sede referente.

(È approvato).

#### Art. 8.

Per gli appalti di opere, nonchè per le concessioni di costruzioni, aggiudicati o affidati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, è ammessa la facoltà di procedere al riconoscimento di compensi per rincari derivanti da variazioni dei prezzi di mercato.

La misura percentuale di tale riconoscimento e le variazioni relative saranno stabilite dal Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile, con proprio decreto, sentito il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in analogia con le norme della legislazione per gli appalti di opere delle altre Amministrazioni dello Stato.

Il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile determinerà, altresì, con proprio decreto, i limiti, la procedura e le modalità per l'anzidetto riconoscimento.

A questo articolo, accolto dalla Commissione in sede referente nel testo del Governo,

8ª COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

il senatore Sammartino ha presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma, dopo la parola « Stato », inserire le seguenti: « ivi compresi i contratti in corso di esecuzione e quelli per i quali non sia stata ancora definita la revisione dei prezzi ».*

**SAMMARTINO.** Si tratta di un adeguamento rispetto alla normativa approvata mercoledì scorso per tutti gli appalti.

**MADERCHI.** L'emendamento è accettabile se non riguarda la concessione della costruzione della linea Roma-Firenze. La formula « ivi compresi i contratti in corso » è troppo generica; se gravasse su di un fondo a parte non avremmo obiezioni, ma, gravando sullo stesso fondo, non sappiamo quello che succederà.

**SAMMARTINO.** Se noi non mettiamo le ferrovie dello Stato in grado di rivedere i prezzi anche per le opere in corso succederà quello che succede nelle imprese di altro tipo; la revisione dei prezzi per le opere in corso, cioè, è una necessità, se non si vuole che i cantieri chiudano con tutte le conseguenze negative sull'occupazione. La preoccupazione espressa dal senatore Maderchi è comunque legittima e in questo senso gradirei un chiarimento dal relatore a dall'onorevole Ministro.

**BONINO.** Vorrei sapere quanto verrà a costare l'applicazione dell'articolo 8.

**GROSSI.** Per la direttissima, attualmente in esecuzione e per la quale è da prevedersi una spesa di circa 235 miliardi, si è inteso stabilire una priorità sulla spesa dei due mila miliardi perchè quelle opere vanno comunque finite. Io credo che con l'ordine del giorno concordato in Sottocommissione, con il quale abbiamo impegnato il Governo a non fare opere sulla parte rimanente della Firenze-Roma, si sia voluto dire indirettamente che la Roma-Chiusi e il tratto Figline-Rovezzano debbono essere comunque completati; costi quel che costi, indipendente-

mente dalle svalutazioni che ci saranno e credendo al signor Ministro, il quale ci ha detto che per tutta questa parte (e non riguarda soltanto la Firenze-Roma) l'ammontare era di 216 miliardi, arrotondato poi a 230. È meglio chiarirlo questo equivoco. Io allora l'accordo l'avevo inteso in questi termini. Per i lavori di rifinitura e per quant'altro c'è da fare per la Roma-Firenze potremmo avere anche delle sorprese serie in fatto di svalutazione della moneta.

**PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** O non capisco niente io oppure qui c'è un grosso equivoco. L'articolo 8 dice: « Per gli appalti di opere, nonché per le concessioni di costruzioni, aggiudicati o affidati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è ammessa la facoltà di procedere al riconoscimento di compensi per rincari derivanti da variazioni dei prezzi di mercato »; si tratta di una norma ovvia, necessaria soprattutto in periodi di marcata inflazione come è quello attuale, e direi che è applicabile in generale. Non è una norma applicabile solo per questo piano: è una norma di carattere generale.

Se inseriamo l'emendamento dell'onorevole Sammartino, non vedo quale pericolo si corra. Infatti, aggiungendo alla norma suddetta le parole: « ivi compresi i contratti in corso di esecuzione e quelli per i quali non sia stata ancora definita la revisione dei prezzi », si intende allargare il principio in essa contenuto e che è un principio di carattere generale. La Firenze-Roma non c'entra per nulla. Noi già sappiamo — come ha sottolineato, mi pare, il collega Grossi — quali sono le opere della Firenze-Roma che si conducono a termine con questa legge: le altre non si fanno, non si possono fare con questa legge; se vorremo farle, dovremo presentare un nuovo disegno di legge. Perciò io credo che gli onorevoli colleghi possano stare perfettamente tranquilli da questo punto di vista.

**PISCITELLO.** Signor Presidente, noi non conosciamo in nessun modo l'ammontare che verrà assorbito dalla spesa pre-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

vista dall'articolo 8, nè qualcuno sarebbe in grado di dircelo oggi. In sostanza, se questi oneri venissero accollati, come noi proponiamo, al bilancio generale dello Stato, lo emendamento del collega Sammartino sarebbe senz'altro da accogliersi. In questo senso infatti noi abbiamo presentato un emendamento 8.2, che dice: « Con le leggi di approvazione del bilancio dello Stato dal 1976 al 1978 potranno essere autorizzate le variazioni in aumento della spesa prevista all'articolo 2 e derivante dall'applicazione delle norme del presente articolo ». Senza una specificazione e senza il trasferimento sul bilancio generale dello Stato degli oneri derivanti dalla maggiorazione delle spese, francamente la cosa rimane allarmante; accogliendo invece il nostro emendamento, tutto diventa più logico.

**P R E T I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sarà per mia incapacità intellettuale o per mia inettitudine tecnica, ma non riesco a capire veramente queste obiezioni. Insomma, in definitiva il collega Sammartino propone di estendere un principio generale; e, una volta fissato che noi con questa legge non facciamo altro che quelle cose che abbiamo dette, non vedo quale motivo di preoccupazione ci possa essere in questa enunciazione di carattere generale del collega Sammartino, che dà all'amministrazione finanziaria la capacità di sbrigarci più rapidamente con i contratti in un periodo di inflazione. Si tratta di una cosa che vale per il futuro. Non è che il collega Sammartino abbia inteso qui contrabbandare qualche cosa, tanto più fra l'altro, che egli non è di Firenze, ma del Molise. Dunque, è da escludere un pericolo del genere.

Forse il fatto che nessuno di noi sia un tecnico di ragioneria dell'Azienda ferroviaria dello Stato non consente di trovare le parole atte a convincere tutti; ma io d'istinto vedo che non c'è nessun pericolo in questo emendamento.

**S A M M A R T I N O**. Lei, signor Ministro, ha detto tutto quello che avrei potuto dire io.

**S A N T A L C O**, *relatore alla Commissione*. Io raccomando l'accoglimento dell'emendamento del collega Sammartino, signor Presidente, perchè altrimenti si bloccherebbero i lavori in corso.

**M A D E R C H I**. Noi ci troviamo di fronte ad un provvedimento speciale, che stabilisce anche un finanziamento speciale per un piano che dovrebbe realizzare determinate opere: più preleviamo, da questo finanziamento specifico, fondi per questioni di carattere generale e meno opere potranno essere fatte. Sarebbe interesse del Ministro dei trasporti aderire alla nostra proposta. Libero egli di decidere diversamente; noi, però, insistiamo perchè i 2.000 miliardi rimangano a disposizione delle opere che devono essere fatte e non vengano utilizzati per pagare i maggiori oneri delle opere che già sono state decise. Questi maggiori oneri certo dovranno essere pagati, ma secondo noi non con i fondi di questo finanziamento, altrimenti dei 2.000 miliardi rimarrà ben poco. Alle esigenze di carattere generale bisogna provvedere con uno stanziamento da prelevarsi sui fondi generali dello Stato, non facendo carico su questo specifico finanziamento.

**S A M M A R T I N O**. È la prima volta che il Ministero dei trasporti inserisce in un disegno di legge un articolo con cui si regola la revisione dei prezzi. Prima non c'era una norma del genere e il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile *pro tempore* emetteva volta per volta, per la revisione dei prezzi, dei decreti; cosa che la Corte dei conti ha riprovato con una sua sentenza. Quindi, con questa norma, che appare inserita per la prima volta in un provvedimento di legge, il Ministro dei trasporti intende chiarire di fronte al Parlamento la propria posizione; così come è per il Ministro dei lavori pubblici, che utilizza la normativa in tema di revisione dei prezzi delle opere pubbliche, da noi aggiornata giorni fa con l'approvazione della norma che prevede la revisione dei prezzi anche in corso d'opera. Si capisce che con questa norma viene a diminuire la somma prevista per il piano; oggi



8<sup>a</sup> COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

l'amministrazione dei trasporti ha tante contestazioni con le imprese che lavorano alle sue dipendenze, cioè per l'esecuzione di appalti dati dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, proprio perchè le imprese intendono rivendicare la revisione dei prezzi contrattuali per il rincaro che si è avuto in corso di opera; non si tratta di una novità scandalosa.

M A D E R C H I . Non ci scandalizziamo.

S A M M A R T I N O . I prezzi revisionali delle opere in corso su quali fondi devono essere attinti? Qui si capisce che anche io divento perplesso...

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ho l'impressione che il senatore Sammartino non abbia spezzato una lancia a favore del suo emendamento, che io accetto, ma perchè do un'interpretazione diversa dalla sua. Questo emendamento non deve volere dire che con questi 2.000 miliardi dobbiamo pagare la revisione dei prezzi di tutte le opere che hanno fatto le ferrovie.

Qui vogliamo semplicemente recepire un principio generale, senza con questo intendere che la revisione dei prezzi di tutte le opere che abbiamo fatto debbano andare a carico del piano di 2.000 miliardi.

S A M M A R T I N O . Ha fatto bene a chiarirlo, onorevole Ministro.

M A D E R C H I . Siccome il nostro atteggiamento dipende non tanto dalle interpretazioni che si stanno dando adesso di questo articolo, perchè ognuno ha la sua, ma dall'accoglimento del nostro emendamento che trasferisce gli oneri dell'applicazione dell'articolo 8 sul bilancio generale e non sui 2.000 miliardi, vorremmo pregare, se ci è consentito, di mettere in votazione il nostro emendamento; se approvato, accetteremo la proposta del senatore Sammartino. Se invece la questione di carattere generale riguardasse tutte le opere; e quindi se sui 2.000 miliardi, come non si augu-

ra l'onorevole Ministro, andrebbero a gravare tutti i maggiori oneri per l'aumento dei prezzi, non potremmo essere d'accordo, ed in tal caso non voteremmo nè l'emendamento Sammartino nè l'articolo 8.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Desidererei, se ci riesco, portare una nota di chiarimento.

Allorquando abbiamo tenuto la riunione della Sottocommissione, presenti i funzionari delle Ferrovie dello Stato, sono state poste alcune domande all'onorevole Ministro dei trasporti: in particolare è stato chiesto quale è la maggiore spesa che l'Amministrazione ferroviaria prevede per il completamento della direttissima fino a Chiusi. Ci è stato risposto: « 60 miliardi ». È stato poi chiesto quale ulteriore spesa è prevista per completare il cosiddetto piano ponte. Ci è stato detto che si prevedeva una maggiore spesa di 72 miliardi circa; infine si è chiesto di conoscere la spesa per il famoso piano decennale. Ci è stato detto: « altri 70 miliardi ». Ci è stato risposto che, in totale, si prevedeva una maggiore spesa di 230 miliardi circa; è vero, onorevole Ministro?

In conclusione, anche se il domani è incerto, per effetto dei maggiori costi e per la revisione dei contratti, si prevede per il completamento delle opere del piano decennale, del piano ponte, e della direttissima, prima parte fino a Chiusi, una maggiore spesa di 230 miliardi sulla quale abbiamo concordato, tanto è vero che i senatori del Gruppo comunista hanno presentato un emendamento a firma dell'onorevole Minogozzi, che proponeva di non superare i 230 miliardi e che il Ministro ha accettato come ordine del giorno; cioè, il Ministro è stato invitato a non superare i 230 miliardi; anzi, il senatore Piscitello era disposto a concordare su una somma complessiva di 250 miliardi. Quindi, onorevole Ministro, non so se ho portato una nota di chiarimento, ritengo che preoccupazioni non ce ne debbano essere, perchè, quando si dice: « ivi compresi i contratti in corso di esecuzione e quelli per i quali non sia stata ancora definita la revisione dei prezzi » ci riferiamo evidentemente ai lavori del primo tratto

8ª COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

della direttissima, cioè Roma-Chiusi, ai lavori del piano ponte che si stanno completando, ai residui lavori del piano decennale 1962-1971.

Pertanto, con questa interpretazione, onorevole Ministro, onorevole Presidente, io do parere favorevole all'emendamento del senatore Sammartino.

**PRESIDENTE.** A questo punto è da tenere presente la considerazione fatta dal senatore Maderchi, il quale, se non ho inteso male, ha detto che qualora fosse accolto l'emendamento aggiuntivo del senatore Piscitello che dice: « Con le leggi di approvazione del bilancio dello Stato dal 1975 al 1978 potranno essere autorizzate le variazioni in aumento della spesa prevista all'articolo 2 e derivante dall'applicazione delle norme del presente articolo », il Gruppo comunista non avrebbe alcuna eccezione da fare.

Debbo dire che, a mio giudizio, l'emendamento del senatore Piscitello, se modificato nel senso che ora dirò, potrebbe essere esaminato, senza la previa sua trasmissione alla Commissione bilancio: infatti, secondo la interpretazione estensiva data all'articolo 81, ultimo comma, della Costituzione, non è necessaria la puntuale indicazione di copertura per gli oneri finanziari non afferenti al bilancio in corso ed a quello successivo; un tempo si diceva « dato il naturale accrescimento dell'entrata », adesso questa frase la si usa un po' meno, si parla di equilibrio del bilancio che voterà il Parlamento quando troverà questi impegni. Però devo far presente che, siccome questo provvedimento probabilmente non sarà approvato da entrambe le Camere prima del 31 luglio, data entro la quale dovrà essere presentato il bilancio di previsione per l'anno 1975, la mia tesi manterrà il suo valore se il termine « 1975 » sarà sostituito con l'altro « 1976 ». In questo caso, ripeto, non avremmo questioni di copertura.

**PISCITELLO.** - Siamo fiduciosi che la Camera possa approvarlo prima del 31 luglio.

**P R E T I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Si vede che non riusciamo ad intenderci. Quanto previsto nel primo comma dell'articolo 8 lo facciamo anche oggi! Ma vi immaginate cosa succederebbe se non potessimo procedere al riconoscimento di compensi per i rincari derivanti da variazioni di prezzi di mercato, con gli aumenti di prezzo che si verificano oggi? Questo lo facciamo già anche attualmente.

**M A D E R C H I.** Questa è la dimostrazione che si intende far prelievi proprio da questi fondi.

**P R E T I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Ma no, non è così. Purtroppo siamo in sede redigente e non posso chiamare i funzionari che vi potrebbero spiegare tutto dal punto di vista tecnico. Questo comma si propone, diciamo così, di sancire legislativamente una prassi che di fatto c'è ma che talvolta dalla Corte dei conti è contestata, e cioè quella di stabilire le variazioni di prezzi, al fine di semplificare l'azione amministrativa. Si potrebbe fare anche una norma a parte, completamente al di fuori di questo programma.

**S A N T A L C O**, *relatore alla Commissione.* Io vorrei ricordare ai colleghi comunisti che non si tratta più di un piano. Lo abbiamo trasformato, infatti, in un programma di interventi urgenti. Entro il 1976 verterà il piano.

Pertanto le loro preoccupazioni non hanno motivo di esistere. A parte il mio pensiero, che mi sembra abbia chiarito in maniera sufficiente la portata dell'emendamento del collega Sammartino, io vorrei aggiungere che tutte le preoccupazioni dei colleghi comunisti potrei sottoscriverle se trattassimo del piano poliennale delle ferrovie dello Stato; ma questo, che stiamo approvando, è un programma di interventi urgenti, cioè una specie di piano « ponte »; il piano poliennale lo avremo nel 1976.

**P I S C I T E L L O.** Cambia poco.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. No, no; cambia molto invece.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ripeto, questo primo comma dell'articolo 8 non c'entra per niente col programma: è una norma di carattere generale che tende a mettere l'amministrazione ferroviaria a posto di fronte alla Corte dei conti; abbiamo approfittato di questo provvedimento per metterla qui, ma potremmo inserirla anche in un'altra legge.

MADERCHI. Bisognava metterla in un'altra legge.

PISCITELLO. Comunque, signor Presidente, il collega Maderchi ha chiesto di mettere in votazione l'emendamento aggiuntivo da me presentato all'articolo 8, per regolarci poi sul come comportarci per superare questa difficoltà. Tale emendamento tende ad aggiungere, alla fine dell'articolo 8, il seguente comma:

« Con le leggi di approvazione del bilancio dello Stato dal 1976 al 1978 potranno essere autorizzate le variazioni in aumento della spesa prevista all'articolo 2 e derivante dall'applicazione delle norme del presente articolo ».

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. Non possiamo accogliere questo emendamento, signor Presidente.

PISCITELLO. Ma esso va proprio incontro ai desideri del Ministro e del collega Sammartino!

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io sarei favorevole a questo emendamento; non vorrei però che esso provocasse interpretazioni contrarie del Ministero del tesoro; non vorrei cioè correre il pericolo che poi, quando il testo arriva alla Camera dei deputati, insorgessero divergenze tra i vari dicasteri interessati.

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. Il problema non è quello dell'aumen-

to della spesa, bensì un altro: noi non possiamo mettere in difficoltà il Ministro del tesoro. Non si può agire a compartimenti stagni.

MADERCHI. Così lo aiutiamo invece.

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. No, non lo aiutiamo. Comunque mi rimetto al rappresentante del Governo.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io desidero far presente che potrebbe insorgere un contrasto tra il Ministro dei trasporti, che accoglierebbe volentieri l'emendamento, e il Ministro del tesoro, anche se la dizione « potranno essere autorizzate le variazioni in aumento » è tale che potrebbe lasciare tutti tranquilli.

Però, collega Piscitello, visto che, soprattutto in momenti di finanza difficile, tutti i dissensi possono magari essere usati per fermare le cose, io non sarei perfettamente tranquillo se un emendamento di questo genere venisse inserito nella legge. Ho, insomma, qualche preoccupazione in proposito.

PRESIDENTE. Comprendo lo stato d'animo del Ministro, che ha pure dei colleghi in Consiglio dei Ministri e deve agire d'intesa con loro.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io voglio dire questo: noi, trasformando il piano poliennale in un programma di interventi urgenti, abbiamo già praticamente fatto intendere che i propositi non sono quelli di spendere solo 2.000 miliardi nei cinque anni. Questo è così evidente che le organizzazioni sindacali hanno dichiarato di prenderne atto con compiacimento.

Adesso, se inseriamo questo emendamento aggiuntivo, in sede collegiale governativa io potrei venire accusato di essere un Ministro che ha forzato la mano.

Io mi dichiaro spiritualmente d'accordo con voi, ma in questo momento non mi sento di accettare l'emendamento in questione.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

P I S C I T E L L O . È comprensibile la posizione dell'onorevole Ministro; però se la Commissione con l'approvazione gli impone questo emendamento, egli dovrà subire tale « violenza ».

P R E S I D E N T E . Allora, a questo punto non rimane che passare alla votazione.

Non facendosi osservazioni, debbo ritenere che la Commissione sia d'accordo che si voti prima l'emendamento del senatore Piscitello e poi l'emendamento del senatore Sammartino. Vorrei pertanto chiedere formalmente l'avviso del relatore su tale emendamento.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Debbo dire, per la verità, che non mi sentirei tranquillo a dare il mio parere favorevole all'emendamento proposto dal senatore Piscitello; questo peraltro non significa che non riconosca la fondatezza della richiesta.

C E B R E L L I . Questoandatelo a dire ai viaggiatori nelle prossime settimane, quando non si viaggerà più!

P R E S I D E N T E . Allora, l'onorevole relatore è contrario all'emendamento proposto dal senatore Piscitello. Vorrei ora conoscere in proposito il parere del rappresentante del Governo.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Anch'io debbo dichiararmi contrario. Tuttavia desidero far presente all'onorevole presentatore che in questo caso non si tratta di andare a dire ai cittadini — come ha così vivacemente rilevato il senatore Cebrelli — quello che succede o quello che non succede, ma si tratta di evitare qualsiasi modifica che possa ritardare l'iter del provvedimento. Ed io invece ho paura che, ad un certo momento, un emendamento di questo genere potrebbe arrestare una rapida approvazione del disegno di legge in esame.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Potremmo trasformarlo in un ordine

del giorno, ad evitare che, messo ai voti, l'emendamento venga respinto.

P I S C I T E L L O . A me sembra che le preoccupazioni manifestate dall'onorevole relatore e dal Ministro non abbiano ragione d'essere, dal momento che l'espressione « potranno », contenuta nel comma aggiuntivo da noi proposto, lascia un ampio margine di discrezionalità al Governo e, in particolare, a tutti i Ministri competenti. Esso più che altro ha, in sostanza, il valore di una raccomandazione. Non vedo pertanto per quale motivo si debba essere contrari al suo accoglimento.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Per dimostrare che la posizione da noi assunta ha una sua ragion d'essere, determinata esclusivamente dalla volontà di non creare ulteriori difficoltà all'iter del provvedimento, annunzio sin da ora che presenterò un ordine del giorno che recepisca la sostanza dell'emendamento in discussione.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vorrei far presente agli onorevoli senatori che hanno presentato lo emendamento in discussione un'altra considerazione che in precedenza non avevo voluto fare. Il piano che stiamo per approvare prevede un finanziamento di un certo tipo: praticamente, cioè, per realizzarlo si deve ricorrere al mercato finanziario. Ora, un emendamento di questo genere è un emendamento anomalo, perchè presuppone che un aumento della spesa sia fronteggiato con le leggi di approvazione del bilancio dello Stato. Pertanto...

M A D E R C H I . È vero il contrario e cioè che è anomalo il prelevamento in base all'articolo 8 su questo fondo e non quello che proponiamo attraverso il nostro emendamento. Chiediamo scusa comunque all'onorevole Ministro per questa interruzione.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ma è fuori discussione che il piano di 2.000 miliardi che stiamo per approvare prevede il ricorso al mercato fi-

8ª COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

nanziario. Pertanto — ripeto — un emendamento di questo tipo, mi creerebbe una serie di complicazioni con il Ministero del tesoro. Ma se mi crea delle complicazioni con il Ministero del tesoro — e magari non solo con il Ministero del tesoro, ma anche con gli altri Ministeri finanziari — con la conseguenza che poi sarei costretto a fare marcia indietro, non vedo quale risultato abbiamo raggiunto!

**P R E S I D E N T E.** Giunti a questo punto, poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal senatore Piscitello, non accolto nè dal relatore (il quale peraltro ha annunciato la presentazione di un ordine del giorno che ne recepisce la sostanza) nè dal rappresentante del Governo.

*(Non è approvato).*

Passiamo ora alla votazione dell'emendamento aggiuntivo presentato al primo comma dal senatore Sammartino, al quale si sono dichiarati favorevoli sia il relatore che il Ministro e sul quale la Commissione ha già ampiamente discusso.

**M A D E R C H I.** Noi siamo contrari alla sua approvazione perchè — come abbiamo già fatto presente — essa comporterà una ulteriore diminuzione dei fondi a disposizione.

**P R E S I D E N T E.** Poichè nessun altro domanda di parlare, lo metto ai voti.

*(È approvato).*

Metto ai voti l'articolo 8 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

*(È approvato).*

#### Art. 9.

Per le costruzioni edilizie, ricadenti nell'ambito dei comprensori ferroviari, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è tenuta a trasmettere al Sindaco del comune territorialmente interessato, il progetto esecutivo.

Il Sindaco potrà proporre osservazioni nel termine perentorio di 60 giorni. Su queste decide il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile con provvedimento definitivo.

In sede referente è stato accolto il seguente testo:

#### Art. 9.

I progetti esecutivi di costruzioni edilizie da realizzarsi nell'ambito dei comprensori ferroviari, predisposti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sono trasmessi, prima della loro formale adozione, al sindaco del comune territorialmente interessato, il quale esprimerà il proprio parere nel perentorio termine di 60 giorni dalla data di ricezione.

Decorso detto termine, il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile decide con provvedimento definitivo.

I senatori Maderchi, Piscitello, Cavalli, Cebrelli e Mingozzi hanno presentato un emendamento soppressivo dell'intero articolo.

**M A D E R C H I.** Signor Presidente, brevemente vorrei dire che, con la dizione che è stata accolta in sede referente si complicano ulteriormente le cose, perchè quando si parla di progetti esecutivi da realizzare nell'ambito dei comprensori ferroviari (che non esistono: comprensorio ferroviario non è una definizione giuridica) si creano motivi nuovi di confusione, per cui le leggi preesistenti non si sa come potranno essere applicate; esiste una legge che fa obbligo a chiunque, anche agli organi dello Stato, di chiedere la licenza di costruzione al sindaco, quando appunto si intende costruire immobili, esonerando, ad esempio, le Ferrovie dello Stato quando le costruzioni dovranno sorgere su aree demaniali. La legge, dunque, già esiste; perchè dobbiamo introdurre delle norme non chiare, non precise e giuridicamente inapplicabili? Il comprensorio ferroviario nessuno è in grado di stabilire qual è, che cosa è e quali confini ha; pertanto noi proponiamo la soppressione di questo articolo, in quanto già esiste la norma, per giunta estremamente chiara.

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, questo emendamento è già stato presentato dai colleghi comunisti durante la discussione in sede referente del disegno di legge; anzi, ricordo che c'è stato un intervento del senatore Samonà a seguito del quale abbiamo preparato, d'accordo, un emendamento che poi è stato accolto; quindi, per i motivi che già tanto chiaramente sono stati esposti in quella sede, non credo si possa accogliere la soppressione di questa norma.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. L'articolo 9 è stato presentato per motivi di ordine pratico, perchè, purtroppo, l'Italia è un paese dove non si riesce mai a far niente, dove tutti si lamentano dei ritardi, ma non ci si accorge che sussistono procedure che servono ad allungare i tempi di esecuzione. Esempio: può capitare di dover fare delle piccole costruzioni (sottostazioni, ma anche gabinetti) per le quali le Ferrovie devono chiedere la licenza edilizia ai comuni, che spesso, prima di rilasciarla, fanno passare gli anni e queste microscopiche costruzioni non possono essere fatte. Proprio per snellire la procedura si è pensato di presentare l'articolo 9 che risponde alle nostre esigenze.

GROSSI. Un chiarimento al signor Ministro: le responsabilità relative alle costruzioni in cemento armato spettano — per quanto riguarda la sorveglianza — ai comuni; non vorrei che questa dizione dell'articolo 9 permettesse alle imprese costruttrici di sfuggire a quel controllo, cioè agli obblighi che normalmente sono richiesti dalla licenza edilizia.

MADERCHI. Si tratta di una modificazione della legge urbanistica.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Qui l'urbanistica, per carità, non c'entra affatto! Noi chiediamo che i comuni ci diano la risposta entro 60 giorni e in questo periodo — se qualcosa non va — possono fare tutte le osservazioni possibili.

Se il comune è inadempiente, noi facciamo quello che dobbiamo fare.

GROSSI. Probabilmente non sono riuscito a farmi comprendere: esiste un obbligo circa il controllo e la sorveglianza sui lavori in cemento armato, controllo e sorveglianza che normalmente vengono esercitati dai comuni; adesso chi fa questi controlli? Questa è la domanda. Aggiungo che esisteva anche l'obbligo di depositare copia del progetto presso gli uffici del genio civile; esiste ancora questo obbligo?

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ma, come si ricava facilmente leggendo il testo dell'articolo 9, i progetti li fa l'Azienda delle ferrovie dello Stato e li esegue un piccolo imprenditore qualsiasi. Siamo noi i soggetti! È lo stato che dà questa garanzia.

GROSSI. Io sono d'accordo sull'aspetto procedurale che contiene l'articolo 9, ma non vorrei, visto che si parla di progetti esecutivi, che con questa norma si sfuggisse alla regolamentazione delle opere in cemento armato: la nuova legge presuppone delle procedure diverse. Poichè è il comune che si rende garante del rispetto di questa norma, l'impresa, prima di cominciare l'opera in cemento armato, deve depositare il progetto presso l'ufficio del genio civile e una copia presso il comune; poichè sono state eliminate le ispezioni degli ingegneri del genio civile, vengono rispettate le norme sul controllo del cemento armato?

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ma certo che vengono rispettate!

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro ha inteso quindi dire che non ci sono state innovazioni in proposito; pertanto il senatore Grossi può stare tranquillo.

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 9.

(È approvato).

## Art. 10.

Fermo restando quanto prescritto dalle norme relative alle zone dichiarate sismiche, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad eseguire i calcoli di stabilità delle opere ferroviarie ricadenti in zone sismiche.

A questo articolo, accolto in sede referente nel testo del Governo, è stato presentato, dal relatore, un emendamento di carattere formale tendente a sostituire le parole « in zone sismiche » con le altre « in dette zone ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

*(È approvato).*

Metto ai voti l'articolo 10 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

*(È approvato).*

## Art. 11.

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

Metto ai voti l'articolo 11 accolto in sede referente nel testo del Governo.

*(È approvato).*

Gli articoli 12 e 13 sono stati aggiunti nel corso del dibattito in sede referente, all'originario testo governativo.

## Art. 12.

All'articolo unico della legge 22 dicembre 1948, n. 1456, è aggiunto il seguente comma:

« Le variazioni di carattere generale alle tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato sono approvate con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il tesoro e per il bilancio e la pro-

grammazione economica, a condizione che le variazioni adottate con uno o più provvedimenti successivi non superino complessivamente il 10 per cento delle tariffe vigenti al 1° gennaio dell'anno in cui le stesse entrano in vigore ».

*(È approvato).*

## Art. 13.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile riassume la denominazione di « Ministero per i trasporti ».

*(È approvato).*

In relazione alle modifiche introdotte nel testo, il titolo del disegno di legge dovrebbe essere così modificato: « Programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato e mutamento della denominazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno. I senatori Cavalli, Maderchi, Piscitello, Mingozzi, Sema e Cebrelli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1640;

considerata la primaria esigenza di una politica coordinata tra i diversi modi di trasporto;

riconosciuto il ruolo prioritario del trasporto ferroviario, necessariamente integrato con l'autotrasporto e con il traffico di cabotaggio,

impegna il Governo

sia nel corso dell'attuazione del programma straordinario di cui al presente disegno di legge, sia nel momento della predisposizione del piano poliennale di sviluppo del sistema ferroviario italiano, a dare particolare attenzione al potenziamento delle

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

strutture e dei mezzi attinenti al traffico merci e segnatamente:

alla costruzione di carri merci per il trasporto specializzato e di mezzi di trazione;

alla creazione di nuovi *terminals* per *containers*;

nonchè al decisivo miglioramento dei collegamenti ferroviari — oggi assolutamente carenti — con i sistemi portuali di interesse nazionale.

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. Il relatore è d'accordo.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

I senatori Cebrelli, Maderchi, Mingozzi, Cavalli e Piscitello hanno presentato il seguente ordine del giorno:

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1640;

considerate le dimensioni dello spostamento quotidiano di cittadini italiani per recarsi al lavoro ed agli studi;

rilevata l'urgenza di creare le condizioni per creare un sistema il più rapido possibile di trasporto dei pendolari, che concorra ad alleviare le loro fatiche quotidiane,

impegna il Governo

a dotare l'Azienda delle ferrovie dello Stato di materiale rotabile idoneo al trasporto rapido dei pendolari.

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. Il relatore è favorevole.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Il senatore Santalco ha presentato il seguente ordine del giorno:

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1640, relativo al piano poliennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo a disporre:

a) il completamento del raddoppio della linea Messina-Catania;

b) il raddoppio di una prima tratta della Messina-Fiumetorto, eliminando le strozzature della Messina-Rometta e della Milazzo-Barcellona.

BONINO. Desidero aggiungere la mia firma a quella dell'onorevole relatore, se me lo consente.

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. Non ho nulla in contrario.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione.

PRESIDENTE. I senatori Piscitello, Santonastaso e Zaccari hanno presentato il seguente ordine del giorno:

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1640;

considerato che, all'interno di numerosi ed importanti centri urbani, gli attraversamenti ferroviari, con vere e proprie cinture di ferro determinano gravissime strozzature e talora anche la paralisi del traffico cittadino con pesante spreco di tempo e di carburante oltre che con logorio psico-fisico delle popolazioni di tali città,



8<sup>a</sup> COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

impegna il Governo

ad affrontare e risolvere con criteri di priorità tale scottante problema, d'intesa con i comuni interessati.

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. Il relatore si dichiara favorevole all'accoglimento dell'ordine del giorno.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Il senatore Endrich ha presentato il seguente ordine del giorno:

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

considerate le condizioni d'arretratezza in cui versano i servizi ferroviari della Sardegna;

ritenuta la necessità di contribuire allo sviluppo economico e sociale dell'Isola mediante la creazione d'infrastrutture efficienti e moderne,

impegna il Governo

a provvedere senza indugio a rettificare e rafforzare la linea ferroviaria statale esistente nell'Isola, a raddoppiare il binario e ad ammodernare il materiale rotabile.

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. Mi rimetto al Governo.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo ritiene che non si possa andare oltre il raddoppio della Decimomannu-Cagliari; il raddoppio della rimanente linea (tra l'altro si tratta di circa 340 chilometri, per cui occorrerebbero circa 700 miliardi) sarebbe una spesa non dico inutile ma, come per certe autostrade, in anticipo rispetto a quelle che possono essere le reali esigenze del paese. Per queste ragioni il Governo, pur non accettando l'ordine del giorno, dichiara di provvedere al raddoppio della Decimomannu-Cagliari.

ENDRICH. Signor Presidente, insisto sull'ordine del giorno. Si tratta di uno dei casi più scandalosi di squilibrio territoriale! Quando lei, signor Ministro, raddoppia 17 chilometri in cinque anni su di una linea lunga 340, questo significa che per il raddoppio completo occorreranno cento anni!

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il raddoppio ferroviario è concepibile dove c'è molto traffico. Non è neanche raddoppiata la Bologna-Verona e non si vorrà certo fare un confronto fra il traffico di questa linea e quello della linea verticale sarda. Mi sembra quindi che l'ordine del giorno non sia ben impostato.

ENDRICH. La Sardegna fa parte della Repubblica italiana, rappresenta più dell'ottava parte del territorio dello Stato, sono stati destinati a questa regione sì e no il 5 per cento delle somme stanziare.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sarei disposto ad accettarlo in questi limiti: « rafforzare la linea ferroviaria statale, raddoppiare la linea Decimomannu-Cagliari e ammodernare il materiale rotabile ».

PRESIDENTE. Il senatore Endrich mantiene l'ordine del giorno?

ENDRICH. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno, non accettato dal Governo.  
(Non è approvato).

I senatori Sema, Piscitello, Maderchi, Cebrelli, Cavalli, Mingozzi, hanno poi presentato il seguente ordine del giorno:

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1640;

tenuto conto che lo stesso disegno di legge, per migliorare l'assetto del sistema

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

ferroviario nazionale, prevede fra l'altro: « l'adeguamento delle infrastrutture interessate dal traffico internazionale »;

considerato che non è possibile prevedere un miglioramento dei traffici nel bacino adriatico e degli scambi con i Paesi dell'Europa centrale e orientale nonchè l'utilizzazione delle possibilità offerte dalla prossima apertura del canale di Suez senza rafforzare ed ammodernare la rete ferroviaria che collega l'Adriatico, e Trieste in particolare, con l'Europa e con ciò contribuire anche a salvare Trieste dal suo triste declino come emporio marittimo internazionale,

impegna il Governo

ad attuare già nel periodo 1975-79 il potenziamento della ferrovia « Pontebbana ».

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione precisando che conto di raddoppiare il primo tratto della Pontebbana.

P R E S I D E N T E. Segue l'ordine del giorno presentato dai senatori Piscitello, Maerchi, Cavalli, Mingozzi, Cebrelli, Sema.

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1640;

considerate le esigenze di riparazione del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo

a definire tutti gli adempimenti perchè si proceda, con la necessaria urgenza, alla costruzione delle tre previste nuove officine di riparazione da localizzare nel Mezzogiorno.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto, come raccomandazione.

P R E S I D E N T E. Segue l'ordine del giorno presentato dal senatore Santalco:

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1640,

considerato che quote parti dei 2.000 miliardi del presente piano poliennale non debbano essere utilizzate per la copertura di spese derivanti dall'appalto di nuove opere attinenti al completamento della direttissima Roma-Firenze;

che sussiste, peraltro, la necessità di ulteriori stanziamenti per il completamento della direttissima stessa;

che la sperequazione tuttora esistente tra i prodotti del traffico e le spese occorrenti per la manutenzione e i rinnovamenti rende necessario un aumento delle percentuali dei prodotti, da destinare alle spese di manutenzione ed ai rinnovamenti di cui all'articolo 10 della legge 27 aprile 1962, numero 211,

impegna il Governo:

1) a non destinare quote parti dei 2.000 miliardi del presente piano poliennale alla costruzione di nuove opere della direttissima Roma-Firenze, fatta eccezione per le maggiori spese necessarie per il completamento dei lavori già appaltati;

2) a presentare apposito disegno di legge per l'ulteriore finanziamento della direttissima Roma-Firenze;

3) ad aumentare le percentuali di prodotti del traffico, destinate alle spese di manutenzione e rinnovamento di cui all'articolo 10 della legge 27 aprile 1962, n. 211.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Come già detto in sede referente dichiaro di accogliere l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti l'ordine del giorno, accettato dal Governo.

(È approvato).

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

Segue l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Salerno:

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1640, relativo al piano poliennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo

a disporre la realizzazione della linea Metaponto-Matera-Cerignola.

**P R E T I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione non nell'ambito di questo programma di interventi straordinari, ma nell'ambito del piano poliennale di cui all'articolo 1 del disegno di legge.

**M A D E R C H I**. Solo questo tratto costa 2.000 miliardi!

**P R E S I D E N T E**. Segue l'ordine del giorno presentato dai senatori Santonastaso e Tanga:

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1640, relativo al piano poliennale per l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie dello Stato;

considerata la urgente necessità di eliminare l'esistente sperequazione di trattamento ai danni delle popolazioni del Sud in termini di utilizzazione del materiale rotabile,

impegna il Governo

affinchè venga utilizzato sulle linee del Meridione e delle Isole almeno il 40 per cento del materiale rotabile di nuova costruzione che sarà immesso in servizio a seguito della legge in esame.

**P R E T I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione.

**P R E S I D E N T E**. I senatori Santonastaso e Tanga hanno presentato un ulteriore ordine del giorno di cui do lettura:

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1640, relativo al piano poliennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato;

considerata la grande importanza, ai fini dello sviluppo socio-economico delle popolazioni della Campania e delle Puglie, dello sviluppo e rafforzamento delle linee Napoli-Roma via Cassino e Caserta-Foggia,

impegna il Governo a disporre:

a) il completamento sollecito della elettrificazione della linea Roma-Napoli via Cassino;

b) il raddoppio urgente della linea Caserta-Foggia.

**P R E T I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accolgo l'ordine del giorno solo per la prima parte. Non posso accettarlo per la seconda parte relativa al raddoppio urgente della linea Caserta-Foggia; non abbiamo i fondi occorrenti.

**P R E S I D E N T E**. Segue l'ordine del giorno presentato dal senatore Salerno:

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1640, relativo al piano poliennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo a definire tutti gli adempimenti perchè si proceda, con la massima urgenza, alla costruzione di una delle tre officine di riparazione in provincia di Matera.

**P R E T I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto.

**P R E S I D E N T E**. Segue l'ordine del giorno presentato dai senatori Piscitello, Maderchi e Santonastaso.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

58° RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1640, relativo al piano poliennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo a riorganizzare e potenziare il settore della ricerca da parte dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, destinando a tal fine una quota parte degli investimenti.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno presentato dai senatori Santonastaso, Tanga e Sammartino.

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1640,

tenute presenti le gravi condizioni socio-economiche della zona interna delle province di Benevento e Caserta,

considerato che causa non ultima della arretratezza delle relative popolazioni è la inadeguatezza non più sostenibile delle comunicazioni con il capoluogo della regione, che attualmente avvengono soltanto tramite una ferrovia privata con materiale rotabile pressochè inutilizzabile oltre che vetusto,

impegna il Governo:

a) a svolgere ogni urgente iniziativa atta alla sollecita statizzazione della Ferrovia Napoli-Benevento via Cancello;

b) ad ammodernare la ferrovia stessa nel più breve tempo possibile e nell'ambito degli stanziamenti previsti dal piano poliennale.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Pregherei l'onorevole Santonastaso di non insistere su questo ordine del giorno. Tra l'altro, come si fa a statizzare la ferrovia Napoli-Benevento via Cancello? Statizzarla vuole dire passarla sotto la gestione delle Ferrovie dello Stato.

S A N T O N A S T A S O . C'è una vecchia trattativa in corso, c'è un disegno di legge del senatore Ricci ed altri.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non posso, per dovere di serietà, dirvi che accetto la statizzazione quando magari l'Azienda ferroviaria potrebbe fare delle difficoltà. Ne parleremo in un altro momento, non è questa la sede opportuna per approfondire l'argomento.

T A N G A . Ci sono dei precedenti, lo può accettare come raccomandazione.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Noi non accettiamo facilmente il principio della statizzazione; quando ci sono certe ferrovie private che non funzionano bene, noi le prendiamo sotto la gestione statale, ma cerchiamo di evitare il loro inserimento nell'Azienda delle ferrovie dello Stato. Vorrei pregarvi di non mettermi in difficoltà. Con questo ordine del giorno mi cogliete anche un po' di sorpresa. Come Ministro delle finanze sarei più competente, potrei conoscere anche piccoli dettagli; in questa materia, invece, non posso conoscere tutte le linee!

Scusate, ma non ho l'abitudine di accettare gli ordini del giorno come una semplice formalità. In questo caso, poi, non ho ben presente il problema esposto.

Se i presentatori modificano l'ordine del giorno in tal senso: «... a risolvere nel più breve tempo possibile il problema della ferrovia Napoli-Benevento, via Cancello...», posso accettarlo come raccomandazione.

T A N G A . D'accordo.

P R E S I D E N T E . Bene, l'ordine del giorno, così modificato, viene accolto dal Governo come raccomandazione.

I senatori Mingozzi, Piscitello, Maderchi, Cavalli, Cebrelli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1640,

8<sup>a</sup> COMMISSIONE58<sup>o</sup> RESOCONTO STEN. (17 luglio 1974)

considerata la esiguità degli stanziamenti a soddisfacimento delle esigenze prioritarie indicate dall'articolo 1 dello stesso disegno di legge,

impegna il Governo a limitare la spesa per il completamento delle opere di cui al piano decennale 1962-1971 e al programma straordinario 1973-1975 delle Ferrovie dello Stato, ad una cifra non superiore a lire 230 miliardi.

Si tratta, in sostanza, della trasformazione in ordine del giorno di un precedente emendamento.

**P R E T I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione, facendo però presente che se vi fosse una forte svalutazione della moneta l'indice dei 230 miliardi deve essere valutato in maniera elastica.

**P R E S I D E N T E**. Il senatore Piscitello ha presentato il seguente ordine del giorno:

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1640,

impegna il Governo a realizzare un'adeguata programmazione poliennale delle commesse secondo criteri di omogeneità e di consistenza tali da consentire, tramite l'assegnazione di ordinativi raggruppati in lotti economici ripetitivi, una efficace razionalizzazione della produzione ed un aumento della capacità produttiva degli stabilimenti industriali interessati, provvedendo alle gare e alle trattative relative alla intera cifra prevista dall'articolo 2 entro il 1975.

**P R E T I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

**P R E S I D E N T E**. Il senatore Santalco ha presentato il seguente ordine del gior-

no, che recepisce la sostanza dell'emendamento aggiuntivo all'articolo 8 in precedenza proposto dal senatore Piscitello:

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di approvazione del disegno di legge n. 1640,

invita il Governo a provvedere, con le leggi di approvazione del bilancio dello Stato dal 1976 al 1978, alle variazioni in aumento della spesa prevista dall'articolo 2 del disegno di legge n. 1640 e derivante dall'applicazione delle norme dell'articolo 8 dello stesso disegno di legge.

**P R E T I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

**S A N T A L C O**, *relatore alla Commissione*. Prima di chiudere la seduta, mi consenta, onorevole Presidente di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla necessità di ispirare a principi perequativi le imminenti promozioni da capostazione superiore a sovrintendente, che avranno luogo nei diversi compartimenti. Non formalizzo tale invito in un ordine del giorno, sicuro che sia sufficiente affidarmi alla sensibilità dell'onorevole Preti.

**P R E S I D E N T E**. Conclusa in tal modo l'approvazione degli articoli si dà mandato al relatore di riferire all'Assemblea, presentando il testo degli articoli approvati, nonchè di chiedere, ai sensi dell'articolo 55, comma quarto, del Regolamento, l'inserzione del disegno di legge nel calendario dei lavori.

*La seduta termina alle ore 14,15.*

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici  
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO