

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

70° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 FEBBRAIO 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione:

« Erogazione di un contributo straordinario dello Stato per la ferrovia Circumvesuviana in regime di concessione » (1857)
(Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . .	Pag. 1144, 1145, 1146 e <i>passim</i>
AVEZZANO COMES . . .	1146
BONINO . . .	1146
DEGAN, sottosegretario di Stato per i trasporti . . .	1147
MADERCHI . . .	1146
PISCITELLO . . .	1145
SANTALCO . . .	1146
SANTONASTASO, relatore alla Commissione . . .	1144 1145, 1146

Discussione e approvazione:

« Autorizzazione di una maggiore spesa di lire 4.700 milioni per il rinnovamento, l'am-

modernamento e il potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle Ferrovie calabro-lucane » (1858) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . .	Pag. 1138, 1139, 1141 e <i>passim</i>
AVEZZANO COMES . . .	1140
CEBRELLI . . .	1141
DEGAN, sottosegretario di Stato per i trasporti . . .	1143
FERRARI . . .	1141
PISCITELLO . . .	1140, 1141
SALERNO, relatore alla Commissione . . .	1138, 1142
SAMONÀ . . .	1141
SANTALCO . . .	1140
ZICCARDI . . .	1140, 1143

La seduta ha inizio alle ore 10,45.

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

IN SEDE DELIBERANTE**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

« **Autorizzazione di una maggiore spesa di lire 4.700 milioni per il rinnovamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle Ferrovie calabro-lucane** » (1858) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di una maggiore spesa di lire 4.700 milioni per il rinnovamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle Ferrovie calabro-lucane », già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Salerno di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

S A L E R N O , *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, ...desidero immediatamente rivolgere una raccomandazione perchè il provvedimento in esame abbia sollecita approvazione da parte di questa Commissione.

L'auspicio trova giustificazione nella necessità che il piano a suo tempo predisposto per l'attuazione degli interventi di cui alla legge 18 marzo 1968, n. 368, successivamente rivelatosi superato nelle previsioni di spesa a causa della forte lievitazione dei prezzi nel frattempo intervenuta, abbia completa e definitiva applicazione.

Si perseguirebbero, così, le finalità e gli obiettivi che il legislatore si proponeva di raggiungere con la citata legge n. 368; e cioè: il rinnovamento, l'ammodernamento ed il potenziamento delle Ferrovie calabro-lucane per renderle in grado di servire, nel modo più conveniente e razionale, le relazioni di traffico interessate, nel quadro delle esigenze di crescita socio-economica delle regioni meridionali

Ed appare fuor di dubbio che quegli obiettivi già così preminenti qualche anno fa, con le difficoltà energetiche insorte, abbiano acquistato oggi ancor più rilievo ove si abbiano presenti, appunto, i fatti che stanno influenzando e modificando la situazione generale del mercato dei trasporti e la conseguente, perentoria necessità di fronteggiare le attuali mutate esigenze dei traffici e quelle ancora maggiori che si profilano per l'avvenire.

A fronte dei 16 miliardi resi disponibili dalla legge n. 368 (cifra rivelatasi, per le ragioni dette innanzi, alquanto inferiore alle occorrenze derivanti dall'attuazione del piano) risultano già impegnati, così come ha dichiarato alla Commissione trasporti della Camera il sottosegretario di Stato, onorevole Degan, circa 15 miliardi per lavori eseguiti o in corso di esecuzione.

Trattasi di un notevole complesso di interventi che ha assicurato alle Ferrovie Calabro-Lucane un adeguamento tecnico e di esercizio la cui effettiva portata, nei confronti delle popolazioni servite, tuttavia, potrà emergere solo quando l'intero piano dei lavori previsti sarà stato realizzato. In quanto inquadrati in un processo di miglioramento dell'intero sistema ferroviario in questione, i lavori sin qui eseguiti richiedono, anzi esigono, la realizzazione degli ulteriori interventi previsti nel piano approvato; e ciò sia per non pregiudicare l'efficienza e la funzionalità delle opere già attuate, sia per conseguire, sin dove possibile, quell'auspicato potenziamento delle Ferrovie calabro-lucane consono alle nuove esigenze dei traffici che vogliono in posizione di preminenza il trasporto su rotaia in alternativa al trasporto su strada.

Si rende, quindi, necessario uno stanziamento aggiuntivo che, elevando di lire 4.700 milioni la spesa prevista nella legge n. 368, permetta di eseguire gli ulteriori interventi programmati e cioè: la sistemazione della tratta urbana di Matera e della zona di Villa Longo; la costruzione del raccordo tra l'attuale e la nuova stazione di Cosenza; gli impianti di protezione dei passaggi a livello; la costruzione dell'autostazione di Castrovillari; la costruzione del posto di movimento

di Avigliano; l'installazione delle apparecchiature automatiche biglietti e l'acquisto di due elettromotrici.

Nel chiedere sul disegno di legge n. 1858 il voto favorevole degli onorevoli colleghi, avverto il dovere — con riferimento particolare ai lavori riguardanti la città di Matera — di ribadire che i benefici effetti che deriveranno senza dubbio dalle opere in corso e da completarsi, non annullano nè tanto meno riducono in alcuna misura le vivissime attese di quella città e dell'intera provincia lucana — rappresentate in altre sedi da chi ha l'onore di parlarvi —, nei riguardi di un asse ferroviario a scartamento ordinario che allacci direttamente l'arco jonico allo scalo delle Ferrovie dello Stato di Cerigno'a permettendo così il definitivo inserimento di un vasto territorio nelle correnti principali di traffico.

Inoltre ritengo che si appalesi indispensabile rappresentare l'esigenza che la gestione delle Ferrovie calabro-lucane abbia immediatamente a rivedere la decisione già adottata di sospensione del servizio tra Matera e Pisticci. Infatti, non è possibile pensare che la zona industriale della Valle del Basento non sia servita, come in passato, da mezzi su rotaia.

Il ripristino del servizio è richiesto dai lavoratori impegnati nelle industrie della Valle del Basento, dalle popolazioni, dagli enti locali.

Presento al riguardo il seguente ordine del giorno:

L'8ª Commissione permanente del Senato, sottolineata la grave situazione di disagio determinatasi per le comunità della provincia di Matera per effetto della sospensione dei lavori di collegamento a mezzo delle Ferrovie Calabro-lucane decisa dalla gestione, d'intesa con il Ministero dei trasporti, in connessione con l'avvio dei lavori di interrimento del tratto ferroviario urbano che interessa l'abitato della città di Matera;

Considerato che: a) la tratta Matera-Pisticci costituisce l'unico tramite ferroviario in grado di collegare il capoluogo ai numerosi, importanti comuni della Valle del Basento, dove sono localizzate le principali industrie

della regione lucana, b) la sospensione dei collegamenti viene giustificata in ragione di motivazioni aziendali incompatibili con una corretta valutazione degli interessi generali della provincia di Matera, il cui capoluogo — unico nell'Italia continentale — non è collegato alla rete nazionale delle Ferrovie dello Stato; c) la riattivazione dei collegamenti ordinari invocata dalle forze politiche, sindacali e sociali della provincia di Matera può essere assicurata senza compromettere i lavori in corso nella città di Matera, utilizzando mezzi tecnici e logistici di emergenza il cui costo non va rapportato esclusivamente a criteri di economia di gestione ma all'interesse reale e inderogabile che la città di Matera non venga isolata dall'entroterra produttivo; d) il ricorso al mezzo di collegamento per gomma non rappresenta, in alcun caso, la soluzione ai gravi problemi del trasporto degli operai pendolari che lavorano nelle industrie, anche in considerazione dello stato in cui versa la rete viaria di collegamento con la Valle del Basento, interpretando e condividendo i voti espressi in numerose occasioni dalla Regione, dalla Provincia di Matera, dal Comune capoluogo e dai comuni interessati dalla tratta ferroviaria, dai sindacati dei lavoratori e dai partiti democratici, dalla totalità delle forze culturali e civili della provincia di Matera,

invita il Ministro dei trasporti a revocare, d'intesa con la gestione, la decisione di sospensione dei servizi di collegamento calabro-lucani Matera-Pisticci, autorizzando il ricorso a mezzi logistici e tecnici adeguati; a prevedere ulteriori e moderni stanziamenti per il completo finanziamento e la realizzazione di un'alternativa di tracciato nel tratto Matera-Val Basento (via La Martella) peraltro già nota alla gestione Calabro-Lucane essendo essa stata concordata a livello tecnico tra la gestione medesima e l'amministrazione comunale di Matera in sede di formulazione del nuovo piano regolatore generale della città.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Salerno per la sua chiara esposizione e dichiaro aperta la discussione generale.

8ª COMMISSIONE

70° RESOCONTO STEN. (12 febbraio 1975)

Z I C C A R D I . Nel condividere le considerazioni del senatore Salerno il nostro Gruppo si dichiara favorevole all'approvazione sollecitata di questo disegno di legge.

Desidero, però, formulare delle proposte che concretizzerò, poi in un ordine del giorno: 1) che la Commissione lavori pubblici del Senato inviti il Governo a fare revocare la decisione della chiusura del tratto ferroviario Matera-Pisticci, per le ragioni dette dal senatore Salerno; 2) che finalmente si segnali al governo e lo si inviti a considerare superata l'attuale gestione governativa, una gestione *sui generis*, per affidare il tratto in questione alla gestione diretta delle Ferrovie dello Stato.

I colleghi che hanno seguito la vicenda sanno che questa gestione speciale fu attuata provvisoriamente, in attesa di studiare il problema e quindi inglobare questo tratto nella gestione delle Ferrovie dello Stato. Sono passati molti anni e riteniamo che sia giunto il momento di portare a compimento questa operazione. Matera insieme a Nuoro è l'unico capoluogo d'Italia a non essere servito dalle Ferrovie dello Stato. Da anni ci battiamo per la realizzazione del tratto ferroviario Cerignola-Matera-Metaponto che intanto non è compreso nei piani di nuove costruzioni previste dal Ministero dei trasporti.

Faccio un esempio della gravità della situazione. La strada principale che congiunge Matera con il nucleo industriale (in cui si recano, ovviamente, parecchi operai e pendolari) è da anni interrotta. Adesso sono in corso lavori di sistemazione, ma tecnici qualificati dicono che, pur eseguendo lavori seri e ben fatti, la natura del suolo provocherà sempre interruzioni. Attualmente il traffico si svolge sulla vecchia strada, adatta solo ai piccoli mezzi, mentre i grossi mezzi di trasporto hanno difficoltà a percorrerla.

Vorrei concludere questo mio intervento, se mi è consentito, con una proposta. Una delegazione della Commissione lavori pubblici si rechi nella nostra ospitale terra e venga a constatare come effettivamente stanno le cose. Solo così noi riteniamo che ci si possa rendere conto della gravità della situazione e dell'esattezza delle nostre affermazioni.

A V E Z Z A N O C O M E S . Desidero associarmi ai colleghi Salerno e Ziccardi nell'esprimere il voto favorevole del Gruppo socialista a questo disegno di legge. Non occorre che io dica che, pur non essendo della provincia di Matera, so benissimo come stanno le cose in quella terra; per cui non solo mi associo alle richieste dei colleghi, ma anzi informo la Commissione che le abbiamo trasformate in due ordini del giorno che presenteremo insieme con i suddetti colleghi, pregando nel contempo la Commissione affinché faccia pressioni sul Governo in merito al loro accoglimento. Accetto anche, signor Presidente, la proposta del collega Ziccardi, anzi mi associo nel chiedere che la Commissione scenda un poco al Sud a vedere cosa c'è in realtà da noi: terra ospitale e bella, dove fa caldo dice qualche collega, ma dove tante cose mancano.

S A N T A L C O . Esprimo il voto favorevole del Gruppo della Democrazia cristiana al disegno di legge

P I S C I T E L L O . Già il senatore Ziccardi ha espresso l'orientamento del nostro Gruppo. Noi voteremo a favore di questo disegno di legge pur mantenendo le perplessità che sono state già espresse dal nostro gruppo alla Camera; ma anche perchè al Senato un voto di astensione avrebbe un significato diverso, cioè equivarrebbe a un voto contrario, noi modifichiamo l'astensione in voto favorevole. Però desidererei sottoporre all'attenzione dell'onorevole sottosegretario il problema di tutto il settore delle concessioni ferroviarie che deve essere urgentemente rivisto, come del resto è stato varie volte sollecitato dal Parlamento, e sottoposto a una riorganizzazione urgente ed effettiva rivedendo anche l'orientamento manifestato fino ad alcuni mesi fa, di sopprimere le ferrovie in concessione, considerate generalmente come rami secchi ed inutili. Ora, tutte le considerazioni sulla convenienza economica vanno riviste seriamente alla luce della crisi energetica, del deficit petrolifero.

In questo quadro la richiesta di un passaggio delle Calabro-Lucane alla gestione di

retta delle ferrovie dello Stato non è una proposta peregrina, è una proposta che ha validità e che dovrebbe essere attentamente considerata anche perchè, in sostanza, i suddetti settori o vengono affidati alla gestione diretta, inserendoli così nel piano per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie, ovvero, se si considerano alcune di queste ferrovie di interesse esclusivamente locale, alle Regioni. Se si pensasse che la ferrovia in questione è di interesse esclusivamente locale, si può anche arrivare a una gestione, diciamo così consortile, tra le due Regioni interessate. Noi comunque propendiamo per una gestione diretta da parte dello Stato. E quindi il nostro voto, pur favorevole, è condizionato da queste perplessità ed accompagnato da sollecitazioni al Governo affinché presenti per tutti questa materia delle ferrovie in concessione delle proposte organiche.

C E B R E L L I . Anche per evitare i doppioni che si stanno determinando per quanto riguarda, per esempio, la provincia di Milano, dove la Regione lombarda assume una propria iniziativa, e il Ministero dei trasporti ne assume un'altra. Bisogna pur decidere: c'è un'iniziativa regionale per una ferrovia preminentemente regionale. Il Ministero dei trasporti lasci che a portarla avanti sia la Regione stessa.

F E R R A R I . Sono lieto di prendere la parola in questa Commissione alla quale sono legato da antichi sentimenti che datano da passate legislature, per dichiarare di aderire completamente a quelle che sono state le considerazioni e le richieste da parte del relatore, al quale esprimo il mio ringraziamento, e da parte del senatore Ziccardi. Però io, da buon salentino, e cioè come « confiante » oltre che con la terra di Bari anche con la Lucania e la Calabria mi permetto di dire qualche parola circa quelle che effettivamente sono le esigenze di queste due Regioni; e vorrei dire che sono in certo qual modo in disaccordo con ciò che ha detto il senatore Piscitello, perchè egli non ha tenuto presente che vi è stato un impegno da

parte del Governo, nel momento in cui fu introdotta la gestione commissariale, nel senso che tale gestione era il preludio per la statizzazione delle Calabro-Lucane. E non sono d'accordo neanche per quanto riguarda la gestione in consorzio tra le due regioni, per un motivo semplicissimo, perchè torneremo poi alla gestione in concessione, mentre ritengo invece che sarebbe interesse delle due Regioni, e anche di quelle limitrofe, che le Calabro-Lucane facciano parte dell'intera rete ferroviaria nazionale in modo da poter entrare nella gestione normale, anche per rendere giustizia a queste regioni le quali, seppure ospitali e civili, sono tuttavia diseredate.

Al'uoopo, signor Presidente, mi sono permesso di preparare un ordine del giorno, di cui do lettura, che ha avuto il conforto della firma dei colleghi Avezzano Comes e Ziccardi nonché del relatore:

L'8^a Commissione del Senato

ritenuta superata l'attuale gestione governativa delle Ferrovie calabro-lucane,

invita il Governo a trasferire nella gestione delle Ferrovie dello Stato il tratto ferroviario calabro-lucano anche per contribuire allo sviluppo socio-economico delle regioni interessate.

Mi permetto di presentarlo nella speranza che qualcun altro collega voglia aderirvi e apporvi la sua firma.

P I S C I T E L L O . Metterci « impegna », anzichè « invita ».

F E R R A R I . Con l'esperienza che ho, non so fino a che punto potremmo insistere. E inutile mettere « impegna ».

P R E S I D E N T E . Non impegnamo il parere del Governo prima di sentirlo.

P I S C I T E L L O . Desidereremmo risultasse a verbale che nell'ordine del giorno avremmo preferito usare la parola « impegna », anzichè « invita ».

S A M O N A . Sono convinto che, per le Calabro-Lucane, siano indispensabili modifi-

8ª COMMISSIONE

70º RESOCONTO STEN. (12 febbraio 1975)

che di tracciato in modo da razionalizzare i percorsi e ridurre gli attuali, pesanti tempi di percorrenza.

P R E S I D E N T E . Dichiaro chiusa la discussione generale.

S A L E R N O , *relatore alla Commissione.* Ritengo che tutto quanto è stato detto in questa sede risponda alle effettive esigenze di regioni che sono diseredate sotto tutti gli aspetti, sicchè nel confermare la richiesta di votare il disegno di legge al nostro esame non posso sottacere altresì l'esigenza di ribadire la richiesta di alcuni provvedimenti che si rendono indispensabili in questo momento. Ho presentato, insieme ad altri colleghi, un ordine del giorno per il ripristino del collegamento tra Matera e Pisticci e mi auguro che il Governo lo accetti. Ritengo che quest'ordine del giorno interpreti il pensiero di tutta la Commissione. Non è concepibile che i lavoratori che si recano nella Valle del Basento abbiano ad usufruire di mezzi di trasporto diversi da quelli su rotaia. In provincia di Matera a volte le condizioni del tempo non permettono ai lavoratori suddetti di raggiungere il posto di lavoro con mezzi su gomma. La gestione delle Ferrovie calabro-lucane asserisce che non è conveniente procedere al ripristino del servizio. È una affermazione campata in aria: il collegamento Matera-Pisticci è indispensabile per raggiungere in qualsiasi condizione quella zona.

Desidero, poi, ricordare quello che fu un impegno dell'ex ministro dei trasporti, Preti, in occasione della discussione sul piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato. Egli parlò della realizzazione di un'officina meccanica in provincia di Matera, e inoltre della realizzazione del collegamento, attraverso Metaponto-Matera e Cerignola, delle regioni Calabria e Lucania alla rete delle Ferrovie dello Stato per Roma e Bologna. Vi è oggi la possibilità di realizzare tale collegamento senza alcuna difficoltà. Il collegamento in questione — che faciliterebbe tra l'altro il passaggio delle persone e delle merci dirette a Bari e Taranto e alla Sicilia e viceversa — è una vecchia aspirazione delle popolazioni materane che hanno taciuto e

hanno saputo aspettare. Il discorso è veramente importante. Non è pensabile che oggi, negli anni '80, si possa ancora andare avanti con le ferrovie a scartamento ridotto: si elimini questo grosso inconveniente, si realizzi il passaggio della gestione alle Ferrovie dello Stato. Ritengo che in questo modo si renderà un servizio alle popolazioni interessate oltre che a tutto il Paese.

Per queste considerazioni chiedo anche che l'ordine del giorno del senatore Ziccardi sia accolto, insieme alla richiesta di una visita nel materano dei colleghi della Commissione.

P R E S I D E N T E . A proposito dell'invito rivolto dal senatore Ziccardi ad effettuare una visita nel materano — e che trova solidale tutta la Commissione — prenderemo gli opportuni contatti col Ministero dei trasporti.

Prima di dare la parola al rappresentante del Governo che esprimerà il suo pensiero su quanto è stato oggetto della nostra discussione di questa mattina, do lettura di due ulteriori ordini del giorno pervenuti alla presidenza.

Informo anche che all'ordine del giorno letto dal relatore hanno aderito i colleghi Avezzano Comes, Ziccardi, Ferrari e Santalco:

Il primo ordine del giorno è a firma del senatore Cassiani:

L'8ª Commissione del Senato,
in occasione dell'esame del disegno di legge n. 1858, nel quale si prevede la costruzione dell'autostazione di Castrovillari,
invita il Governo a considerare che la costruzione stessa interessa due regioni, la Calabria e la Lucania, ed è di rilevanza enorme, e perciò a disporre che la costruzione sia adeguata alle esigenze che la determinano e contenga una scuola di specializzazione per conducenti di mezzi pesanti, secondo le conclusioni alle quali sono pervenuti i tecnici del settore.

Il secondo ordine del giorno è a firma del senatore Gaudio:

L'8ª Commissione del Senato,
visto che la relazione al disegno di legge n. 1858 prevede nella spesa di lire 4.700 e

8^a COMMISSIONE

70° RESOCONTO STEN. (12 febbraio 1975)

milioni la costruzione del raccordo tra l'attuale e la nuova stazione di Cosenza;

considerato che gli attuali impianti ferroviari delle calabro-lucane che trovansi nel piano del centro urbano ostacolano l'attuazione del piano regolatore, senza alcuna possibilità di sviluppo del servizio;

tenuto presente l'intasamento del traffico cittadino e il fatto che in molti paesi si va sviluppando la costruzione delle linee metropolitane,

impegna il Governo a che il previsto raccordo costeggiando l'attuale Ferrovia dello Stato, venga costruito con caratteristiche di metropolitana tra Cosenza e Arcovacota di Rende, sede dell'Università della Calabria, per pianificare e sviluppare così un rapido traffico urbano e che i lavori vengano eseguiti con l'urgenza che il caso richiede.

Do la parola al sottosegretario di Stato onorevole Degan per esprimere il suo pensiero sul disegno di legge e sugli ordini del giorno.

D E G A N, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevole presidente, onorevoli senatori, mi pare sia stata colta da questa Commissione l'occasione di un disegno di legge che sostanzialmente è a sanatoria di precedenti decisioni, per una discussione certamente molto più ampia; ed è un'occasione che dovrebbe ripetersi anche con il disegno di legge successivo e che credo avrà bisogno di ulteriore approfondimento e di ulteriore valutazione quando sarà varato dall'altro ramo del Parlamento un disegno di legge che stanzerà 200 miliardi per alcune ferrovie concesse del milanese e del napoletano.

È evidente che tutto quanto qui si è dichiarato pone una serie di problemi, a cominciare, direi, da problemi di natura costituzionale, dal momento che vi sono competenze che sono chiaramente statali, ed altre chiaramente regionali, e competenze che debbono trovare un loro componimento in una visione generale del problema dei trasporti, visione generale che la legge dà incarico al Governo di ricercare e di individuare in occasione dello studio del più generale piano delle Ferrovie che dovrà seguire a quello che

il CIPE ha deliberato. E credo che sia proprio quella la sede nella quale molte delle esigenze qui prospettate, di carattere più generale, possono essere prese in considerazione ed esaminate. Certo siamo in una fase di passaggio, direi importante, nel campo dei trasporti. Come hanno rilevato alcuni degli intervenuti, mi pare che su questa strada un primo riferimento lo dobbiamo cercare in un rapporto corretto fra Stato e Regione, in relazione al problema generale dei trasporti. Per esempio, nel testo che si sta discutendo alla Camera per lo stanziamento dei 200 miliardi, di cui ho fatto cenno, si è rilevata la necessità di rafforzare ulteriormente l'intervento della Regione per la definizione dei piani di queste ferrovie concesse che sono peraltro estremamente onerose; al di là di queste vi sono leggi di sovvenzionamento normale che pesano con gravami notevoli a carico dello Stato; credo anche che il trasferimento di queste ferrovie alle Regioni, a parte le probabili difficoltà di natura costituzionale, comporti anche difficoltà di natura economica.

Gli ordini del giorno avanzano richieste specifiche e richieste di natura generale. Ne ho preso visione solo stamattina e posso dire che li accolgo come raccomandazioni, assicurando che per quanto mi riguarda saranno valutati attentamente. Posso assicurare ai senatori proponenti che ci faremo carico delle posizioni qui espresse, sempre nei limiti del possibile. Nell'accogliere con soddisfazione quanto è stato dichiarato da ogni Gruppo politico, formulo il voto favorevole del Governo sul disegno di legge n. 1858.

Z I C C A R D I. Onorevole Degan, avremmo preferito che accogliesse in pieno gli ordini del giorno. Non come raccomandazioni, ma come impegni.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, passiamo all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Per il rinnovamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei servizi di trasporto

8ª COMMISSIONE

70° RESOCONTO STEN. (12 febbraio 1975)

esercitati per mezzo della gestione governativa delle Ferrovie calabro-lucane in conformità del piano generale di ammodernamento e successive variazioni approvate a norma dell'articolo 4 della legge 18 marzo 1968, n. 368, è autorizzata la ulteriore spesa di lire 4.700 milioni, ad integrazione di quella di lire 16.000 milioni di cui alla legge stessa.

La somma di lire 4.700 milioni di cui al precedente comma sarà iscritta in bilancio in ragione di lire 2.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1974 e 1975 e di lire 700 milioni per l'anno 1976.

(È approvato).

Art. 2.

Il Ministro dei trasporti può assumere impegni fino alla concorrenza della suindicata somma di lire 4.700 milioni, fermo restando che i relativi pagamenti saranno regolati in modo da non superare i limiti degli stanziamenti iscritti in ciascun anno.

(È approvato).

Art. 3.

All'onere di lire 2.000 milioni derivante dall'applicazione della presente legge per ciascuno degli anni finanziari 1974 e 1975 si provvede, rispettivamente, a carico del fondo speciale di cui al capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1973, anche in deroga, ove occorra, alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, e mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di cui al capitolo n. 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1975.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Erogazione di un contributo straordinario dello Stato per la ferrovia Circumvesuviana in regime di concessione » (1857) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Erogazione di un contributo straordinario dello Stato per la ferrovia Circumvesuviana in regime di concessione », già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Santonastaso di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

SANTONASTASO, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il presente disegno di legge prevede l'erogazione di un contributo straordinario fino a 1.350 milioni di lire a favore della Società strade ferrate secondarie meridionali, che gestisce la ferrovia Circumvesuviana. Detta ferrovia serve una popolazione di molto superiore ai 500 mila abitanti, per buona parte costituita da operai pendolari; svolgendo quindi, un servizio pubblico di grande interesse sociale.

È anche opportuno ricordare che la citata società si adoperò attivamente, nell'immediato dopoguerra, per la ricostruzione della ferrovia distrutta completamente dalla guerra.

Il disegno di legge in esame riguarda in particolare il tratto Barra-Torre Annunziata, per il quale, con la legge 30 luglio 1962, n. 960, venne autorizzata l'erogazione di un contributo straordinario di 2 miliardi di lire per l'esecuzione dei lavori di sistemazione e potenziamento degli impianti, nonché di raddoppio del binario.

Ci fu un ritardo nella stipula della convenzione, la quale fu conclusa tra l'amministrazione concedente e la società solo il 5 agosto 1965. Questa convenzione stabilì le modalità di esecuzione dei lavori di completamento.

Successivamente con la legge 4 luglio 1967, n. 561, fu elargito un ulteriore contributo straordinario entro il limite di 2.500 milioni.

8^a COMMISSIONE

70° RESOCONTO STEN. (12 febbraio 1975)

La società si trovò però di fronte a notevoli difficoltà e anche alle pressioni delle popolazioni interessate perchè queste opere di completamento, estremamente necessarie, fossero compiute al più presto. Appunto perciò la società, col parere favorevole dell'amministrazione concedente, decise di anticipare i lavori. Per la prima volta, forse, in Italia, abbiamo avuto un'esecuzione di opere con un anticipo anzichè con un ritardo rispetto alle scadenze previste. E ciò ha portato a un notevole risparmio di spesa, almeno per la parte riguardante la revisione dei prezzi conseguenti agli aumenti del costo della mano d'opera e dei materiali dal 1° gennaio 1970. Però l'anticipazione dei lavori ha comportato anche delle difficoltà di ordine tecnico, soprattutto tenendo presente che la ferrovia attraversa centri intensamente urbanizzati e sta immediatamente a ridosso della linea flegrea. Per poter superare queste difficoltà la realizzazione dell'opera ha comportato un maggior costo che è stato calcolato, al 31 dicembre 1973, in oltre 1.350 milioni. Questo maggior costo è dovuto a numerose opere aggiuntive resesi necessarie in dipendenza delle maggiori richieste dei comuni interessati, alle transazioni intervenute con le ditte espropriate (per numerose delle quali pendono ancora giudizi davanti all'autorità giudiziaria), alla parziale revisione dei prezzi ed al finanziamento, con operazioni bancarie, dei maggiori costi non coperti dal contributo dello Stato. La società, che è controllata dall'IRI, non ha altri mezzi di finanziamento se non quello del ricorso allo Stato, per cui è indispensabile coprire questo costo aggiuntivo di 1.350 milioni.

Il disegno di legge in esame propone appunto la concessione di un contributo fino all'ammontare di lire 1.350 milioni. All'onere derivante dall'applicazione della legge si farà fronte, per lire 800 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo 3523, e per lire 550 milioni a carico del fondo iscritto al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1973, anche in deroga, ove occorre, al termine indicato dalla legge 27 febbraio 1955, n. 64.

In conclusione, invito gli onorevoli colleghi a dare voto favorevole a questo disegno di legge che consente di venire incontro alle difficoltà finanziarie di una società che ha dato tutto il suo contributo per migliorare le condizioni di trasporto in una zona intensamente popolata. Non posso comunque esimermi dall'esprimere la mia perplessità in merito alla congruità dello stanziamento di lire 1.350 milioni, perchè, essendo stata fatta questa valutazione, al 31 dicembre 1972, penso che, alla data attuale, questa cifra non sarà sufficiente per coprire le spese già sostenute.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

P I S C I T E L L O . Per un chiarimento: se non abbiamo capito male, con la precedente legge erano stati autorizzati dei lavori da eseguire?

S A N T O N A S T A S O , *relatore alla Commissione*. Per 2.000 milioni.

P I S C I T E L L O . Ora questa somma di lire 1.350 milioni non va a coprire quei lavori regolarmente autorizzati, ma altri che sono stati eseguiti da un'azienda in concessione senza una preventiva autorizzazione.

S A N T O N A S T A S O , *relatore alla Commissione*. Ho detto: con l'autorizzazione del Ministero.

P I S C I T E L L O . E con quali finanziamenti?

S A N T O N A S T A S O , *relatore alla Commissione*. Le modifiche ai progetti originari sono state apportate con il consenso dell'Amministrazione.

P I S C I T E L L O . Almeno questo lo diamo per scontato. Le nostre perplessità sono tuttavia notevoli. Non si tratta infatti di coprire una spesa maggiore di quella preventivata, ma di finanziare, *a posteriori*, lavori diversi da quelli previsti, e questo non è un procedimento regolare. Comunque, si-

8ª COMMISSIONE

70º RESOCONTO STEN. (12 febbraio 1975)

gnor Presidente, con queste gravi perplessità noi diamo parere favorevole, pur preoccupati di questo modo di procedere che pensiamo non debba più ripetersi e non debba più essere consentito da parte del Ministero.

B O N I N O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, le perplessità espresse dal collega sono da me condivise, per un motivo semplicissimo. Qui si tratta, in fondo, di opere eseguite con l'assenso del Ministero dei trasporti, ed eseguite, come diceva il relatore dianzi, in notevole anticipo sui tempi previsti, il che avrebbe dovuto portare delle notevoli riduzioni di spesa rispetto agli oneri che erano stati già preventivati. Ora, com'è possibile che avendo finito i lavori con un anticipo di venti mesi, solo per alcune variazioni di tracciato, che dovevano essere già state previste nel momento in cui si è presentato il piano generale di ammodernamento, si sia arrivati a spendere 1.350 milioni di più? Sono dell'opinione, comunque, di dare parere favorevole, anche perchè siamo in presenza di un'azienda dell'IRI: se si trattasse di un'azienda privata avrei più di una perplessità.

P R E S I D E N T E . In effetti, se mi consentite una considerazione personale, penso che nel nostro caso si tratti di una vera e propria sanatoria. Vorrei sottolineare, inoltre, così come ha fatto il relatore, che con la presente legge non si intende affatto, purtroppo, risolvere il problema della Circumvesuviana; facciamo quindi un voto al Governo perchè appronti, al più presto possibile, un provvedimento che integri l'attuale e metta finalmente la Circumvesuviana in grado di offrire un servizio efficiente.

A V E Z Z A N O C O M E S . Vorrei innanzitutto associarmi a quanto detto dal collega Piscitello: non è questo il modo di gestire la cosa pubblica. Fra l'altro vorrei sapere il nome del Ministro che ha autorizzato questa società, anche se essa è dell'IRI. E desidererei sapere anche il modo con cui si è proceduto che, comunque, non ritengo corretto nei confronti del Parlamento.

Mi dichiaro, in ogni caso, favorevole al disegno di legge.

S A N T A L C O . Non mi sembra necessario sapere il nome del Ministro per giudicare il disegno di legge in discussione, che fra l'altro, sarà quasi certamente il frutto di un accordo.

Si tratta, comunque, nel caso particolare, di dare un contributo straordinario e quindi non c'è neanche la preoccupazione della maggiore spesa: è un contributo straordinario di 1.350 milioni che il Ministero dei trasporti concede ad una società.

Annunzio quindi il voto favorevole del Gruppo democristiano, auspicando altresì che il Ministero dei trasporti si occupi sollecitamente del problema della Circumvesuviana.

P R E S I D E N T E . È questo un voto che facciamo tutti congiuntamente.

M A D E R C H I . Sarebbe anche auspicabile che sulla Circumvesuviana si potesse avere, in questa sede, un'informazione precisa ed aggiornata. Questa volta, comunque, aderiamo alla sanatoria solamente per la situazione particolare. Avvertiamo però che non siamo disposti ad accettare ancora un comportamento del genere e che useremo tutti i mezzi per non far mai più passare leggi di questo tipo.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

S A N T O N A S T A S O , *relatore alla Commissione*. Vorrei solo dire che di perplessità su questo disegno di legge ne ho avute anch'io; ci troviamo dinanzi al terzo disegno di legge sull'argomento, il che significa che fin dall'inizio non si è avuta una valutazione esatta delle esigenze reali. Comunque, essendo la società in questione controllata dall'IRI, non ci dovrebbero essere preoccupazioni nell'erogazione dei 1.350 milioni di contributo straordinario. Non possiamo, infatti, dubitare della correttezza della gestione della società che, in quanto ge-

8^a COMMISSIONE

70° RESOCONTO STEN. (12 febbraio 1975)

stita dall'IRI, è praticamente controllata dallo Stato.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, ringrazio il relatore per la sua puntuale relazione che penso possa tranquillizzare le coscienze dei colleghi senatori.

Per quanto riguarda la necessità di ulteriori interventi, ricordo che è all'esame dell'altro ramo del Parlamento uno stanziamento di 110 miliardi per le ferrovie del Napoletano, ed una quota consistente di questi 110 miliardi — circa cinquanta — dovrebbe andare appunto a favore della Circumvesuviana, proprio per una sistemazione definitiva.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura.

Art. 1.

A copertura degli oneri rimasti a carico della società Strade ferrate secondarie meridionali per l'esecuzione dei lavori di sistemazione e potenziamento degli impianti e di raddoppio del binario sul tronco Barra-Torre Annunziata, di cui alle leggi 30 luglio 1962, n. 960, e 4 luglio 1967, n. 561, i Ministri dei trasporti e del tesoro sono autorizzati a concedere a detta società, con proprio decreto, sentito il Consiglio superiore dei la-

vori pubblici, un contributo straordinario entro il limite di spesa di lire 1.350 milioni che sarà iscritta nello stato di previsione del Ministero dei trasporti.

(È approvato).

Art. 2.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte, per lire 800 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 3523 e, per lire 550 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1973, anche in deroga, ove occorra, al termine indicato dalla legge 27 febbraio 1955, n. 64.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,15.

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