

CCCXLV.

SEDUTA DI DOMENICA 30 OTTOBRE 1949

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

INDI

DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDICE	PAG.	PAG.
Congedi:		
PRESIDENTE	13290	VIVIANI LUCIANA 13333
Disegni di legge (Deferimento a Commissioni in sede legislativa):		SAILIS 13333
PRESIDENTE	13290	CARA 13333
Proposte di legge (Annunzio):		SEMERARO SANTO 13333
PRESIDENTE	13290	BIANCO 13333, 13334
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		FIRRAO. 13333
Autorizzazione di una prima spesa di lire 1.000.000.000 occorrente per l'applicazione dell'articolo 57 del trattato di pace fra l'Italia e le potenze alleate ed associate. (725)	13290	BIMA 13333
PRESIDENTE	13290	CUTTITTA 13333
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		DE' COCCI 13333
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (682)	13291	TROISI 13333
PRESIDENTE	13291, 13332, 13333, 13334	VOCINO 13333
GIROLAMI	13291, 13333	GIAMMARCO 13333
CAMPOSARCUNO	13291, 13333	SAIJA 13333
CLERICI	13295, 13333	SPOLETI 13333
BONINO	13295, 13333	CIMENTI 13333
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	13296, 13298, 13306, 13330, 13333	PETRUCCI 13333
TOMBA	13296, 13333	CAPACCHIONE 13333
POLANO	13297, 13333	
ANGELINI, <i>Relatore</i>	13299, 13332, 13333	Votazione segreta:
DE GASPERI, <i>Presidente del Consiglio dei ministri</i>	13332	Autorizzazione di una prima spesa di lire 1.000.000.000 occorrente per l'applicazione dell'articolo 57 del Trattato di pace fra l'Italia e le Potenze Alleate ed Associate (725);
TOZZI CONDIVI	13333	Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 (682):
		PRESIDENTE 13347
		Interrogazioni e interpellanza (Annunzio):
		PRESIDENTE 13349
		La seduta comincia alle 8,30.
		GUADALUPI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri. (È approvato).

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Caccuri, Carpano Maglioli, Caserta, Chiostergi, De Caro Gerardo, Martinelli, Pallenzona, Targetti, Tosato, Terranova Raffaele, Larussa, Gui, Arcaini, Bazoli, Caiati, Cappugi, Caroniti, Corona Giacomo, De Caro Raffaele, De Michele, Facchin, Ferraris, Fusi, Guerrieri Filippo, Marazzina, Mastino Gesumino, Moro Francesco, Negrari, Leone, Nicotra Maria, Raimondi, Semeraro Gabriele, Terranova Corrado, Tesauero, Trimarchi, Viale, Vigo e Stagno d'Alcontres.

(I congedi sono concessi).

Deferimento di disegni di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta in precedenti sedute, ritengo che i seguenti disegni di legge possano essere deferiti all'esame e all'approvazione delle competenti Commissioni permanenti, in sede legislativa:

« Proroga di agevolazioni fiscali per gli acquisti di navi all'estero » (850);

« Soppressione della Cassa per il trattamento degli operai dell'industria richiamati alle armi » (851);

« Fissazione del termine per la presentazione delle domande di concessione di integrazione di prezzo sui combustibili fossili nazionali agli esercenti di aziende minerarie » (852);

« Provvedimenti in materia di riscossione delle imposte dirette » (853);

Se non vi sono osservazioni, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa parlamentare:

dal deputato Angelini:

« Modificazioni alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (865);

dai deputati D'Ambrosio, Cremaschi Carlo, De Meo, Semeraro Gabriele, Parente, Mazza e Bima:

« Graduatorie suppletive e graduatorie di ex combattenti dei concorsi nelle scuole medie » (866);

dai deputati Piasenti e Ferrarese:

« Per il mantenimento in servizio dei reduci, orfani e vedove di guerra nelle pubbliche amministrazioni e nelle imprese private » (868).

dal deputato Sullo:

« Modificazione del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 8 novembre 1947, n. 1596, relativo all'Acquedotto dell'Alta Irpinia » (869).

Avendo i proponenti dichiarato di rinunciare allo svolgimento, le proposte saranno stampate, distribuite e trasmesse alle Commissioni competenti.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di una prima spesa di lire 1.000.000.000 occorrente per l'applicazione dell'articolo 57 del Trattato di pace fra l'Italia e le Potenze alleate ed associate. (725).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione di una prima spesa di lire 1.000.000.000 occorrente per l'applicazione dell'articolo 57 del trattato di pace fra l'Italia e le Potenze alleate ed associate.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli. Si dia lettura dell'articolo 1.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« Per i lavori, le forniture e le prestazioni da eseguirsi in applicazione dell'articolo 57 del Trattato di pace fra l'Italia e le Potenze Alleate ed Associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947, e ratificato con decreto legislativo 28 novembre 1947, n. 1430, nonché in applicazione dell'articolo 2 (b) del Protocollo delle Quattro Potenze, firmato a Parigi contemporaneamente al Trattato, è autorizzata una prima spesa di lire 600 milioni da stanziare nello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa.

« E altresì autorizzata una prima spesa di lire 400 milioni da devolversi in accreditamento in conto bancario al rappresentante della Marina francese in Roma, in esecuzione dell'Accordo intervenuto in data 14 luglio 1948 tra il Governo italiano e quello francese per l'applicazione del citato articolo 57. Detta spesa di lire 400 milioni sarà stanziata nello

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

stato di previsione della spesa del Ministero della difesa ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. *(È approvato).*

Si dia lettura dell'articolo 2.

GUADALUPI, Segretario, legge:

« Per gli effetti di cui all'articolo 81, 4° comma, della Costituzione della Repubblica, alla copertura dell'onere risultante dalla presente legge viene destinata una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui alla legge 1° aprile 1949, n. 140, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata e a quelli della spesa di alcuni Ministeri ed al bilancio dei Monopoli di Stato per l'esercizio 1948-49 (3° provvedimento).

« Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. *(È approvato).*

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (682).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950.

Proseguiamo nello svolgimento degli ordini del giorno. L'onorevole Firrao ha presentato il seguente:

La Camera dei deputati,

rilevato che l'indirizzo della politica ferroviaria, nella valutazione dei rapporti fra strada e rotaie, non può essere orientato verso un permanente regime di controllo, perché incompatibile con il progresso tecnico;

raccomanda:

di potenziare lo sfruttamento delle diverse caratteristiche rispettivamente proprie ai mezzi di trasporto su strada e a quelli su rotaia;

di incrementare gli studi relativi, ampiamente dotando gli istituti di sperimentazione e di ricerca tecnica dipendenti dal ministero dei trasporti;

di volgere l'attività amministrativa e tecnica del ministero verso la graduale soppressione di ogni vincolismo che contrasti allo sviluppo dei trasporti su strada;

di sviluppare a mezzo di continui aggiornamenti tecnici le caratteristiche di velocità che sono proprie dei trasporti su rotaia.

Ritenuto inoltre che le ferrovie, per la particolare capacità di promuovere lo sviluppo economico e creare con i benefici del civile progresso condizioni di vita migliore alle popolazioni servite, rappresentano un servizio sociale, che non può essere vincolato ad un particolare bilancio economico, laddove i servizi automobilistici per essere subordinati ad esigenze di rendimento dei capitali investiti, nascono dove già si sono affermate sufficienti correnti di traffico,

raccomanda:

di tenere in particolare considerazione le conseguenze che ne discendono per il Mezzogiorno, talché il valore della maglia ferroviaria di queste regioni raggiunga al più presto con nuove costruzioni il valore medio nazionale.

Ritenuto infine che risponde ad una esigenza di progresso tecnico unanimemente riconosciuta la unificazione dello scartamento ferroviario;

raccomanda:

di non consentire nuove costruzioni di ferrovie a scartamento ridotto, incoraggiando e sussidiando la graduale trasformazione con scartamento ordinario delle ferrovie a scartamento ridotto già in esercizio.

Non essendo presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

Gli onorevoli Girolami e Monticelli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Camera,

rilevato che la ricostruzione ferroviaria programmata con gli stanziamenti triennali della legge Einaudi, 14 settembre 1947, sono già stati tutti impegnati fino al 30 giugno 1951 e che di conseguenza la ricostruzione stessa deve necessariamente venire interrotta;

che un ritardo nei lavori ancora necessari comporta una conseguente maggiore spesa di esercizio e quindi un ritardo al risanamento del bilancio delle ferrovie dello Stato;

invita il Governo:

a presentare al più presto al Parlamento i provvedimenti intesi ad ottenere il finanziamento dei lavori stessi con pagamenti differiti che consentano la ripresa dei lavori.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

L'onorevole Girolami ha facoltà di svolgerlo.

GIROLAMI. L'ordine del giorno rileva la preoccupazione della nazione, che senza dubbio ha eco anche in Parlamento, che i lavori di sistemazione e di ampliamento della rete ferroviaria possano arrestarsi per mancanza di mezzi. Mi pare eloquente di per se stesso. Non vi è bisogno di illustrarlo. L'assenso dell'onorevole ministro, così come quello di molti colleghi, mi dispensano dal farlo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bima, Scotti Alessandro, Cagnasso, Sabatini, Ferraris, Chiaramello e Giaccherò hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Camera,

riconoscendo che la riapertura al traffico delle linee di comunicazione internazionali è premessa di pacifico sviluppo delle relazioni tra i popoli,

fa voti:

perché il Governo, perfezionando le trattative col Governo francese, si adoperi affinché sia sollecitamente ripristinata la linea ferroviaria Torino-Cuneo Ventimiglia-Nizza.

Non essendo presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

Gli onorevoli Camposarcuno, Sammartino e Sedati hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Camera,

constatata la situazione di grande disagio nella quale si trova il Molise per la mancata ricostruzione, dopo cinque anni dalla fine della guerra, delle linee ferroviarie Isernia-Vairano e Sulmona-Vairano;

rilevato che tale stato di cose pregiudica gli interessi vitali della regione, che è altresì collegata ai grandi centri con lunghi e costosi percorsi;

considerato che il Molise è una delle poche regioni d'Italia, nella quale la ricostruzione ferroviaria non è stata affettuata, malgrado le poche linee esistenti ed indispensabili della sua vita,

impegna il Governo:

a provvedere, senza indugio, alla ricostruzione dei tronchi ferroviari Isernia-Vairano e Sulmona-Vairano, che sono di assoluta necessità per la vita della regione molisana.

L'onorevole Camposarcuno ha facoltà di svolgerlo.

CAMPOSARCUNO. Mi consenta l'onorevole ministro che io gli segnali il grande disagio in cui si trova il Molise per la mancata ricostruzione del tronco ferroviario Isernia-Vairano e del tratto Roccaraso-Carpinone sulla linea Sulmona-Vairano.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Queste ricostruzioni sono già in programma.

CAMPOSARCUNO. La ringrazio, onorevole ministro. Ella non ignora la importanza del problema ferroviario della mia regione, perché varie volte i parlamentari molisani lo hanno a lei segnalato, trovando, da parte sua, la più viva comprensione.

Il mio ordine del giorno, al quale hanno aderito i colleghi molisani, pone innanzi al Parlamento, in tutta la sua gravità, l'incresciosa situazione nella quale versa la mia regione per la mancata ricostruzione delle sue poche linee ferroviarie.

La guerra è finita da cinque anni; la rete ferroviaria nazionale ormai è stata ricostruita quasi per intero, con una rapidità che torna a vanto dell'amministrazione del Ministero dei trasporti. È doloroso constatare che, in questo quadro della rinascita italiana, il Molise è tra le regioni più trascurate. Delle linee ferroviarie che l'attraversano, sono state ricostruite solo quella Campobasso-Teroli e Campobasso-Benevento, che erano le meno danneggiate. Il tronco Campobasso-Vairano si spezza a Isernia; la Sulmona-Vairano è ripristinata in parte e non consente al Molise le comunicazioni con gli Abruzzi verso Sulmona ed Aquila.

Le conseguenze di tale stato di cose sono gravissime. Il Molise, particolarmente nella zona montana, è tagliato fuori dalle naturali linee di comunicazione con Roma e Napoli. Per raggiungere queste città occorre servirsi della linea di Benevento, allungando il percorso di molti chilometri, particolarmente per Roma, con grande perdita di tempo ed aggravio non lieve di spesa.

La mancata ricostruzione dell'intero tronco della Sulmona-Vairano pone in condizioni di grave disagio le zone dell'alto Molise e del Sangro, martoriate tanto crudelmente dalla guerra, che sono prive di ogni comunicazione ferroviaria.

Né si dica che vi sono gli autotrasporti; questi mezzi sono insufficienti e non possono usufruirne tutti i comuni. Faccio rilevare che fra breve, in quelle zone, cadrà la neve che renderà assai difficili i traffici, anche degli automezzi, per lunghi mesi, sino alla primavera inoltrata. E buona parte del Molise rimarrà, così, completamente isolata, con

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

incalcolabili danni per quelle laboriose popolazioni.

Intanto, dato lo stato attuale di cose, non si prende in esame il completamento della Sangritana né il ripristino della Agnone-Pescolanciano. Ciò aggrava enormemente la situazione, perché buona parte del Molise resta senza le indispensabili comunicazioni. Eppure trattasi di una linea ferroviaria, quella della Sulmona-Vairano, assai importante; vi confluivano tronchi di cinque capolinea, ferrovie e rotabili assai importanti. I danni derivanti da tale penosa situazione sono enormi nel settore agricolo, commerciale ed industriale. È cessato l'incremento turistico che si era sviluppato in quelle zone con grandi fatiche e sacrifici. Sotto tale aspetto, vi è tutto da rifare.

Un convegno tenuto a Casteldisangro il 26 settembre scorso ha posto in rilievo i grandissimi danni derivanti dalla mancata ricostruzione della Vairano-Sulmona, che ha importanza decisiva per gli Abruzzi e il Molise, e si è invocato l'immediato intervento del Governo, perché, come per le altre regioni d'Italia, anche per il Molise e gli Abruzzi siano stanziati i fondi necessari per la rinascita delle due regioni.

Io sono certo di essere l'interprete fedele delle esigenze della mia regione nel richiedere l'impegno del Governo di venire incontro immediatamente alle necessità impellenti e indilazionabili della gente molisana, che è paziente sì, ma è assai sensibile alle ingiustizie, di cui sente tutta l'amarezza.

Sin dalla Costituente si è invocata la ricostruzione ferroviaria nel Molise, con una insistenza che è sembrata, a volte, eccessiva. Da tanti comuni delle nostre montagne è giunta sovente a noi angosciata, accorata e persistente, la voce dello sconforto per la penosa loro situazione, derivante dall'isolamento che sa di abbandono.

Onorevole ministro, noi non le chiediamo di perfezionare gli impianti ferroviari del Molise, di abbellire le nostre stazioni, di istituire corse di treni rapidi; noi le chiediamo invece di soddisfare le nostre vitali necessità, di ricostruire la nostra rete di comunicazioni che la guerra ha distrutta.

Assistiamo ogni giorno alla spesa di miliardi per la ricostruzione ferroviaria italiana, che è ormai quasi un fatto compiuto. Perché deve fare eccezione il Molise? Perché non si dà modo alla impresa Di Penta, che è fra le più serie ed attive d'Italia e tante benemerenze ha acquistato per importanti lavori eseguiti, di continuare, senza interruzioni, i

lavori del viadotto di Santo Spirito in Isernia che, col completamento del tratto Isernia-Vairano, ricongiungerebbe il Molise alla Campania e a Roma per la sua via naturale?

Onorevole ministro, io la ringrazio dell'interessamento col quale visibilmente segue il mio discorso e del consenso che dimostra per le mie segnalazioni e per le mie richieste; essi mi sono di grande conforto e mi aprono il cuore alla speranza che, nella discussione del prossimo bilancio, io non abbia più a lamentare l'attuale stato di cose nel Molise.

Questa anzi è la mia certezza; ma gradirei dalla sua cortesia una formale assicurazione, anche perché l'onorevole Angelini, nella sua relazione, ha fatto qualche proposta che mi ha allarmato. A pagina 4 ha scritto: « Dovendosi ancora decidere in merito alla ricostruzione o trasformazione di molti complessi ferrotranviari, occorre porsi il problema se sia opportuno per molti di essi mantenere il servizio di trasporto di viaggiatori, quando è ben risaputo che tale servizio comporta oneri di orario, di materiale e di personale tali da far quasi sempre fatalmente conseguire risultati fortemente passivi nell'esercizio dell'azienda e mentre, spessissime volte, tali servizi di trasporto passeggeri possono essere facilmente sostituiti con servizi automobilistici da affidarsi con preferenza in concessione alle stesse aziende ferrotranviarie, le quali, soppresso il servizio passeggeri, potranno perfezionare utilmente la loro attività nel settore del trasporto delle merci ».

Ed ancora: « La imprescindibilità di un rigoroso esame circa la necessità e l'opportunità dell'intervento dello Stato nella ricostruzione del settore ferrotranviario balza evidente solo che si consideri come sia perfettamente inutile sacrificare ingenti somme là dove questo sacrificio non coincide col ripristino di una impresa insostituibile, di effettivo interesse pubblico ed economicamente attiva ».

A pagina 11 l'onorevole Angelini ha scritto: « In materia di ricostruzione, dobbiamo peraltro molto lealmente osservare che gran parte della ricostruzione ferroviaria si è fatta adottando un principio quasi assoluto, quello cioè di ricostruire o di riparare, con molta, spesso con troppa larghezza, le opere distrutte, senza preoccuparsi di approfondire le indagini sulla opportunità od utilità di alcune ricostruzioni ferroviarie — specialmente di carattere secondario — che più razionalmente avrebbero potuto evitarsi per soddisfare le esigenze del traffico con mezzi più appropriati e che pure hanno assorbito una notevole quan-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

tità dei miliardi messi a disposizione della ricostruzione in questo settore.

« In generale, comprendiamo come sia stato spesso difficile resistere alle pressioni politiche locali, reclamanti ad ogni costo la ricostruzione di linee che, viste in un sano, organico ed aggiornato programma di trasporti, avrebbero dovuto spesso essere tralasciate e sostituite con mezzi più economici e più moderni.

« Sarà opportuno che questo rilievo, necessario, sia tenuto presente nella ulteriore fase della ricostruzione, anche per resistere a numerose iniziative tendenti ad ottenere la costruzione di nuove linee ferroviarie.

« Si assiste infatti oggi ad una gara, ad una corsa verso la richiesta di nuovi impianti ferroviari che deve essere infrenata nei limiti strettamente necessari, per risolvere quei problemi del traffico di preminente carattere nazionale sopraenunciati e che non potessero essere affrontati e risolti diversamente, cioè con altri mezzi più idonei, meno costosi, e la cui costruzione ed esercizio coincida con gli interessi dell'Amministrazione ferroviaria ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Per il momento.

CAMPOSARCUNO. Questo, onorevole ministro, non accada per il Molise; sarebbe la più grande iattura per quelle popolazioni! Fra breve nella mia terra, lo ripeto, incomincerà a cadere la neve e gli automezzi potranno essere adoperati solo saltuariamente, con lunghe interruzioni. In alcuni inverni passati, a causa delle nevicate abbondanti, è stato interrotto spesso persino il servizio ferroviario sulla linea Carpinone, Sulmona, Aquila.

Se le proposte dell'onorevole Angelini potranno avere ragione di essere prese in considerazione per altre zone d'Italia, è da escludersi assolutamente che fra queste possa essere compreso il Molise che, solo con la ricostruzione della Sulmona-Vairano, potrà riprendere le sue normali comunicazioni con Napoli e Roma.

Voglia dirmi, onorevole Corbellini, su questo punto, una parola di assicurazione, che tranquillizzi la mia gente già tanto allarmata e demoralizzata.

Onorevole ministro, di recente un giornalista americano ha compiuto un viaggio nelle varie regioni d'Italia ed è stato anche nel Molise; egli è rimasto dolorosamente sorpreso dello stato di miseria e di abbandono nel quale versa in particolar modo la gente dell'alto Sangro; non è estraneo a tale dolorosa situazione l'isolamento nel quale quella zona si trova da ormai cinque anni.

L'amministrazione ferroviaria ha compiuto vari miracoli nell'opera di ricostruzione compiuta dal popolo italiano, dopo la sanguinosa guerra che ha sconvolto il mondo. Assistiamo ogni giorno, con legittima soddisfazione, alla superba affermazione del lavoro e del genio italiano, che segnano un tempo di primato. Gli stranieri ne sono ammirati perché hanno ancora una volta la prova delle mirabili ed insopprimibili virtù di nostra gente.

Io le chiedo, onorevole Corbellini, che ci sia restituito quello che la guerra ci ha tolto, che ci siano ricostruite le nostre linee ferroviarie, che la Sulmona-Vairano sia un fatto compiuto nell'Anno Santo.

Questo impegno suo e del Governo io invoco; un impegno che sia mantenuto e non costituisca un'amara delusione.

Voglia accogliere, onorevole ministro, per la tranquillità della mia gente, il mio ordine del giorno.

È un atto di giustizia che il popolo molisano attende e di cui è tanto degno. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli De' Cocci, Biagioni e Carcaterra, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Camera,

considerato che le concessioni in materia di autoservizi, nonostante l'avvenuto ritorno alla normalità, risultano tutte a carattere provvisorio, anche quelle che furono dichiarate definitive prima della guerra, benché la legge 18 settembre 1939, n. 1822, preveda che la concessione provvisoria non debba di regola superare i due anni;

rilevato l'errato indirizzo seguito dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile che, avvalendosi della mantenuta provvisorietà delle concessioni, attribuisce le stesse con preferenza alle aziende ferrotranviarie, non come naturale sostituzione od integrazione della ferrotranvia con autoservizi, ma come invadenza di autolinee già da lunghi anni gestite da altri concessionari particolarmente benemeriti, per avere assicurato i traffici anche in periodo di emergenza;

invita il ministro dei trasporti ad applicare integralmente la legge sopra ricordata sulla disciplina degli autoservizi per quanto si attiene alle concessioni.

L'onorevole De' Cocci ha facoltà di svolgerlo.

DE' COCCI. Lo mantengo, ma rinuncio a svolgerlo.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

PRESIDENTE. Sta bene. L'onorevole Clerici ha presentato il seguente ordine del giorno:

La Camera

invita il Governo a prontamente studiare una riforma della legge 28 settembre 1939, n. 1822, circa le concessioni governative all'industria privata di servizi automobilistici, che abroghi tutte le disposizioni di carattere corporativo fascista, adeguandola ai nuovi principi giuridico-politici della repubblica e a presentare conseguentemente un disegno di legge al Parlamento;

e, in particolare, invita l'onorevole ministro dei trasporti ad affrettare l'emanazione del regolamento della legge 22 gennaio 1948, n. 118, venendo incontro alle richieste dei danneggiati dallo spossessamento dei loro automezzi a causa di eventi bellici.

Ha facoltà di svolgerlo.

CLERICI. Col primo punto dell'ordine del giorno io invoco da parte del ministro e del Governo una revisione, con un conseguente disegno di legge da presentare al Parlamento, della legge 28 settembre 1939, n. 1822, che riguarda le concessioni governative all'industria privata di servizi automobilistici, in quanto questa legge, come molte leggi lasciateci dal « benemerito » regime fascista, è impregnata ancora di principi corporativi fascisti: se si sono epurati gli uomini, infatti, (in gran parte poi disepurati), non si sono epurate abbastanza le leggi.

Per esempio, le lamentele che sento in alta Italia riguardano le concessioni delle nuove linee automobilistiche, particolarmente quelle servite da modesti automezzi, che fanno servizio tra paese e paese e che percorrono pochissime decine di chilometri. Che cosa avviene? Avviene che, con il sistema oggi invalso nel Ministero, per cui la esclusività viene intesa in modo rigoroso per tutti e, d'altra parte, col sistema dei divieti stabiliti dalla legge, si giunge a costituire quel regime di privilegio e di monopolio, che, se era consono allo schema corporativo fascista, mi pare non sia più compatibile con i nostri principi giuridici attuali. Avviene soprattutto questo: che quando si chiede la concessione d'una nuova linea tra paese e paese, vi sono spesso in gara due o tre concorrenti, chiamati ditte, ma in realtà artigiani, garagisti, che hanno messo insieme quei pochi milioni guadagnati durante la guerra; vi sono in gara queste due o tre persone che cercano di fare un percorso diverso. Ottengono l'appro-

vazione da parte dei competenti uffici regionali, i quali di massima approvano tutto, e lasciano al Ministero l'ingrato compito di negare. Queste persone ottengono il consenso dei sindaci dei comuni, e poi sentono dirsi: la concessione è per uno soltanto; per l'altro no, malgrado che il percorso sia diverso. Questo crea il sospetto che vi siano delle preferenze; si fanno delle insinuazioni a carico dei burocrati, per quanto infondatamente; si pensa che qualcuno sia favorito.

Che il Governo debba vigilare non solo sulla parte tecnica, ma su quella amministrativa, è evidente, come è evidente che lo Stato debba preoccuparsi, magari, anche con imposizioni applicate su questi autoservizi a che non si faccia una illecita concorrenza alla rotaia sia pubblica che privata; questo è sacrosantamente giusto, ma poi, stabilito questo, mi pare che il principio di libertà debba essere sancito nel progetto di legge.

Ancora più breve sarò, per quello che riguarda il secondo punto del mio ordine del giorno. Con legge 22 gennaio 1948, n. 118, si è venuti incontro a quelle molte decine di migliaia di privati proprietari di automobili, che si sono visti, durante l'occupazione tedesca, il periodo partigiano, l'occupazione alleata, spossessati delle loro vetture. Sono 50 o 60 mila persone, le quali hanno visto portati via i loro automezzi, che erano molte volte strumento del loro lavoro. Con questa legge si è cercato di riparare a questo bisogno, stabilendo una norma che dovrebbe rendere giustizia. Il ministro, per la stessa legge, ha il dovere di provvedere al regolamento per renderla applicabile. Ora, onorevole ministro, sono passati quasi ventitré mesi dal 22 gennaio 1948, e il regolamento non è ancora uscito.

CORBELLINI, Ministro dei trasporti. È pronto.

CLERICI. Va bene che sia pronto, ma bisognerebbe emanarlo. Non ho altro da dire: prego il ministro di accogliere il mio ordine del giorno. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bonino e Saija hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Camera

invita il Governo ad iniziare, conforme le promesse più volte fatte, i lavori sul nuovo tronco ferroviario Giardini, Randazzo, Leonforte.

L'onorevole Bonino ha facoltà di svolgerlo.

BONINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il nostro ordine del giorno ha lo scopo

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

di sentire confermato l'impegno che più volte in conversazioni private, in lettere ufficiali ed in risposte ad apposite interrogazioni, l'onorevole ministro ha preso per la costruzione della ferrovia Giardini-Randazzo-Leonforte. In realtà, è bene che gli onorevoli colleghi sappiano che non si tratta di costruire *ex novo* una linea ferroviaria, ma solo di collocare l'armamento, perché da vari anni, anzi decenni, sia il tracciato che le opere murarie, ponti, caselli, stazioni, sono completate. Si tratta quindi non di incominciare, ma di portare a compimento un'opera che dovrà valorizzare sia la ricca produzione della valle dell'Alcantara, sia buona parte della provincia di Enna, servendo circa trenta grossi paesi, la cui produzione è normalmente destinata alla esportazione. Un intenso traffico di passeggeri e il movimento delle merci, che oggi debbono essere trasportate a dorso di mulo nei primi tratti e poi in camion, la produzione di cereali, formaggi, agrumi, vini, oli e l'importazione di concimi chimici, di materiale da costruzione, legnami, assicurano, sulla scorta di elementi da me diligentemente raccolti, alla nuova ferrovia un esercizio prospero ed attivo.

La costruzione della nuova ferrovia servirà, inoltre, a valorizzare le bellezze panoramiche di quelle contrade, attraverso un tracciato che si svolge in buona parte con la vista meravigliosa dell'Etna. Occorre quindi che l'onorevole ministro rinnovi l'impegno e dia assicurazione che la spesa occorrente sarà approntata, prelevando i fondi dallo stanziamento E. R. P. destinato per questi lavori. Da tre anni, per le assicurazioni ricevute, alimentiamo la speranza e la pazienza di quelle laboriose popolazioni. Occorre domani poter dire: il Governo, che in passato ha promesso, oggi incomincia a mantenere.

Attendo, quindi, dall'onorevole ministro una chiara, precisa parola di conferma, che valga a rinnovare la fiducia e a dare la certezza che entro il primo semestre del 1950 si incominceranno i lavori con il fermo proposito di condurli celermente a compimento.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Possiamo dare assicurazione; la cosa è già prevista.

BONINO. Vorremmo che almeno nel primo semestre del 1950 i lavori venissero iniziati.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. La realizzazione dell'opera è legata ai finanziamenti; se i finanziamenti verranno prima, inizieremo anche prima.

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

La Camera dei deputati,

invita il ministro dei trasporti a risolvere la questione degli agenti della Polfer di Verona e Palermo, licenziati per ragioni indipendenti da loro;

a dare disposizioni, affinché siano rispettate le 48 ore settimanali, negate a certe categorie di personale esecutivo delle ferrovie dello Stato, obbligato a prestazioni di 56 e 60 ore settimanali;

a dare possibilità agli agenti assunti in seguito a concorsi compartimentali negli anni 1925-26-27 e molto tardi sistemati, la possibilità di riscattare tutto il periodo di avventiziato, ciò che comporterebbe loro il riconoscimento e il godimento di una anzianità che hanno di fatto.

Ha facoltà di svolgerlo.

TOMBA. Sono tre le questioni che io sottopongo all'onorevole ministro. V'è innanzitutto un problema che bisognerebbe cercare di risolvere in qualche modo: circa 200 agenti della polizia ferroviaria, per ragioni che non dipesero dal loro comportamento, ma per motivi d'indole burocratica, sono stati licenziati. Ora questi agenti, che non sono demeritevoli, che hanno fatto sempre il loro dovere, hanno diritto ad essere inquadri, come i loro compagni, nel Ministero dei trasporti.

Un'altra preghiera rivolgo al ministro, per quel che concerne le quarantotto ore settimanali. Esse non vengono rispettate e diventano, per certi agenti di categorie esecutive, 56-60 ore. Ove poi si consideri che questo lunghissimo servizio non viene sempre prestato in stazioncine, dove può dirsi che si stia di casa e bottega, ma viene di sovente prestato presso impianti lontani dalle abitazioni, queste 56-60 ore debbono molto spesso essere considerate ulteriormente aggravate.

Queste ore di servizio non vengono poi prestate soltanto da agenti che abbiano mansioni di mera sorveglianza e che praticamente non facciano nulla, ma vengono prestate spesso anche da agenti che esplicano un vero e proprio lavoro, quali, ad esempio, quelli addetti alla trazione.

Infine segnalo questo caso. Vi sono alcuni agenti che sono stati assunti nel 1926 e nel 1927 mediante concorsi compartimentali e che sono rimasti, poi, avventizi per ben 10 o 12 anni, finché non si è poi aperto loro lo spiraglio di un concorso interno. Ora, costoro

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

hanno richiesto di poter riscattare, ai fini dell'anzianità utile per il collocamento in pensione, il loro lungo periodo di avventiziato. Ciò è stato concesso loro, invece, soltanto in parte, in ragione, mi sembra, di cinque anni.

Ora, è giusto che essi aspirino a riscattare totalmente il periodo di avventiziato, per poter fruire a suo tempo di un trattamento di pensione integrale.

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

La Camera,

considerata la limitazione della rete ferroviaria in Sardegna (statale e complementare);

ritenuto che per la rinascita della Sardegna assunta a Ente autonomo sia condizione prima ed indispensabile il potenziamento delle comunicazioni ferroviarie;

invita il Governo:

a sottoporre all'esame del Parlamento, alla prossima ripresa dei lavori, il progetto di legge che il ministero dei trasporti fin dall'aprile scorso ha annunciato di avere predisposto per avviare a soluzione i problemi della rete ferroviaria sarda, ponendo al primo piano la costruzione;

1°) di un nuovo tronco ferroviario Olbia-Palau necessario per completare la rete ferroviaria nord-orientale dell'Isola;

2°) un nuovo tronco ferroviario diretto Sassari-Giave, accorciando così di 15-20 chilometri il percorso Sassari-Cagliari e collegando alla ferrovia gli importanti comuni di Usini, Ittiri, Thiesi e Cheremule;

3°) di una terza rotaia sulla Sassari-Portotorres, per incrementare il traffico merci da e per Portotorres, principale porto commerciale in continuo sviluppo nella parte settentrionale della Sardegna.

Ha facoltà di svolgerlo.

POLANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la Sardegna, l'8 maggio di quest'anno, ha eletto il suo primo Consiglio regionale: il popolo sardo ha così finalmente conseguito quella autonomia per la quale hanno lottato per molti decenni i suoi figli migliori. Assurgendo a regione autonoma, si è aperta per la Sardegna la via della rinascita, con il potenziamento di tutte le sue abbondanti risorse naturali.

Ma non può esservi rinascita economica né elevamento sociale, non può esservi rinnovamento della vita sarda, senza che sia affrontato e risolto il fondamentale problema delle comunicazioni e dei trasporti.

Se la Sardegna è all'ultimo posto fra le regioni d'Italia per lo sviluppo della rete stradale, avendo solo 192 metri di strada per chilometro quadrato (e la maggior parte di cattive strade), non certamente meglio stanno le cose per quanto concerne le comunicazioni ferroviarie. Vi è, particolarmente, tutta una zona della Sardegna, quella orientale, dotata di un sistema di comunicazioni di scarsissima efficienza. Vi sono vaste zone, come il Goceano e l'Ogliastra, che hanno comunicazioni veramente pietose. E, se nella rete statale possiamo constatare qualche miglioramento, vi è tuttavia il problema della rete complementare prevalente in Sardegna che si trova in una situazione scandalosa.

Queste cose sono note al ministro dei trasporti e al Governo. Nell'aprile scorso l'onorevole ministro dei trasporti fece alla radio delle dichiarazioni sulla sistemazione dei trasporti ferroviari dell'Isola. Ho sotto gli occhi quelle dichiarazioni e ne leggo la conclusione:

« Da tempo desidero ritornare in Sardegna per rendermi conto delle condizioni e dei trasporti terrestri e dell'urgenza dei lavori da eseguire, ma le molteplici cure del Ministero me lo hanno sino ad oggi impedito. Ho però pregato l'amico onorevole Mattarella, sottosegretario per i trasporti, di esaminare sul posto quanto si è fatto e quello che attualmente si esegue. Egli me ne riferirà fra alcuni giorni; posso intanto sin d'ora promettere che, non appena la regione sarda avrà democraticamente eletto i propri amministratori, discuteremo e graderemo l'urgenza di quello che si deve ancora fare. In un ambiente sereno e fattivo, decideremo quindi in piena concordia di spirito e di volontà ricostruttiva ».

Orbene, nell'aprile scorso il sottosegretario onorevole Mattarella venne infatti in Sardegna per incarico del ministro. Esaminò la situazione, si rese conto delle condizioni della rete ferroviaria sarda e studiò i bisogni dell'isola. In quella occasione l'onorevole Mattarella ebbe a fare delle dichiarazioni che mi permetto ricordare. Dopo aver dichiarato che il Ministero dei trasporti si proponeva di provvedere al miglioramento e al potenziamento degli impianti delle linee esistenti nell'isola, l'onorevole sottosegretario aggiungeva testualmente: « Tutto ciò comporterà una spesa aggirantesi sui due miliardi di lire e potrà essere realizzata in un triennio. Il Ministero dei trasporti ha già predisposto il testo del disegno di legge che sarà tra breve sottoposto al Consiglio dei ministri ».

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Si era allora alla vigilia delle elezioni sarde, ma io non voglio neppure lontanamente pensare che si trattasse di promesse preelettorali ad uso dei partiti di Governo. Tuttavia, sono passati da allora sei mesi, ma del progetto di legge già predisposto dal Ministero dei trasporti non se ne sa niente.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È già quasi pronto e sarà esaminato prossimamente dal Consiglio dei ministri. Il ritardo è dovuto a ragioni relative al finanziamento.

POLANO. Intendevo appunto chiedere al ministro informazioni a tale proposito. Quando questo progetto di legge andrà al Consiglio dei ministri? E in che cosa consiste? Io spero che ella, onorevole ministro, accetti la mia richiesta di sottoporre il progetto di legge all'esame del Parlamento alla ripresa dei lavori. Inoltre le chiedo di porre in primo piano, nel programma di sistemazione dei trasporti ferroviari della Sardegna, la costruzione di alcuni tronchi necessari allo sviluppo, al potenziamento delle comunicazioni e del traffico nella parte settentrionale e nord orientale dell'Isola. È necessaria anzitutto la costruzione di un tronco ferroviario che colleghi Olbia con Palau. Si tratta di un percorso di 30 chilometri soltanto: ma questo tronco verrebbe a completare la rete ferroviaria della parte settentrionale dell'isola, collegandola direttamente, via Olbia, con Palau e La Maddalena. La linea Olbia-Palau darebbe notevole incremento a tutta l'attività commerciale nella parte settentrionale dell'isola, e ne faciliterebbe l'attività industriale essendo essa situata nella Gallura dove vi è il centro della produzione sugheriera sarda.

È pure da segnalare la necessità di un nuovo tronco diretto Sassari-Giave, che accorcerebbe il percorso Sassari-Cagliari di 15-20 chilometri e collegherebbe alla linea ferroviaria gli importanti comuni di Usini, Ittiri, Thiesi e Cheremule.

Insisto anche io su quanto già segnalato da un altro collega sardo, e cioè: sulla necessità della terza rotaia nel tronco Sassari-Portoferrus per agevolare lo sviluppo del traffico merci da e per Portoferrus, che è il principale porto commerciale nella parte settentrionale della Sardegna.

Si ricordi, onorevole ministro dei trasporti, che la Sardegna, ora che ha eletto democraticamente i suoi amministratori, attende che ella provveda sollecitamente ad esaminare a decidere con l'ente regione, il programma di lavoro per la sistemazione e lo

sviluppo dei trasporti ferroviari dell'isola, indispensabili alla sua rinascita.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Troisi, Vocino, Giammarco, Coli, Saija, Cimenti e Monticelli non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato allo svolgimento dei loro ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Angelini, il quale darà ragione anche del seguente ordine del giorno proposto dalla Commissione:

« La Camera, in sede di approvazione del bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1949-50,

preso atto della relazione presentata dalla competente Commissione parlamentare, dei rilievi in essa contenuti e delle direttive in essa tracciate;

ritenuto che è urgente affrontare, con decisa volontà di risolverlo, il problema dei rapporti correnti fra trasporti su rotaia e su strada;

considerato che si tratta di due settori di traffico di natura diversa oggi fra loro in concorrenza disordinata e dannosa, ma che debbono essere, nell'interesse del paese, efficacemente coordinati in un superiore piano di collaborazione e di onesta concorrenza, col porre i diversi mezzi di trasporto sullo stesso piano economico di esercizio, senza superati concetti protezionisti, ma coll'intento di offrire all'utente il minor prezzo corrispondente al minor costo del trasporto effettuato;

ritenuto che il Ministero dei trasporti, così com'è costituito, non è in grado di dominare e risolvere l'accennato problema per difetto e carenza della sua struttura;

ritenuto che insieme con le modifiche di struttura del Ministero deve realizzarsi una profonda revisione legislativa, che concentri nel Ministero dei trasporti tutta la competenza relativa alla materia di qualsiasi trasporto su strada, dalla costruzione all'esercizio, con particolare riguardo all'adozione di norme innovative che regolino il traffico sulla strada di persone e di cose per coordinarlo col traffico ferroviario, il tutto con particolare riesame del settore fiscale;

ritenuto che anche l'Amministrazione ferroviaria dev'essere posta in grado di deliberare senza interferenze nel proprio settore dalla costruzione all'esercizio,

riconosce

essere inderogabile ed urgente il passaggio dal Ministero dei lavori pubblici a quello dei trasporti della Direzione generale della viabilità ordinaria e delle nuove costruzioni

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

ferroviarie nonché dall'Azienda nazionale autonoma della strada: il tutto onde consentire che il Ministero dei trasporti, riorganizzato nei suoi quadri, uffici e servizi, comprenda interamente i due settori del traffico interessanti la strada e la rotaia, onde coordinarli al centro e con attuazione di decentramento periferico nel superiore interesse del paese».

ANGELINI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, la Commissione dei trasporti quest'anno, nell'esaminare il bilancio che è sottoposto alla vostra approvazione, ha voluto reinserirsi nella vecchia tradizione parlamentare evidentemente non conosciuta dal giovane e simpatico onorevole Ceccherini. Il quale non sa che è proprio in sede di discussione dei bilanci che la tradizione parlamentare vuole si portino all'esame della Camera e all'attenzione del paese i problemi fondamentali di carattere politico, generale e particolare, riguardanti le amministrazioni dei cui bilanci si discute.

È per rispetto a queste tradizioni che, quest'anno, nell'esame di questo bilancio abbiamo voluto esaminare il problema dei trasporti nel nostro paese sotto un profilo politico vasto e profondo; consci che il problema dei trasporti rappresenta, nella vita della nazione, uno degli aspetti fondamentali. Non v'è azienda di carattere industriale, agricolo, artigiano, commerciale nella quale l'elemento « trasporto » non rappresenti un coefficiente di costo del prodotto.

E d'altra parte noi abbiamo sentito che questo problema esige urgenti soluzioni: per cui io mi rammarico che la brevità del tempo non mi consenta di portare sul problema stesso una indagine molto più profonda. Dico che il problema urge non solo per noi, ma urge per tutte le nazioni: siamo di fronte al capovolgimento di una situazione, di fronte ad un bivio: o ancorarci al passato o andare verso l'avvenire. Vi sono una quantità di resistenze e di interessi, anche (se volete) legittimi, che vorrebbero ancorarci al passato; vi sono ancora molte leggi, direi quasi tutte le leggi, che ci ancorano al passato, ma noi dobbiamo superare questo passato e, con visione larga e aderente alla realtà, portarci decisamente sulla via delle riforme innovative e sostanziali.

In questi giorni ho letto che in Francia, ove il problema dei trasporti per la risoluzione del conflitto strada-rotaia è ormai all'ordine del giorno per la sua risoluzione, in questi giorni il ministro dei trasporti francese si è recato appositamente negli Stati

Uniti per poter osservare da vicino come si svolge il traffico in quel grande paese ove gli undici dodicesimi del traffico sono assorbiti dalla strada e solo un dodicesimo è portato sulla rotaia; è andato per portare degli elementi concreti, precisi in questa Francia ove la statistica ci dice che nel mese di giugno di quest'anno sulla linea Lione-Parigi v'è stato un traffico di 3260 veicoli all'ora, il che significa 54 veicoli al minuto!

Il problema dei trasporti è di una vastità notevole, e bisogna che il Parlamento lo affronti. La Commissione lo ha affrontato e ha tracciato delle linee. Noi non vogliamo dirvi che esse siano delle linee perfette di indirizzo; ma sono il contributo di una buona volontà alla risoluzione di questo problema. Le conclusioni della Commissione sono state approvate all'unanimità da tutti i membri della Commissione di qualunque partito: il che significa che tutti hanno avvertito che il problema deve essere ormai impostato e risolto.

Prima di parlarvi del conflitto strada-rotaia poche parole, onorevoli colleghi, circa i problemi riguardanti più strettamente il bilancio del quale noi ci occupiamo.

Voi sapete perfettamente che del Ministero dei trasporti fan parte l'ispettorato della motorizzazione e l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Noi abbiamo osservato che l'ispettorato si trova di fronte, oggi, a una gravissima situazione che incide formidabilmente sul bilancio del Ministero dei trasporti, cioè alla situazione delle ferrotramvie. Il bilancio attuale comporta un onere di 3 miliardi per sussidi straordinari di esercizio alle ferrotramvie.

Vi dico subito che in questo esercizio sarà probabilmente necessario votare un ulteriore stanziamento di altri 3 miliardi per poter provvedere al pagamento dei sussidi straordinari di esercizio a queste aziende. Il che significa che quest'anno il bilancio del Ministero dei trasporti sopporterà un onere di 6 miliardi circa per sussidi straordinari di esercizio: sussidi straordinari, che vengono dati alle ferrotramvie per mantenerle in esercizio. Come ben sapete le aziende ferrotramviarie inviano, alla fine di ciascun mese, a una commissione autorevolmente presieduta dal sottosegretario di Stato, un bilancio della loro gestione mensile sul quale si liquida il sussidio straordinario di esercizio.

Qui si presenta una indagine di carattere sostanziale. Si deve anche per l'avvenire continuare a corrispondere questi

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

sussidi di esercizio? Per risolvere questo quesito occorre chiederci come si è giunti alla corresponsione del sussidio straordinario di esercizio. Si è giunti a ciò dopo la guerra: vi si è giunti, cioè, nel momento nel quale, per lo sconvolgimento portato a queste aziende dalla guerra, abbiamo veduto che, per poter mantenere in vita questi servizi pubblici (perché si tratta di servizi pubblici eserciti su circa 2 mila chilometri di ferrotramvie) bisognava che lo Stato intervenisse, in quanto che la quasi totalità di queste aziende aveva in sé un vero e proprio crollo economico. Nessuna di esse, salvo pochissime eccezioni, era in grado di poter soddisfare le esigenze del pubblico servizio di trasporto con mezzi finanziari propri. E allora lo Stato è intervenuto: ed è anche intervenuto perché nel regime eccezionale del dopoguerra lo Stato ha dovuto imporre, come già praticato per le ferrovie dello Stato, l'adozione di prezzi politici di trasporto che non erano certo dei prezzi economici; lo Stato è intervenuto infine, anche perché una gran parte di queste aziende aveva subito dei notevoli danni dalla guerra.

È questo un problema che ormai va evidentemente affrontato e risolto. Ed in proposito dobbiamo, anzitutto, chiederci se l'istituto delle ferrovie concesse all'industria privata abbia ancora ragione di esistere, così come questo istituto era stato creato oltre 30 anni fa. Allora, onorevoli colleghi, lo Stato ritenne possibile affidare al privato un esercizio di pubblici trasporti partendo dalla certezza che il privato avesse la capacità di poter assolvere questo servizio senza oneri da parte dello Stato e sotto il controllo dello Stato. Quindi, il presupposto dell'istituto delle ferrovie concesse era quello di affidare ad altri, senza intervento economico dello Stato, un servizio pubblico, salvo allo Stato di effettuare i suoi controlli. Questo criterio, che era perfettamente giusto, si è successivamente modificato con l'andare del tempo; e si è modificato quando lo Stato ha cominciato ad intervenire con dei sussidi di costruzione *una tantum* e con dei sussidi fissi di esercizio per tutta la durata della concessione.

Dopo la guerra ho già detto cosa è avvenuto. Ora, se noi vogliamo rientrare nella carreggiata e nello spirito di questo istituto, dobbiamo necessariamente eliminare le ragioni per le quali siamo andati verso la situazione attuale; e per eliminarle, noi dobbiamo, secondo il criterio della Commissione, raggiungere tre traguardi.

Primo: adeguare la sovvenzione chilometrica, spettante all'azienda in base all'atto di concessione, all'attuale svalutazione della lira; adeguamento, del resto, chiesto insistentemente dalle stesse aziende ferrotramviarie; che il Ministero vedrà a quale quota dovrà portarsi: se a quota 50 o a quota diversa.

Secondo: abolizione del prezzo politico di trasporto. A questa abolizione siamo ormai giunti perché quasi tutte le aziende ferrotramviarie si sono portate sul limite del prezzo economico del biglietto, orientandosi anche su quello che è stato l'indirizzo del traffico ferroviario. Giunti a questo punto, noi dovremmo dire: basta, signori; in queste condizioni o voi vivete o, altrimenti, noi non possiamo continuare a farvi vivere con la mentalità del mantenuto.

Terzo: a questo punto spesso non possiamo arrestarci perché dobbiamo considerare che molte di queste aziende non possono vivere di vita economica autonoma perché danneggiate dalla guerra ovvero perché eserciscono i pubblici trasporti con mezzi antiquati, superati dalla tecnica moderna. In questi casi lo Stato deve intervenire, per riparare i danni di guerra e per concorrere al rimodernamento e miglioramento tecnico delle aziende.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

ANGELINI, *Relatore*. Ma questo intervento deve essere fatto partendo dalla precisa convinzione e dalla prova che, una volta raggiunta quella determinata ricostruzione e quel determinato miglioramento di carattere tecnico, queste aziende vivano di vita autonoma; altrimenti, l'istituto delle ferrovie concesse diventa un istituto ibrido, e allora ci troviamo nella ibrida situazione, come per le ferrovie calabro-lucane, per cui lo Stato paga il conto degli altri, senza avere intervento diretto nell'amministrazione. Le ferrovie calabro-lucane, per convenzione fatta non da questo Governo ma da quello fascista nel 1926, ricevono dallo Stato i nove decimi delle perdite di esercizio!

Ebbene, le « Ferrovie mediterranee » che esercitano le ferrovie calabro-lucane hanno presentato al Governo italiano un conto per cui il Governo paga un miliardo all'anno e con questa cifra interviene per coprire i nove decimi delle perdite di esercizio; tanto che la Commissione dei trasporti si è trovata nella condizione di dover approvare la legge per un finanziamento di 900 milioni (naturalmente, finanziamento con rimborso) alle

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

ferrovie calabro-lucane per poterle dotare di 25 automotrici onde modificare la trazione, e ciò unicamente perché, ci si è detto, attraverso questo determinato finanziamento e conseguente miglioramento tecnico, lo Stato invece di spendere un miliardo spenderebbe 700 milioni all'anno.

BONINO. Se le gestisse direttamente lo Stato, quanto spenderebbe?

ANGELINI, *Relatore*, Può darsi che gestendole direttamente lo Stato spenderebbe lo stesso o di più (*Commenti all'estrema sinistra*), ma il problema è un altro: è di vedere se non vi è altra soluzione che questa, se non vi sono possibilità di provvedere, attraverso rimodernamenti o costruzioni di strade, a modificare la situazione attuale. Altrimenti, dovremmo partire dal principio che vi sono settori del traffico dove non vi è altra possibilità che di avere aziende a carattere permanentemente deficitario. Come gli onorevoli colleghi possono constatare, il problema è di notevole volume, sia sotto il profilo politico, che sotto quello tecnico e amministrativo.

Quando io vedo che alcuni colleghi chiedono che certe ferrotramvie o ferrovie secondarie siano fatte funzionare di nuovo, quando sento un collega il quale denuncia che le ferrotramvie sarde non hanno di che poter pagare il proprio personale; quando mi si prospetta tutta questa che è, ripeto, una situazione terremotata in questo ambiente, allora io dico che bisogna camminare non a scacchiere, ma con un andamento rettilineo e che, salvo certe eccezioni, bisogna avere il coraggio il più delle volte di tagliare i rami secchi del traffico e di chiedere che si sostituiscano con rami veramente vegeti e capaci di soddisfare l'interesse del cittadino; perché, onorevoli colleghi, in tutta questa materia — e ne ripareremo fra poco — l'ultimo ad essere ricordato è proprio il cittadino-utente. Si ricordano sempre gli interessi degli altri, ma l'interesse del cittadino-utente in generale non viene ricordato.

Dobbiamo seguire, dicevo, una via rettilinea e ritenere che in molti casi non è affatto vero che soltanto la ferrotramvia o la ferrovia risolvano il problema dei trasporti. Una ferrotramvia o una ferrovia possono spesso essere soppresse ed al loro posto si possono istituire trasporti filoviarri o costruire strade od autostrade istituendovi dei servizi automobilistici.

Naturalmente il piano di sistemazione di questo settore deve essere un piano organico, sia pure — se volete — a lunga realizzazione, ma comunque un piano organico

che permetta di vedere questa politica secondo una linea diretta e non a traverso vie curve che ci impediscono di scorgere il traguardo.

Queste le osservazioni fatte in materia dalla Commissione, soprattutto quando la Commissione stessa si trova di fronte a un programma di spese per ulteriori 54 miliardi da destinare a questo settore dei ferrotramvieri. Dobbiamo dimostrare al paese che questi denari si spendono per sistemare delle aziende e delle reti ferrotramviarie utili al cittadino, insostituibili e con le quali il cittadino è in grado di avere il migliore mezzo di trasporto dal punto di vista tecnico e dal punto di vista economico; dobbiamo metterci in condizioni di dimostrare che, quando si spendono i nostri denari, si spendono con molta avvedutezza e non con leggerezza. (*Approvazioni*).

V'è nell'Italia meridionale e insulare una situazione tutta particolare che deve essere tenuta presente e che può giustificare delle eccezioni alle direttive sovra enunciate. Infatti in quelle zone ad economia depressa la ferrovia e la tramvia sono spesso strumento pilota di valorizzazione industriale, agricola, commerciale e l'intervento dello Stato per sopportare gli oneri totali o parziali di aziende deficitarie ivi esercenti i servizi di trasporto è giustificato e necessario. Perché in questi casi non si pone il dilemma della sostituzione delle ferrovie o tramvie con servizi automobilistici. L'automobilista va in quelle zone soltanto quando vi sarà sorta la fabbrica, sarà sviluppata l'agricoltura, quando vi sarà un'attività produttiva; allora vi andrà per acquisire il traffico e poterlo godere. Quanto ho detto nei confronti delle ferrotramvie, dobbiamo dirlo anche per le ferrovie e specialmente per le ferrovie secondarie. Il ministro mi deve dare atto che tante volte si è fatta la ricostruzione partendo dal principio di ricostruire *sic et simpliciter* quello che è stato distrutto, ed essendo stato ricostruito ciò che è stato distrutto, siamo rimasti ancorati, come ho detto all'inizio del mio discorso, ai vecchi tempi; mentre invece bisognava risolvere il problema del traffico con una concezione più moderna e più aderente alla realtà.

Noi dobbiamo agire utilizzando i progressi dei mezzi di trasporto: noi siamo invece terribilmente ancorati al passato!

Per quanto riguarda le ferrovie, onorevole ministro, siamo d'accordo che il bilancio delle ferrovie dello Stato si deve portare decisamente verso il pareggio, ma verso il pareggio

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

non con l'aumento delle tariffe — perché ormai le tariffe sono state sufficientemente aumentate — ma realizzando l'aumento del traffico; e per aumentare il traffico, me lo permetta l'amico onorevole Corbellini, bisogna superare la vecchia mentalità ferroviaria. Bisogna superare quella mentalità ferroviaria, la quale, in certi casi, sollevando mille difficoltà burocratiche, ostacola invece di favorire il traffico.

Ieri il collega onorevole Imperiale diceva che l'aumento delle tariffe ha portato a una riduzione nel servizio merci: non lo credo. Vedete, nei rapporti delle tariffe bisogna fare questa constatazione: con l'aumento ultimo, che è andato in vigore dal 12 luglio, noi potevamo pensare che potesse esservi un declassamento nel traffico passeggeri (e voi sapete che quando v'è l'aumento dei tabacchi il fumatore si porta verso i tabacchi di minor prezzo).

Una voce a destra. Per pochi giorni.

ANGELINI, *Relatore.* Ciò non è avvenuto perché in agosto e in settembre di questo anno noi abbiamo constatato che per la prima classe il traffico è rimasto uguale; per la seconda classe la percentuale di viaggiatori è stata superiore, per la terza classe è stata uguale.

Nel trasporto delle merci v'è stata, è vero, una certa, momentanea, flessione più che altro dovuta al diminuito, contingente traffico dei porti in questi ultimi mesi, in rapporto all'arrivo di carbone ed altre merci; ma il problema del traffico ferroviario, signori, è un problema più vasto.

Il collega Imperiale diceva che dal 1939 a oggi i passeggeri sono raddoppiati. È vero, però le autolinee che trasportavano un miliardo di viaggiatori-chilometro nel 1938, nel 1948 hanno trasportato 13 miliardi di viaggiatori-chilometro! Nei rapporti delle merci la statistica indica che nel 1948 le ferrovie dello Stato hanno caricato 45 milioni di tonnellate di merci, mentre gli autotrasporti ne hanno caricate 92 milioni di tonnellate.

Ora, siamo di fronte ad una situazione che non si arresta, ma che aumenta tutti i giorni, e in modo sensibile. Vedete, una statistica fatta in questi giorni stabilisce che solo dall'inverno all'estate (vi saranno qui anche delle ragioni di carattere contingente), se voi prendete la camionale Genova-Bolzaneto, l'aumento del traffico nell'estate 1949 in confronto all'inverno 1948-49 è stato del 347 per cento; e questo aumento si ritrova nella Pavia-Casaleggio-Giovi, con il 156 per

cento, nella Ferrara-Adriatica con il 172 per cento, ecc..

D'altra parte la statistica ci denuncia che sulla strada in questo momento si trasportano circa 300 mila tonnellate al giorno con un impiego medio di 60-65 mila automezzi. Siamo di fronte, dunque, ad una situazione di impo- nenza enorme. La possibilità di trasporto di merci sulla strada a mezzo di autotreni è di 5 milioni e mezzo di quintali. Quindi noi ci troviamo in presenza di un fenomeno che sconvolge il trasporto, e non tanto perché le ferrovie non facciano tutto quello che si potrebbe fare, ma perché, quando l'automezzo è arrivato a caricare i 300 quintali, si è realizzato un profondo rivolgimento di carattere tecnico, per il quale molte merci, specialmente quelle ricche, vengono preferibilmente trasportate con gli autotreni anche perché esse sono prese all'origine e, senza trasbordo, rese a destinazione. Le ferrovie come possono difendersi? Possono difendersi facilitando l'acquisizione del traffico e abbandonando tutti gli ostacoli burocratici che intralciano la procedura, dettata da superati regolamenti, per chiedere ed ottenere il trasporto ferroviario.

Fino a poco tempo fa, per esempio, realizzare un raccordo ferroviario era una vera tribolazione. Il raccordo ferroviario, invece, in una sana azienda ferroviaria, dovrebbe essere una cosa facilissima a ottenersi, ed anzi dovrebbe essere la ferrovia ad offrirlo dopo essersi garantita di effettuare un minimo di traffico.

Ma v'è un altro problema: vi sono attualmente in servizio nelle ferrovie dello Stato circa 7.500 carri ferroviari di proprietà privata. Orbene, le difficoltà burocratiche per poter ottenere l'autorizzazione a servirsi di carri propri erano tali da far perdere la pazienza anche a un certosino.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti.* Ora non è più così.

ANGELINI, *Relatore.* Non è più così, onorevole Corbellini, ma era così. Non solo, ma si richiedevano, per il collaudo, delle garanzie superiori a quelle richieste per i carri dello Stato! E allora che cosa credete, che l'amabile sorriso del simpatico direttore generale delle ferrovie possa indurre la gente a venire a servirsi delle ferrovie dello Stato, quando v'è la possibilità di ottenere la stessa cosa, lo stesso servizio, in un modo tanto semplice e spesso tanto più conveniente?

Se la strada d'altronde assolve a determinate esigenze, la ferrovia assolve ad altre determinate esigenze che sono insostituibili.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Bisogna, dunque, che le ferrovie dello Stato potenzino il loro mezzo, perché soltanto così riusciranno ad aumentare il volume del loro traffico.

Fino a ieri, la mentalità ferroviaria era quella di ritenere di poter vivere e progredire comprimendo la libertà degli altri mezzi di trasporto; ma questa mentalità deve cessare. (*Approvazioni*).

Si diceva: dobbiamo vincolare l'attività delle autolinee a vantaggio delle ferrovie dello Stato. No, signori! Bisogna dire invece: vediamo se le autolinee servono il cittadino meglio delle ferrovie dello Stato e, se ciò si verifica, cerchiamo di migliorare i servizi realizzando una onesta e libera concorrenza sul terreno economico e tecnico (*Approvazioni*).

Ciò potrebbe farsi facilmente, se avessimo, fra l'altro, almeno un migliaio di automotrici! Con esse si potrebbero effettuare, per esempio, dei servizi rapidi dalle periferie ai capoluoghi, dalle periferie ai luoghi di lavoro, facendo, così, molta concorrenza alla strada! Ma quando il cittadino ha l'automobile a disposizione, quasi alla porta di casa, è evidente allora che egli carica il suo bagaglio sull'autolinea che lo porta direttamente a destinazione e non va invece alle ferrovie ad aspettare il treno che magari ritarda, che magari non arriva, per doversi poi forse sobbarcare a due o tre trasbordi e arrivare a destinazione dopo molte ore di tribolazioni.

IMPERIALE. E a pagare di meno: questo l'essenziale.

ANGELINI, *Relatore*. Mancano ancora 2.500 carrozze per ricostruire il parco di prima della guerra.

Si è parlato qui di trasporto di mondine e di persone con carri bestiame. È vero: ciò è avvenuto fino ad ora. Adesso l'onorevole ministro ci dice che questo genere di trasporti sarà abolito col 1° novembre prossimo anche perché stanno per entrare gradatamente in esercizio 500 vetture di terza classe. Quindi noi arriveremo verso la primavera ad avere immesso nel materiale rotabile delle ferrovie dello Stato delle nuove carrozze che permetteranno di migliorare il servizio del trasporto passeggeri. E questo è già un buon passo avanti.

Certo si è, onorevoli colleghi, che la ricostruzione ferroviaria deve essere continuata; ma bisogna ricostruire, secondo me, qualche cosa di più sostanziale che non sia del materiale rotabile o delle linee: bisogna ricostruire una diversa mentalità ferroviaria.

Bisogna che l'amministrazione ferroviaria si aggiorni di fronte alla realtà, che tolga la testa da sotto l'ala e vada al sole della concorrenza, signori. Ecco perché — è la terza parte del mio discorso e su di essa io richiamo la vostra attenzione — noi della Commissione dei trasporti abbiamo affrontato il problema della struttura del Ministero dei trasporti, e del coordinamento fra strada e rotaia, seguendo con ciò l'esempio di altre nazioni e ci siamo portati verso il traguardo (per la risoluzione del problema) guardando in faccia la realtà. Può il ministro dei trasporti, con l'attuale struttura del suo Ministero, affrontare e risolvere l'esistente conflitto dei trasporti su strada e su rotaia?

Noi riteniamo di no; perché attualmente al ministro dei trasporti è sottratta la direzione e la deliberazione dei servizi riguardanti la costruzione della strada e delle nuove ferrovie e di quelli relativi alla disciplina generale della viabilità.

Ecco perché noi sosteniamo che è necessario sia data una nuova struttura al Ministero dei trasporti e cioè si faccia il Ministero dei trasporti. Finora il Ministero dei trasporti è stato il Ministero delle ferrovie. Bisogna farlo questo Ministero dei trasporti e per farlo, senza con questo anticipare un conclusione definitiva che potrà prendersi in sede di riorganizzazione della burocrazia e dei ministeri, noi abbiamo denunciato fino da ora questa situazione. Nel campo ferroviario ci troviamo di fronte alle ferrovie dello Stato le quali hanno un proprio ufficio lavori. Le ferrovie dello Stato con l'ufficio lavori hanno fatto circa 170 miliardi di ricostruzioni ferroviarie. Ho sentito pronunciare qui, quasi unanimemente, degli elogi per questa ricostruzione ferroviaria fatta dall'ufficio lavori.

BONINO. Hanno fatto miracoli.

ANGELINI, *Relatore*. Ebbene, dobbiamo rilevare che mentre l'ufficio lavori ha ricostruito le ferrovie dello Stato, distrutte dalla guerra, quando si deve costruire un nuovo, anche modesto, tronco ferroviario bisogna andare al Ministero dei lavori pubblici, poichè la direzione delle nuove costruzioni ferroviarie è ancora presso quel Ministero. Ma vi pare possibile una situazione di questo genere?

Vi erano e vi sono degli anacronismi. Uno è stato eliminato pochi giorni fa dalla nostra Commissione. Sapete che cosa succedeva? Mentre vi è al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni un ufficio lavori che si occupa della manutenzione dei fabbricati e dei beni-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

patrimoniali di quel Ministero, quando quello stesso Ministero aveva la necessità di costruire nuovi fabbricati ad uso delle telecomunicazioni, da chi doveva andare? Si doveva ritenere che andasse al Ministero dei lavori pubblici. No, in questo caso, le nuove costruzioni per le telecomunicazioni le faceva l'ufficio lavori delle ferrovie dello Stato! (Si ride).

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Questa è la legge.

ANGELINI, *Relatore*. Questa «era» la legge. Oggi noi chiediamo che le nuove costruzioni ferroviarie passino dal Ministero dei lavori pubblici a quello dei trasporti per completare il settore delle ferrovie.

Altrettanto noi chiediamo per le strade. Signori, se vogliamo che il Ministero dei trasporti diriga e coordini il traffico della strada e della rotaia noi dobbiamo domandarci: chi dirige l'esercizio deve anche dirigere la costruzione o no? Quando qualcuno di noi vuol fare una casa di abitazione non va dall'architetto a dire di progettargli la costruzione di una casa, ma preventivamente stabilisce la funzionalità, e in base a questa funzionalità fa progettare la costruzione; così pure quando un ente vuol fare un ospedale, stabilisce prima la funzionalità, cioè l'esercizio dell'ospedale, ed in base a questo fa costruire l'edificio; altrettanto si dica per qualsiasi altra costruzione od opera. Ed allora, onorevoli colleghi, quando noi chiediamo che il Ministero dei trasporti sia messo in grado di coordinare il trasporto su rotaia e su strada, così come è stato chiesto in tutti i congressi dagli interessati (perché in effetti tutti i congressi di autotrasportatori hanno riconosciuto la necessità del dirigismo dello Stato nel loro settore), noi diciamo che, per poter assolvere a tale compito, bisogna essere in grado di dominarlo dalla costruzione all'esercizio.

Il ministro dei trasporti, in altre parole, deve potere, per esempio, sopprimere un tronco ferroviario o ferrotramviario o non effettuare il raddoppiamento di un binario, quando le esigenze del traffico siano meglio soddisfatte con la costruzione di una nuova strada o con la sistemazione e miglioramento di quelle già esistenti.

Ecco perché noi diciamo che, come da una parte l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato deve essere posta in grado di dominare il proprio settore dalla costruzione dell'esercizio, dall'altro lato il ricostituito Ministero dei trasporti deve essere posto in grado di dominare il settore della strada dalla costruzione all'esercizio.

Di conseguenza l'azienda autonoma della strada, signori, deve passare al Ministero dei trasporti insieme con la direzione generale della viabilità.

Ecco il quadro che la Commissione dei trasporti oggi presenta alla vostra approvazione: essa lo presenta con voto unanime, perché tutti hanno aderito a quest'ordine del giorno; e perché tutti hanno riconosciuto che esso sustanzia in sé la risoluzione di questo urgente e grave problema del traffico.

V'è, signori, un fatto recente che può servire da insegnamento: intendo riferirmi alla costituzione della giovane repubblica tedesca di Bonn. Essa è stata costituita strutturalmente con lo spirito pratico che è proprio dei tedeschi.

Come hanno costituito il ministero dei trasporti? Esattamente così come la Commissione vi dice che deve essere costituito il ministero dei trasporti in Italia. Ho letto in questi giorni un'interessante articolo sui trasporti della Bizona del professor Fron dal quale risulta appunto che il ministero dei trasporti della nuova repubblica di Bonn unisce in sé, dalla costruzione all'esercizio, i due settori del traffico su rotaia e su strada: ripeto, dalla costruzione all'esercizio. Il professor Fron fra l'altro dice: «...nell'adempimento di questi compiti, qualsiasi lotta di concorrenza fra la strada, le rotaie e le vie fluviali deve essere esclusa *a priori* perché, in un periodo di ricostruzione, un simile problema non deve neppure esistere...». Cioè l'articolaista sostiene (e non intendo perdere tempo leggendovi alcune parti veramente interessanti dell'articolo) che per dirigere questo settore bisogna possederlo in modo unitario, sfrondando tutto quanto vi è di burocratico per arrivare ad un esatto coordinamento dei servizi.

Si può oggi fare una cosa del genere in Italia? Francamente io penso di no. Considerate, per esempio, che noi abbiamo una quantità di servizi che sono in diretta e violenta concorrenza con le ferrovie. Per quale ragione noi non ci mettiamo in condizioni di creare dei servizi cumulativi per cui chi prende l'autolinea abbia già il biglietto per la sua destinazione terminale in ferrovia? Per quale ragione noi non ci mettiamo in condizione di appaltare i servizi marginali attualmente gestiti dall'I. N. T. o dal G. R. A.? Per quale ragione noi non diciamo al trasportatore, concordando con lui una tariffa cumulativa: prendi la merce, portamela, ed io la trasporto più avanti, e faccio così un coordi-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

namento? Per quale ragione non vogliamo appaltare il servizio collettame?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È già in esperimento.

ANGELINI, *Relatore*. Un servizio collettame per cui non si debbano più vedere i treni fermarsi la notte in piccole stazioni per scaricare pochi pacchi e perdere tempo consumando carbone, quando noi potremmo appaltare il servizio collettame a un privato autotrasportatore e dirgli: prendi i colli, distribuiscili a domicilio, però devi fare anche il servizio di raccolta di questi colli e portarli alla ferrovia per essere spediti. Gli esempi sopra riportati servono a denunciare alcuni modi di collaborazione fra strada e rotaia; ma altri e più importanti mezzi per realizzare tale collaborazione si potrebbero escogitare. E per giungere a questo ingente coordinamento fra i due ricordati settori del traffico noi riteniamo che l'ordine del giorno che abbiamo presentato alla Camera troverà il vostro consenso.

Poche parole circa le esigenze finanziarie connesse alla ricostruzione ferroviaria. Sono stati presentati molti ordini del giorno con i quali si reclama il consolidamento della ricostruzione ferroviaria o urgenti incrementi di impianti esistenti. Tutti i vostri ordini del giorno sono degni della massima considerazione. Però, signori, per ricostruire ci vogliono denari e voi sapete che in questo momento le ferrovie dello Stato non dispongono di alcun mezzo finanziario per continuare la ricostruzione.

Abbiamo votato testè una legge che importa lo stanziamento di 20 miliardi, dei quali 16 circa vanno per l'Italia meridionale. Ci auguriamo, onorevole ministro, che il fondo-lire "sganci" questi famosi 20 miliardi.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Speriamo!

ANGELINI, *Relatore*. Ma non bastano 20 miliardi; perché, di fronte alle nostre richieste e alle nostre esigenze di ricostruzione, sapete qual'è il minimo necessario per poter continuare la ricostruzione? Il Ministero denuncia la cifra in 450 miliardi; io la voglio contenere nei limiti di 250 o 300 miliardi. Ed è per questo che a nome della Commissione dico al ministro Pella che il problema del risanamento e del pareggio del bilancio delle ferrovie si può ottenere solo quando le ferrovie siano ulteriormente potenziate sì da poter conseguire un aumento sostanziale del traffico. Ma per potenziare le ferrovie ed aumentare il traffico bisogna terminare questa ricostruzione.

E allora, come escono fuori questi 250 miliardi? V'è un ordine del giorno, presentato dai colleghi onorevoli Monticelli e Girolami, che traccia una linea sulla quale io penso che il ministro debba essere d'accordo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Sono d'accordo, infatti.

ANGELINI, *Relatore*. Noi dobbiamo chiedere al ministro del tesoro e del bilancio che nei prossimi esercizi siano stanziati i fondi necessari a realizzare i 250 miliardi con pagamento differito. In contropartita di tali oneri di bilancio vi sarebbe il corrispondente sgravio degli oneri che il bilancio dello Stato sopporta per fronteggiare le perdite dell'esercizio ferroviario, e ciò perché solo quando avremo completato la ricostruzione potremo realizzare un equilibrio del bilancio ferroviario.

Fra poco verrà alla Camera la legge sulla istituzione del Consiglio superiore dei trasporti. È una esigenza che è sentita da tutti. Circa la composizione di tale Consiglio ho espresso, a nome della Commissione, dei criteri difforni da quelli che hanno ispirato il disegno di legge che è stato presentato dal Governo.

Dobbiamo costituire il Consiglio superiore dei trasporti con l'evidente compito di coordinare il traffico dei settori di trasporto strada-rotaia con i trasporti aerei e con quelli marittimi e di tracciare i problemi di politica generale, in materia di trasporto.

Ma, onorevole ministro, bisogna creare un organo consultivo agile, snello e di sicura efficacia. Invece, nel progetto si è seguita la vecchia tradizione burocratica per la quale sembra che non si possa nel nostro paese costituire alcun Consiglio o ente superiore senza preoccuparci che tutte le amministrazioni dello Stato, anche quelle che nulla hanno a che fare con la specifica materia, debbano entrarvi. Noi abbiamo fatto un progetto di Consiglio superiore dei trasporti con 61 membri, di cui 50 sono burocrati: fra di essi è stato persino incluso un rappresentante del monopolio dei tabacchi! (*Si ride*).

Così come creato, questo Consiglio superiore dei trasporti mi pare che abbia un solo fine: quello di far dare 61 tessere di libera circolazione in più sulle ferrovie dello Stato! Non è questo il Consiglio superiore dei trasporti che noi dobbiamo volere.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. D'accordo!

ANGELINI, *Relatore*. Questo Consiglio deve essere, come ho detto, un organismo agile e snello, di poche persone, svincolate da bar-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

dature burocratiche; deve essere un Consiglio superiore il quale abbia in sé pochi funzionari di altissimo valore, degli esperti di chiara fama, conoscitori di questi problemi, e anche i rappresentanti delle categorie interessate: pochi componenti, quindici-venti persone, le quali possano, in un certo momento, essere in grado di poter dare le linee direttive di coordinamento dei trasporti nei tre grandi settori: (aria, mare, terra), senza dover, pronunziarsi per qualsiasi problema di trasporto anche minimo (il quale deve essere risolto dalla responsabilità dei singoli settori dei trasporti), per far perdere del tempo e ritardare ancora di più la soluzione dei problemi che tanto urgono al nostro paese.

Nel breve tempo che mi è stato accordato ho accennato ai problemi di carattere fondamentale che noi abbiamo creduto di portare all'esame della Camera con la relazione che vi è stata distribuita. Noi siamo sicuri che la Camera, che ha dimostrato tanta appassionata volontà di lavorare per il bene del paese, continuando nelle sue antiche e nuove tradizioni, saprà, con l'approvazione dell'ordine del giorno della Commissione, acquisire a sé una nuova benemerita della quale il paese non potrà esserle che grato. (*Vivi applausi a sinistra, al centro e a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei trasporti.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli deputati! Questo bilancio, che è l'ultimo della lunga serie che voi avete discusso, fu approvato dal Senato il 9 del luglio passato.

Il tempo ormai trascorso consente di valerci con vantaggio dei rilevamenti e delle constatazioni che sono state raccolte e del nuovo lavoro che nel frattempo abbiamo compiuto o iniziato.

Possiamo perciò giudicare il nostro bilancio preventivo in modo assai più completo ed organico di quanto abbiamo fatto nel luglio passato, tenendo soprattutto conto dei primi 4 mesi del suo consuntivo, di cui già ora disponiamo. Siamo quindi in grado non soltanto di precisare ulteriormente i risultati già illustrati al Senato, ma anche e soprattutto di dare uno sguardo più approfondito agli urgenti problemi di coordinamento e di assestamento dei trasporti che sono sul tappeto e che anche qui avete tutti rilevato. I più importanti di essi sono stati poc'anzi illustrati dal presidente dell'VIII Commissione, onorevole Angelini.

Desidero subito ringraziarlo insieme a tutti i componenti la Commissione che ha approvato all'unanimità la relazione, densa di studio e di critica costruttiva, di acute osservazioni, di rilievi e di proposte concrete, che rappresentano un'efficace sintesi della politica generale dei trasporti da seguire ed un esame concreto della struttura organica del Ministero che ho l'onore di dirigere.

L'ordine del giorno che l'VIII Commissione ha approvato all'unanimità e che è stato illustrato così efficacemente dal relatore, mi obbliga, in primo luogo, a trattare delle funzioni del Ministero dei trasporti; è quindi necessario che anch'io vi esprima il mio parere sul poderoso argomento.

Ogni organismo amministrativo risente sempre della sua origine e della storia della propria attività; quando esso tratta di una materia che si trasforma e si perfeziona nel tempo, deve subire necessariamente modificazioni nella sua organizzazione che non sempre seguono di pari passo, e quindi in modo adeguato, i naturali sviluppi e le esigenze della particolare economia che esso è chiamato a controllare o a stimolare; ne derivano allora situazioni che, con l'andar del tempo, si manifestano evidentemente anormali.

È questo il caso, non soltanto della struttura organica del Ministero dei trasporti, ma — permettetemi di rilevarlo — anche di quella di molti altri ministeri, che hanno richiesto adattamenti particolari, man mano succedutisi nel tempo, per risolvere i gravissimi problemi politici, economici e tecnici di questo dopoguerra.

Difatti molti di essi sono stati anche rilevati nelle discussioni dei bilanci dei ministeri fatte prima di questa.

Nel nostro caso — l'onorevole Angelini me lo consenta — ritengo di definire il Ministero dei trasporti, come esso è attualmente costituito, come ministero giovane, perché ha una vita di pochi anni.

Bisogna non dimenticare che durante il primo Gabinetto Badoglio, nel novembre del 1943, l'allora preesistente, pletorico e disorganico Ministero delle comunicazioni, istituito dal fascismo (decreto legge n. 596 del 30 aprile 1924) fu in quell'epoca privato, a mio parere giustamente, della Direzione generale del naviglio e dei trasporti marittimi nonché dell'Ispettorato generale dei porti, che passarono più logicamente al Ministero della marina, che all'epoca del Governo Badoglio era la sola marina militare. Così essa si occupò anche della marina mercantile.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

La guerra allora in corso, giustificava l'urgenza di tale primo, e secondo me, necessario provvedimento.

Ma fu soltanto nel secondo Gabinetto Bonomi che, con decreto del 12 dicembre del 1944 (n. 413), il Ministero delle comunicazioni fu definitivamente soppresso e diviso in due parti distinte: il Ministero dei trasporti ed il Ministero delle poste e telecomunicazioni.

L'origine dell'attuale Ministero dei trasporti si ebbe dunque mentre l'Italia era divisa in due parti dalla « linea gotica » e quando i trasporti massicci di merci e di viaggiatori sulla strada ordinaria e su quella ferrata erano direttamente controllati dalle autorità militari alleate. Esso doveva soprattutto assolvere all'incombente necessità dei trasporti terrestri di guerra e porre mano rapidamente alla ricostruzione delle linee interrotte o distrutte della rete ferroviaria. Quest'opera era di tanto poderosa mole da richiedere uno sforzo tecnico ed economico di carattere eccezionale, tutto concentrato in un particolare settore, essenzialmente tecnico.

Oggi, a quasi cinque anni di distanza, essendo ormai compiuto in gran parte ed in modo che (senza peccare di ottimismo e con buona pace anche dell'onorevole Imperiale) si può definire del tutto lodevole, il primo grande sforzo ricostruttivo dei trasporti terrestri, siano stradali che ferroviari, ritengo si debba pensare, come viene fatto dall'VIII Commissione, ad un riordinamento definitivo del Ministero dei trasporti, in modo che esso abbia ad assumere una moderna struttura con caratteristiche di stabilità e di razionalità e non di semplice congiuntura.

Soltanto se si realizzerà tale obiettivo il Ministero stesso potrà divenire veramente idoneo ad assolvere i larghi compiti connessi con l'attività che gli compete: primo fra tutti quello di dirigere e stimolare il necessario coordinamento e sviluppo dei trasporti in genere e di quelli terrestri in ispecie.

Non deve dunque meravigliare se oggi si riconosce il disagio organizzativo del Ministero dei trasporti.

Bisogna però rilevare che le soluzioni proposte dall'onorevole Angelini per eliminarlo, sono soltanto soluzioni parziali. In ogni modo esse eccedono i limiti dell'attuale disamina, perché investono le attribuzioni e competenze di altri ministeri. In ognuno di questi esistono problemi analoghi più o meno accentuati e che interferiscono con quello che ora è stato preso in considerazione.

È proprio per tutto questo complesso di ragioni e di molte altre analoghe, sulle quali sorvolo, che l'articolo 95 della Costituzione richiede si addivenga ad adeguata nuova organizzazione di tutti i ministeri e ad una precisazione delle loro singole competenze.

Pertanto mi sembra di dover concludere che le proposte formulate al riguardo nell'ordine del giorno illustrato dalla relazione Angelini rientrino tutte nel complesso dei lavori dell'apposita commissione di studio già costituita e funzionante presso la Presidenza del Consiglio per l'applicazione dell'articolo 95 della Costituzione. Tale commissione, come forse saprete, lavora alacremente sotto la direzione dell'avvocato Rocco, presidente del Consiglio di Stato; ne sono membri autorevoli del Parlamento l'onorevole Tosato, vostro vicepresidente e l'onorevole Zotta in rappresentanza del Senato. Sono certo che essa farà tesoro dei suggerimenti contenuti nell'ordine del giorno formulato dall'VIII Commissione e così efficacemente illustrato dal suo presidente onorevole Angelini.

Poiché la questione prospettata coinvolge problemi di carattere generale inerenti all'organizzazione di altri ministeri interessati, permettetemi che io vi dichiaro fin d'ora che non potrò fare altro — e lo farò con piacere — che accettare la decisione che verrà da voi presa al riguardo.

Anche per la richiesta di modificazioni dell'attuale legislazione in materia di disciplina e di autorizzazione della circolazione degli autoveicoli che è stata avanzata nella relazione della Commissione, sono d'accordo con il relatore stesso che occorre snellire e semplificare le procedure interessanti i vari ministeri che in questo caso sono quelli dei trasporti, delle finanze e dell'interno.

Posso assicurare al riguardo che studi sono stati già iniziati, che ci consentiranno fra breve di conseguire apprezzabili risultati nell'auspicata semplificazione. Per parte mia farò il possibile perché questi studi vengano completati e portati al vostro esame il più presto possibile.

Come ha notato ieri l'onorevole Ceccherini, il bilancio in esame è diviso nelle sue due parti tradizionali; ma soltanto la prima di esse comprende il bilancio preventivo vero e proprio; questo si riferisce all'attività di un'unica direzione generale che è quella della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

La seconda parte è costituita invece da un'appendice al bilancio, secondo il metodo

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

che si applica ai particolari bilanci relativi alle aziende autonome statali. Voi sapete che questo è il caso dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Si tratta, quindi, come anche voi avrete certamente notato, di un piccolo bilancio del Ministero, riferito all'unica direzione generale di cui esso è costituito, e di una grande appendice riguardante l'amministrazione ferroviaria.

Il bilancio effettivo comporta di fatto una spesa di 11 miliardi e mezzo. La sua appendice registra, invece, una spesa complessiva dell'ordine di 560 miliardi, richiesta, per il funzionamento delle ferrovie dello Stato e delle sue gestioni autonome, e cioè circa 49 volte quella relativa al bilancio vero e proprio.

Ciò ha evidentemente portato l'onorevole Angelini, nella sua relazione così brillante, ad affermare con un certo fondamento che l'attuale Ministero dei trasporti s'identifica sostanzialmente con il Ministero delle ferrovie.

Devo però subito rilevare che tale sua affermazione non è completamente aderente alla realtà, perché, se così fosse, il ministro che vi parla, dovrebbe assumere quasi la funzione, dirò così, di un presidente politico della grande azienda industriale di Stato e mettere in seconda linea, o quasi in disparte, tutte le attività connesse con i trasporti liberi, siano essi stradali, o su laghi, o con ferrovie, tramvie, funivie e teleferiche concesse, oppure di proprietà dell'industria privata.

Sarebbe invero, permettetemi di dirlo, circoscrivere un po' troppo la funzione di governo del ministro dei trasporti; e in ciò convergo con quanto ha già rilevato al riguardo l'onorevole Petrucci.

Di fatto, a mezzo della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il Ministero dei trasporti deve sovrintendere in modo diretto ed efficace a tutto il complesso di attività private che si occupano dei trasporti terrestri.

È questo un settore, come avete già tutti rilevato, di grande importanza, che assume anche aspetti politici per la sua diffusa influenza su un complesso di notevoli interessi, particolari e collettivi, e per tutte le iniziative che vivono nel vasto campo dei trasporti che è strettamente connesso con tutta l'attività economica del paese.

Come ho già avuto l'onore di rilevare alla Camera in occasione della discussione del bilancio dei trasporti dell'esercizio passato,

il 23 settembre 1948, tutto il complesso dei trasporti terrestri esercitati da privati richiede una spesa annua di esercizio dell'ordine di 380-400 miliardi: esso, dunque, ha un valore ben superiore a quello che rappresenta la spesa direttamente sostenuta dallo Stato per il funzionamento di quella parte del Ministero che si occupa di essi.

La Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione richiede difatti all'erario un onere limitato: ma ciò deriva dal fatto che tale direzione ha soltanto funzione governativa di sorveglianza, stimolo e controllo tecnico e amministrativo dei trasporti svolti dai privati; ma non ha gestioni di grandi aziende (ha solo piccole gestioni) del tipo di quella che costituisce invece la rete ferroviaria principale.

Precisato questo criterio di carattere generale, veniamo a parlare dell'appendice al bilancio, prima di parlare direttamente di esso.

Credo che sia interessante fare un rapido confronto tra il bilancio complessivo dell'Azienda delle ferrovie dello Stato approvato nell'esercizio passato e quello che ora discutiamo.

Al riguardo rilevo che il totale dell'onere sostenuto dal Tesoro nel precedente bilancio era di ben 134 miliardi, di cui 70 per la parte straordinaria relativa alla ricostruzione e 64 circa per coprire il disavanzo di gestione.

Nel bilancio in esame troviamo, invece, uno stanziamento di 57 miliardi per la ricostruzione e di 27 miliardi per coprire il disavanzo. In totale, sono 84 miliardi in luogo dei 134 dell'anno precedente, con una diminuzione di ben 50 miliardi, che vanno naturalmente a sollievo del Tesoro, cioè del bilancio generale dello Stato.

Questa diminuzione di onere complessivo, che contribuisce ad alleggerire in modo notevole il disavanzo generale dello Stato, fu già messa in rilievo dal ministro Pella al Senato nel suo poderoso discorso pronunciato in sede di discussione del bilancio del tesoro l'8 aprile scorso.

Sono grato all'eminente collega per le benevoli parole con cui ha voluto in quella occasione sottolinearla.

Ma, evidentemente, tale riduzione è soltanto un primo passo, per quanto apprezzabile, sulla via del risanamento economico dell'azienda che stiamo realizzando contemporaneamente alla ricostruzione degli impianti e dei mezzi strumentali.

Ci siamo proposti di raggiungere, come prima tappa del nostro programma, il pareg-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

gio apparente della gestione (definito, come di metodo, dall'uguaglianza delle spese di esercizio con i corrispondenti prodotti del traffico, senza tener conto del servizio del patrimonio necessario).

Il pareggio apparente potrà sicuramente ottenersi quando avremo completato la ricostruzione di quanto è stato distrutto dalla guerra; e ci auguriamo che ciò si possa realizzare entro il periodo di tempo previsto per gli aiuti del piano E. R. P. e cioè per l'anno successivo al suo termine, vale a dire nell'esercizio 1952-53.

Raggiunto tale scopo, dovremo guardare più avanti nel prossimo futuro.

Occorre rilevare che una grande azienda ferroviaria modernamente attrezzata e bene amministrata deve avere un coefficiente di esercizio (anche esso definito, come di metodo, dal rapporto fra le spese di esercizio e i prodotti complessivi del traffico) apprezzabilmente inferiore all'unità. In altre parole le spese di esercizio debbono riuscire inferiori alle corrispondenti entrate.

Ciò si è verificato prima della guerra nell'azienda ferroviaria dello Stato, come si può rilevare dai bilanci consuntivi pubblicati per disposizione di legge. Chiederò che sia inserita nel resoconto stenografico una tabella in cui questa dimostrazione è data, non soltanto per i bilanci consuntivi già pubblicati, ma anche per quelli non ancora resi noti e che vanno dal 1943-44 fino all'esercizio in corso attuale; ritengo che tale tabella possa essere di utile consultazione.

Da essa si rileva che negli anni 1937-38 e 1938-39 il coefficiente di esercizio era 0,82 che si ridusse successivamente in modo economicamente artificioso, in conseguenza del forte traffico militare che fu attuato sulle linee ferroviarie negli anni dal 1939-40 al 1942-43.

Il disavanzo del bilancio ha avuto inizio nell'esercizio in cui cominciarono le grandi distruzioni dei bombardamenti; analogo fenomeno si ebbe dopo l'usura delle ferrovie avvenuta in conseguenza della precedente guerra 1915-18.

Il bilancio 1943-44 segnava un coefficiente di esercizio di 1,23 che nell'anno successivo raggiunse il massimo di 1,92, evidentemente perché in tale epoca l'azienda era tutta disorganizzata, con mezzi strumentali parzialmente distrutti.

Oggi discendiamo dall'1,47 dell'anno scorso ad un coefficiente di esercizio di 1,16 previsto per il 1949-50. Cioè, in altre parole, prevediamo che le spese di esercizio per l'anno

in corso saranno solo del 16 per cento superiori alle corrispondenti entrate.

C'incamminiamo quindi rapidamente verso l'unità del coefficiente e cioè verso il pareggio apparente.

Come prima vi ho detto, tutti i programmi in studio ed in atto tendono a questo scopo: ho ricordato che vogliamo raggiungere il pareggio nel 1952-53; ma si dovrà poi proseguire nel riassetto economico dell'azienda per portare il coefficiente di esercizio al di sotto dell'unità, come sempre è stato in periodi di normale economia nazionale.

Ecco la tabella relativa al coefficiente di esercizio delle ferrovie dello Stato (rapporto tra le spese di esercizio ordinarie e complementari e gli introiti del traffico):

ANNI FINANZIARI	Spese di esercizio (milioni di lire) <i>a</i>	Entrate del traffico (milioni di lire) <i>b</i>	Coefficiente di esercizio $\frac{a}{b}$
1935-36...	2.991,6	3.315,5	0,9023
1936-37...	3.005,9	3.706,5	0,8110
1937-38...	3.419,4	4.181,4	0,8178
1938-39...	3.519,2	4.271,1	0,8240
1939-40...	4.258,8	5.447,0	0,7819
1940-41...	5.514,0	7.265,7	0,7589
1941-42...	7.450,4	9.788,6	0,7611
1942-43...	8.353,8	12.414,0	0,6729
1943-44...	8.357,6	6.775,6	1,2335
1944-45...	15.855,2	8.217,4	1,9295
1945-46...	48.050,9	33.618,5	1,4293
1946-47...	90.444,5	60.690,4	1,4903
1947-48...	163.150,1	112.159,0	1,4546
1948-49...	198.290,0	135.080,0	1,4680
1949-50 (a)	(a)196.256,0	(a)168.903,0	(a) 1,1600

(a) Preventivo.

Si ritiene, se le nostre previsioni di studio sulla economia particolare dei trasporti ferroviari italiani sono esatte (del resto esse sono assai prudenti) che si possa raggiungere un coefficiente di esercizio dell'ordine di 0,90 cioè un introito del 10 per cento superiore alle spese, entro un periodo che potrà andare dai cinque ai sei anni (analogamente a quanto accade nell'altro dopoguerra), in modo da poter così sollevare in gran parte il Tesoro

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

dagli oneri relativi non soltanto alla gestione delle ferrovie dello Stato ma anche a tutta l'amministrazione del Ministero come esso è oggi costituito.

Questa è una strada maestra che abbiamo intenzione di percorrere senza deviazioni, anche se essa si presenta, come ho detto, né facile, né breve.

Per ottenere simile risultato occorre procedere anzitutto ad una sana revisione del bilancio di esercizio.

Bene ha fatto, a mio avviso, nella sua relazione, l'onorevole Angelini a sottolineare la necessità di attuare il principio essenziale della reversibilità degli oneri sopportati dal bilancio ferroviario per prestazioni rese ad altre pubbliche amministrazioni e dello sgravio degli oneri di natura politica che nulla hanno a che vedere con il bilancio vero e proprio dell'azienda.

Non m'indugio su tale argomento, già del resto così esaurientemente svolto dal relatore e rilevato anche dall'onorevole Ceccherini. Esso è anche efficacemente sottolineato dall'ordine del giorno che ha presentato l'onorevole Monticelli e sul quale convergo pienamente.

Le cifre riportate dal relatore stesso nella sua relazione mettono in evidenza che il pareggio apparente del bilancio sarebbe di fatto già oggi raggiunto se il bilancio stesso fosse più aderente alla realtà.

Non è però superfluo aggiungere alle sue cifre, e lo faccio soltanto a titolo di esempio caratteristico, che su 183.098 agenti in servizio al 30 settembre 1949, in conseguenza delle leggi, giustissime e socialmente molto importanti, relative alla sistemazione degli esonerati politici, si è raggiunto attualmente un totale di circa 125 mila pensionati, che diverranno 130 mila circa alla fine di questo anno. Avremo cioè un quantitativo di pensionati pari al 70 per cento della forza in servizio.

Ritengo che l'onorevole Ceccherini debba convenire con me che non è equo incidere sul costo del trasporto ferroviario vero e proprio con quella parte di tali oneri relativi alle spese riflesse per il personale, che è una conseguenza diretta della passata situazione politica.

Tale spesa dovrebbe gravare invece assai più logicamente sul bilancio generale dello Stato, ottenendo una corrispondente diminuzione del disavanzo di quello dell'Azienda autonoma delle ferrovie.

Sarà una partita di giro: ma contribuirà notevolmente alla chiarezza del bilancio fer-

roviario e alla esatta interpretazione delle cifre.

Mi auguro che nel prossimo bilancio delle ferrovie dello Stato si possa incominciare ad attuare questa chiarificazione nell'individuazione e nella ripartizione dei principali oneri che debbono venire distribuiti tra gli enti od amministrazioni che godono delle corrispondenti prestazioni.

E ora passiamo alla parte straordinaria del bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, sulla quale non mi indugiero a lungo, pur essendovi molto da dire, perché le osservazioni già fatte al Senato e qui autorevolmente ripetute sono tutte concordi nel ritenere necessario ed urgente ottenere i finanziamenti richiesti per ultimare la ricostruzione delle ferrovie dello Stato e provvedere al razionale rimodernamento della rete. Condivido anch'io tale pensiero, come ho già del resto affermato al Senato, nel luglio scorso.

Ritengo che i provvedimenti intesi a raggiungere il nostro scopo dovrebbero ispirarsi alle seguenti direttive:

a) L'onere relativo alla ricostruzione vera e propria di quanto fu distrutto o menomato da eventi bellici deve sostanzialmente far carico allo Stato, il quale a sua volta potrà rivalersi del sacrificio, prelevando in tutto o in parte, in questo esercizio e nei successivi, i capitali necessari dagli aiuti E. R. P. assegnati all'Italia, nella misura e per i lavori per cui essi possono venire utilizzati.

Mi sembra utile ricordare alla Camera che fino ad oggi le somme stanziare in via straordinaria per la ricostruzione vera e propria della rete ferroviaria ammontano a 322 miliardi e mezzo. Vi sono inoltre altri 16,8 miliardi del fondo lire 1948-49 che si aggiungerebbero a tale somma ma che evidentemente fanno carico al Tesoro.

Debbo ricordare qui, per chiarezza di valutazione dell'effettivo sacrificio direttamente sopportato dall'erario, che di tale somma, 40 miliardi furono già rimborsati al Tesoro dall'Amministrazione *post-Ausa* ed *Interim-aid*; 70 miliardi sono stati messi a disposizione del Tesoro dal fondo lire per l'esercizio passato e si attende la decisione che al riguardo vorrà prendere il Parlamento per il rimborso di tutta o parte di tale somma; ed infine 57 miliardi, già concessi ed impegnati in questo esercizio e 38 miliardi per l'esercizio prossimo in base alla legge Einaudi del 14 settembre 1947, potranno venire ancora rimborsati in tutto o in parte al Tesoro come i precedenti.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

In totale, dunque, il Tesoro potrà, allo stato odierno dei finanziamenti, rivalersi dagli aiuti americani fino ad un massimo di 205 miliardi, pari al 63 per cento della somma erogata durante i cinque esercizi successivi, a cominciare dal 1945-46.

L'onere diretto sopportato in media dall'erario non sarà quindi molto superiore ai 23-24 miliardi all'anno.

Per la somma residua da impegnare per la ricostruzione, che è dell'ordine di 200 miliardi, dovremo provvedere ad un ulteriore piano di finanziamenti.

Abbiamo studiato già un preliminare accordo con il Tesoro per ottenere mezzi finanziari mediante una nuova legge per la ricostruzione ferroviaria, che a partire dal 1950-51, cioè dall'esercizio successivo a quello che discutiamo, dovrebbe consentire un adeguato finanziamento poliennale della ricostruzione in modo da non richiedere la sua completa interruzione. E pensiamo fin d'ora che tale nuova possibilità di stanziamenti potrebbe risultare annualmente non maggiore della media dei 23-24 miliardi all'anno finora erogati dal Tesoro a tale scopo. Tale programma è già in avanzato studio e mi auguro che possa venire concretato tra breve.

b) Una seconda direttiva da seguire è, a mio avviso, quella tendente a ottenere che il bilancio ordinario della azienda assorba nei suoi appositi capitoli delle spese accessorie tutti gli oneri relativi a miglioramenti patrimoniali necessari al perfezionamento ed ampliamento degli impianti e dei mezzi strumentali. Deve difatti essere l'esercizio ferroviario vero e proprio a ritrovare nei suoi introiti dal traffico le somme corrispondenti alle economie che dai miglioramenti stessi deriveranno e con cui pagarne i capitali all'uopo necessari. Questo è un concetto di sana economia, che mette le ferrovie, nei riguardi di altre aziende private di trasporti terrestri, in condizione di parità, perché richiede di fare i propri rinnovamenti attingendo i capitali necessari dagli utili che dal loro impiego possono derivare. Guai se decampassimo da un simile concetto di sana amministrazione!

Sotto questo riguardo saranno dunque studiati provvedimenti atti a consentire, nel prossimo triennio, l'emissione di prestiti per i miglioramenti patrimoniali ferroviari (elettrificazioni, raddoppi, ampliamento di impianti e delle stazioni, estensione di mezzi elettromeccanici di blocco o comando treni, nuovo materiale, rotabile, carrozze, locomotive, ecc.) come del resto si è già praticato coi noti prestiti « Elfer » relativi alle elettri-

fizzazioni già effettuate e che hanno trovato sempre un agevole collocamento per il favore incontrato nel pubblico dei risparmiatori.

Anche su questo finanziamento, che secondo noi comporta l'impiego di un capitale complessivo di circa 115 miliardi, si stanno elaborando i provvedimenti relativi che spero potranno venire presto concretati.

In definitiva, nutriamo speranza che l'attuazione dei programmi in studio potrà consentirci di riprendere con alacrità il nostro lavoro, che attualmente si è rallentato per mancanza di stanziamenti, in modo da proseguire nella ricostruzione e nel rimodernamento della grande rete ferroviaria di Stato con lo stesso ritmo seguito in passato e che, anche se l'onorevole Imperiale pensa il contrario, ha giustamente ricevuto autorevoli e larghi consensi italiani e stranieri.

Nel tempo stesso faremo in modo, come ho detto, di non gravare sul Tesoro con tutto il peso dei finanziamenti, in parte riportandoli sul bilancio ordinario dell'Azienda e in parte ripartendone il pagamento in un congruo periodo di esercizi, con una intensità di lavoro che tenga conto delle disponibilità che potranno venire offerte dall'economia nazionale, oppure da prestiti stranieri.

Noi attingeremo dall'economia del paese soltanto quello che essa ci potrà dare, senza sacrificare altre iniziative che pure debbono venire tutelate.

Potremo pertanto assolvere anche ad un altro importante compito che direttamente è connesso con la ricostruzione ferroviaria: dare lavoro alle industrie, specialmente elettromeccaniche e siderurgiche, che altrimenti dovrebbero contrarre il loro lavoro al quale attualmente sono interessati oltre 100 mila operai occupati nella ricostruzione ferroviaria.

Mentre con le provvidenze già attuate dai colleghi dei lavori pubblici, del lavoro e dell'agricoltura, si è ottenuta la possibilità di lavoro per la ricostruzione del paese nel campo edilizio e di ingegneria agraria, il potenziamento della struttura ferroviaria potrà completare il quadro della ripresa economica del paese, dando ancora una cospicua mole di lavoro soprattutto alle industrie siderurgiche ed elettromeccaniche, che in tal modo potranno più agevolmente avvalersi nel tempo per prepararsi ad altre produzioni nazionali o di esportazione, e quindi uscire dall'attuale periodo della loro congiuntura. Le attività normali di carattere con-

Consentite che ora mi soffermerò brevemente sui programmi tecnici della ricostruzione e del potenziamento della re-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

di Stato per darvi un'idea delle direttive che abbiamo seguito e che seguiremo.

Non credo che ci si possa fare l'addebito, cui ha accennato anche il relatore, di avere attuato la ricostruzione senza preoccuparci delle indagini sull'opportunità di alcune ricostruzioni, specialmente di linee ferroviarie a carattere secondario.

Fin dall'agosto del 1946, in una nostra rivista tecnica specializzata, l'ingegneria ferroviaria, dicevo testualmente: « Non appena fu prospettato in Italia, nei suoi termini essenziali, il programma della ricostruzione ferroviaria, dopo le gravissime distruzioni della guerra, vennero subito precisati gli elementi necessari per predisporre le opere d'arte e l'armamento delle linee a sopportare i tipi delle nuove locomotive pesanti che potessero in avvenire progettarsi. Fu così che fin dal 15 luglio 1945 e cioè appena proclamato l'armistizio, furono stabilite le norme », ecc.

Non posso che confermare le direttive di allora — come ho anche ribadito in altre occasioni — direttive cui ho mantenuto fede, e che sono ancora sostanzialmente le stesse di oggi.

Abbiamo ritenuto che dovesse essere un criterio fondamentale quello di realizzare la nostra opera, non soltanto in forma organica e moderna, ma soprattutto che risultasse di esercizio economico; e quindi che la nuova rete ferroviaria risultasse dotata di impianti, di meccanismi, di mezzi strumentali e di materiale rotabile che fossero il più possibile unificati: unificazione meccanica, organizzativa, di impianto e di esercizio; unificazione completa che investe tutti i settori di attività dell'azienda.

Accennerò soltanto che abbiamo di mira la meta finale — non certamente immediata — della elettrificazione col sistema a corrente continua a 3000 volt di tutta la rete a traffico intenso, comprese le linee secondarie ad essa afferenti che siano suscettibili di venire alimentate economicamente a sbalzo.

Inoltre vi sarà l'unificazione dei motori di trazione delle locomotive elettriche, dei loro pezzi di ricambio ed apparecchi ausiliari, l'unificazione del macchinario delle linee di alimentazione e dei loro accessori, delle sottostazioni di trasformazione, dei singoli elementi dei carri, dei freni automatici e ad aria compressa, degli impianti di segnalazione e di blocco, del materiale di armamento delle linee, ecc.

Scomparirà perciò, a lavoro compiuto, anche l'alimentazione a terza rotaia sulla residua parte delle linee che ancora utilizzano tale sistema, come le Varesine e la Monza-Sondrio. In questi giorni si sta ultimando la

sostituzione della trazione a corrente trifase con quella unificata a corrente continua anche tra La Spezia e Parma.

Nella rimanente rete non elettrificata si svilupperà sempre più il servizio delle automotrici termiche per viaggiatori e si avranno locomotive a combustione interna in sostituzione delle vecchie locomotive a vapore, che da oltre un ventennio non vengono più costruite in Italia, poiché si utilizzano soltanto quelle rimaste fino alla loro consumazione.

Elettrificheremo nuove linee contemporaneamente alla costruzione di nuove centrali elettriche, siano esse idrauliche o geotermiche o termiche, di proprietà dello Stato oppure in partecipazione col capitale privato.

Pensiamo d'incrementare rapidamente la centrale di Larderello, che nella prossima primavera raggiungerà la cospicua potenza di 180.000 kilowatt installati, nei confronti degli attuali 154.000, in modo che potremo da quell'epoca produrre un miliardo e 200 milioni di kilowatt-ore all'anno, di cui circa 800 milioni utilizzabili direttamente o a mezzo scambi per la trazione ferroviaria.

Altri incrementi otterremo nelle nostre disponibilità mediante il potenziamento della centrale di Bressanone che, con l'apporto delle acque del Rio Fundres, aumenterà la produzione spettante alle ferrovie dello Stato da 150 a 200 milioni di kilowatt-ore all'anno entro la fine del 1951. Stiamo già costruendo a Messina una centrale termica che utilizzerà il carbone del Sulcis per ottenere l'energia necessaria alla trazione elettrica sulla linea peloritana e siamo entrati in compartecipazione con la società termoelettrica siciliana E. S. E. da cui potremo prelevare l'ulteriore fabbisogno per l'elettrificazione della rete costiera delle ferrovie sicule. Gli impianti dell'E. S. E. avranno una potenza complessiva di 50 — 75.000 kilowatt installati, con una produzione annua di oltre 300 milioni di kilowatt-ore.

Ma abbiamo anche altri programmi di più ampio respiro, che mi sembra doveroso che io vi accenni rapidissimamente.

Alla riunione di Napoli dell'Associazione elettrotecnica italiana che si è avuta nel settembre passato — associazione della quale io mi onoro di far parte da decenni — ho concluso il mio discorso inaugurale con le seguenti parole: « Oggi pensiamo di utilizzare il metano non più come combustibile per la produzione di calore, ma soprattutto come fluido energetico di origine geologica o industriale per l'azionamento di apposite turbine a gas di elevato rendimento termodinamico, accoppiate a

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

complessi di produzione di energia elettrica, suscettibile di facile trasporto e distribuzione.

« Sarà così possibile eliminare le difficoltà inerenti all'utilizzazione dell'energia endotermica del metano, specialmente nelle regioni metanifere dell'Italia meridionale, quando esse risultino lontane dai centri industriali e di consumo ».

Abbiamo già iniziato il necessario studio in linea tecnica col ministro delle finanze senatore Vanoni, e vi assicuro che metterò al riguardo tutta la mia buona volontà per la risoluzione di questo problema che è di grande interesse nazionale e potrà veder sorgere centrali elettriche economiche e razionali non inferiori a quella di Larderello che, come voi sapete, è un vanto della geotermica italiana e che è l'unica al mondo che utilizzi i soffici boraciferi.

In definitiva, al termine dell'esercizio attuale, le Ferrovie dello Stato otterranno una produzione diretta complessiva di energia, per uso esclusivo delle ferrovie stesse, di circa un miliardo e 400 milioni di kilowatt-ore, contro un consumo previsto di un miliardo e 200 milioni di kilowatt-ore.

È questa una importante conclusione che mi sembra doveroso di aggiungere a chiarimento del prospetto riportato nella relazione dell'onorevole Angelini e da me al Senato nella seduta dell'8 luglio 1949 circa la ricostruzione delle ferrovie; relazione dalla quale si rileva che la parte dei lavori relativi al ripristino delle linee elettrificate è quasi ultimata e che abbiamo già una rete a trazione elettrica che è uguale a quella dell'anteguerra.

È bene sottolineare che noi siamo sempre andati di pari passo con la ricostruzione o costruzione delle linee ferroviarie elettrificate e con quella delle centrali elettriche, attuando i programmi distribuiti in modo da non togliere nemmeno un kilowatt-ora alla già scarsa energia disponibile per il fabbisogno della popolazione civile e delle altre industrie.

Vi assicuro che manterremo fede a questo programma, anche per quanto concerne le nuove linee di cui è prevista l'elettrificazione. *(Applausi)*.

Nel campo della ricostruzione delle linee dello Stato che sono ancora interrotte a cagione di eventi bellici, posso assicurare che i lavori già iniziati saranno gradualmente condotti a termine in relazione alla disponibilità di fondi che ci verranno concessi dai finanziamenti cui ho accennato. Debbo dare al riguardo alcune assicurazioni relativamente a quanto è stato detto dagli onorevoli deputati che hanno presentato e svolto ordini

del giorno o richiesto sollecita ultimazione di lavori.

Si sta provvedendo al completamento — cito solo i tronchi più importanti — della linea faentina, che congiunge Marradi a Borgo San Lorenzo e a Firenze; della Sulmona-Vairano (da Roccaraso a Vairano) che ad Isernia vedrà completato l'imponente viadotto di Santo Spirito; della Roccasecca-Avezzano, per il tratto da Sora ad Avezzano.

Saranno pure migliorate o ricostruite numerose stazioni di cui talune importanti (come quella, ad esempio, di Treviso) che attendono di essere definitivamente sistemate.

Come avrete già notato nei frequenti arrivi a Roma dalle vostre città, fervono i lavori che daranno alla capitale una delle più moderne e razionali stazioni di Europa. Entro la primavera prossima la parte essenziale di essa sarà aperta al pubblico.

Sul bilancio ordinario dell'esercizio in corso delle ferrovie dello Stato dirò poche parole per completare le considerazioni che già ampiamente ho svolto al Senato nella precedente discussione.

La determinazione dell'aumento degli introiti dipendente dalla recente modificazione delle tariffe è stata fatta secondo criteri che desidero riassumere.

Per quanto riguarda il traffico dei viaggiatori riteniamo che i treni attualmente effettuati non siano sufficienti alla richiesta e che risultino mediamente troppo affollati specialmente per le necessità dell'imminente Anno Santo.

Facciamo e faremo ogni sforzo per migliorare questa situazione che, specie in periodi di punta dei trasporti di viaggiatori, quello estivo ad esempio, ha dato luogo, come del resto tutti voi avrete notato, ad un eccessivo affollamento dei viaggiatori specialmente sui grandi itinerari, con inevitabili critiche e proteste del pubblico.

L'attuale situazione ferroviaria e il potenziamento degli impianti e dei mezzi strumentali raggiunto, fanno spesso dimenticare che siamo ancora ben lungi dall'aver compiuto l'opera che ci è stata assegnata, e quindi bisogna avere un po' di comprensione.

Credo, quindi, che la vostra critica, che gradisco anche se energica e severa, non possa prescindere dal fatto che la ricostruzione ferroviaria non è ancora ultimata.

Posso confermare quanto ho già promesso al Senato e cioè che a cominciare da martedì prossimo, 1° novembre, saranno finalmente tolti dal servizio dei treni viaggiatori gli ultimi carri merci arredati con panche che

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

sono ancora una triste conseguenza delle distruzioni di guerra. (*Applausi al centro e a destra*).

Gli ordini del giorno presentati che trattano di questo problema anche in merito alle mondine vengono a trovare da questa mia dichiarazione la loro risposta favorevole.

Desideravamo fare in modo che l'Anno Santo s'iniziasse senza che vi fosse più questo residuo di ripiego e di disagio per i viaggiatori, specialmente delle classi lavoratrici.

Se vorrete riferirvi al mio discorso fatto alla Camera il 23 settembre dell'anno scorso, nella precedente discussione di questo bilancio, in cui vi dicevo che al 30 giugno 1948 vi erano ancora 2.500 carri merci utilizzati per il servizio dei viaggiatori, dovrete riconoscere che abbiamo percorso rapidamente molto cammino.

Ma oltre questa sostituzione di materiale rotabile necessaria ed urgente per il decoro della nazione e il conforto del viaggiatore, abbiamo gradualmente aumentato il volume dei trasporti per i viaggiatori in modo da offrir loro un maggior numero di posti nei treni.

In questo esercizio prevediamo che si supererà di ben 3 miliardi e mezzo di tonnellate chilometro di treni viaggiatori il quantitativo consunto nel 1948-49, passando così da 24,1 miliardi a 27,9 miliardi di tonnellate-chilometro-treno con un aumento di circa il 16 per cento.

Avremo anche materiale rotabile (locomotive elettriche, carrozze ed automotrici) più moderno ed efficiente.

Il riscaldamento elettrico dei treni viaggiatori sarà applicato nel prossimo inverno ad oltre 500 carrozze in servizio interno, oltre alle 300 circa carrozze utilizzate in servizio diretto internazionale. L'applicazione del freno continuo ad aria compressa è già realizzata per tutto il parco dei veicoli merci e quindi essa è ormai un fatto compiuto che

ci consente di aumentare la velocità di trasporto delle merci e di ridurre il personale impiegato per i freni a mano.

Entro questo esercizio metteremo in servizio anche le prime carrozze provviste di illuminazione elettrica autonoma che faranno diminuire la forte spesa attuale per la carica e il cambio degli accumulatori.

Con il notevole aumento dei treni viaggiatori, complessivamente previsto, pensiamo di poter far fronte alle esigenze normali dell'Anno Santo; ma sarei ben lieto sin da ora se il consuntivo superasse le previsioni fatte e noi saremo in grado, spero di poterlo degnamente affrontare.

Il personale ferroviario farà, come sono sicuro, il massimo sforzo per offrire agli stranieri i migliori servizi.

Nel traffico merci siamo stati assai più prudenti (l'onorevole Imperiale ne tenga nota) e non abbiamo previsto nessun aumento delle tonnellate-chilometro di treno rimorchiato rispetto a quelle dell'anno precedente. Esse saranno del 4 per cento circa inferiori al quantitativo consunto nel 1938-39; ciò del resto è in relazione alla situazione generale dell'economia nazionale, non ancora allineatasi perfettamente a quella dell'anteguerra, nonché al prevedibile ulteriore sviluppo dei traffici merci autostradali che assorbono una parte non trascurabile del traffico totale nei casi del trasporto di merci ricche a brevi distanze che trovano più conveniente non servirsi della ferrovia.

Su un volume di traffico ferroviario complessivo di 60,5 miliardi di tonnellate-chilometro-treno all'anno, abbiamo impostato pertanto i computi per i corrispondenti introiti delle tariffe viaggiatori e merci.

La ripartizione di tale traffico e gli introiti unitari sono riportati rispettivamente nelle seguenti tabelle:

Traffico ferroviario.

TIPO DEL TRENO	TONNELLATE KM. DI TRENO RIMORCHIATO (a) (al lordo)			VARIAZIONI %	
	1938-39 (b)	1948-49 (b)	1949-50 (c)	B rispetto A	C rispetto A
	A	B	C		
Merci	33.925.241.800	32.571.030.200	32.400.000.000	— 4 %	— 4,5 %
Viaggiatori	30.415.050.800	24.134.421.200	27.000.000.000	— 21 %	— 8 %
Di servizio	78.083.030	(d) 211.818.400	(d) 200.000.000	+ 171 %	+ 156 %
Totale	64.418.375.130	56.917.329.800	60.500.000.000	— 12 %	— 6 %

(a) Riferite a linee orizzontali e rettilinee ed escluso il peso delle locomotive. — (b) Consuntivi. — (c) Preventivi. — (d) Aumenti dovuti ai treni materiali necessari alla ricostruzione.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Introiti unitari del traffico.

	PRODOTTO IN LIRE			B A	C A
	1938-39 (a)	1948-49 (a)	1949-50 (b)		
	A	B	C		
Per tonnellate-km. di merce (al netto) . . .	0,207	6,337	7,20	30,6	34,8
Per viaggiatore-km. . .	0,134	2,323	3,50	17,3	26,1

(a) Consuntivi. — (b) Preventivi.

Ho già rilevato al Senato che le tariffe ferroviarie attualmente in vigore hanno raggiunto un livello che è ritenuto corrispondente alla spesa necessaria per i servizi resi a mezzo di attrezzature idonee, e cioè a ricostruzione ultimata. Non indugio su questo argomento che è già stato trattato anche dall'onorevole Angelini.

Per le tariffe ferroviarie non si prevedono, dunque, per ora ulteriori modificazioni; e quindi anche l'onorevole Ceccherini su questo argomento può essere rassicurato, perché ormai si riconosce che dev'essere soltanto l'organizzazione tecnica ed economica ad essere perfezionata al fine di ottenere il necessario equilibrio fra gli introiti del traffico e le spese di esercizio.

Occorre al riguardo, dopo quello che avete detto, che io faccia una esplicita dichiarazione di carattere generale per render noto il punto di vista del Governo su questo importante argomento.

Una tariffa ferroviaria perde la sua caratteristica di tariffa politica quando raggiunge il valore delle tariffe offerte dai servizi di trasporto concorrenti che abbiano uguale modernità, uguale velocità e che siano economicamente esercitati.

L'onorevole Imperiale, prima di trarre le sue deduzioni, avrebbe dovuto tener conto di questa elementare definizione di economia dei trasporti che noi insegniamo da lunghi anni.

Se il valore di tale tariffa, in relazione al volume del traffico svolto, è tale da riuscire remunerativo della spesa effettiva di esercizio, allora la ferrovia ha la possibilità tecnica ed organizzativa intrinseca di reggere alla concorrenza e quindi può economicamente vivere con i propri mezzi.

Altrimenti, se ciò non si verifica, vi sono due sole soluzioni che, a mio avviso, si possono attuare:

a) quando il servizio ferroviario è ritenuto indispensabile per ragioni di carattere

essenzialmente politico o perché non è possibile abolirlo in una zona a scarsa economia e che quasi sempre è sprovvista di un minimo di collegamenti con centri maggiori, è necessario ricorrere al provvedimento dei sussidi integrativi di esercizio a carico dello Stato che consentano alla ferrovia stessa di vivere per assolvere ai propri compiti;

b) quando le comunicazioni stesse possono effettuarsi in modo migliore con altri sistemi di trasporti motorizzati su strada ordinaria, bisogna avere il coraggio (l'onorevole Angelini lo ha detto apertamente, ed io convengo con lui) di sostituire la vecchia rotaia con i mezzi più moderni che oggi sono in continuo sviluppo.

Ampie e comode strade percorse da automezzi veloci che superano facilmente i dislivelli più ardui delle nostre regioni montane per giungere direttamente nel cuore dei centri abitati appollaiati su impervie pendici, oggi battono di gran lunga la vecchia e povera rotaia che ha necessità di lievi pendenze e di grandi curve sulle quali il treno passa faticosamente per poi sostare, quasi stanco, nelle piccole stazioni situate nelle valli sottostanti ai paesi che non è capace di raggiungere.

Onorevoli deputati, è bene parlarci chiaro e con tutta franchezza.

Prima di pensare a costruire nuove ferrovie di montagna, in contrade a traffico scarso e di costoso esercizio, ormai tecnicamente superate dall'incalzare del progresso, occorre considerare se non sia più conveniente costruire strade moderne e ben tracciate.

Ormai le zone d'influenza dei due mezzi di trasporto in concorrenza, strada e ferrovia, sono ben definite.

Soltanto nelle zone a popolazione densa e a grande sviluppo industriale, dove il traffico pesante di merci e di viaggiatori assume volumi considerevoli, le ferrovie assolvono in pieno alle loro funzioni e servono ad intensifi-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

care gli scambi sui grandi itinerari nazionali ed internazionali.

In queste condizioni la concorrenza non esiste perché la ferrovia avrà sempre un proprio traffico intenso, sufficiente per essere remunerativo.

Sulla Bologna-Modena, ad esempio, abbiamo un traffico ferroviario di merci imponente che uguaglia il traffico della via Emilia. L'ho già ricordato al Senato.

Se il traffico complessivo fosse invece svolto tutto sulla ferrovia, quella linea che è tra le più redditizie della rete, dovrebbe avere quattro binari anziché due. Non è stato fatto tale lavoro, perché è stata la via Emilia a risolvere il problema.

In altri casi, invece, in zone economicamente depresse con bassa popolazione specifica, occorre studiare bene il problema del coordinamento fra strada e rotaia prima di prendere affrettate decisioni che possono divenire rapidamente fallaci e che sono sempre molto dispendiose.

Ritorniamo brevemente ancora su questo importante argomento; ma intanto prego l'onorevole Bianco di meditare su quanto ho detto, perché l'avvenire della sua Matera non ne abbia a soffrire fra qualche anno, quando si fossero realizzate le ferrovie secondarie che egli con tanta passione desidera.

BIANCO. Io non ho chiesto la ferrovia secondaria, ho chiesto il prolungamento del tratto a scartamento normale.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È lo stesso. È sempre una nuova costruzione ferroviaria di linea a scarso traffico.

Posso dire intanto che l'attuale situazione del traffico ferroviario della rete principale, che si sta adattando alle tariffe recentemente modificate, non ha dato perturbamenti apprezzabili nella sua ripartizione fra strada e rotaia.

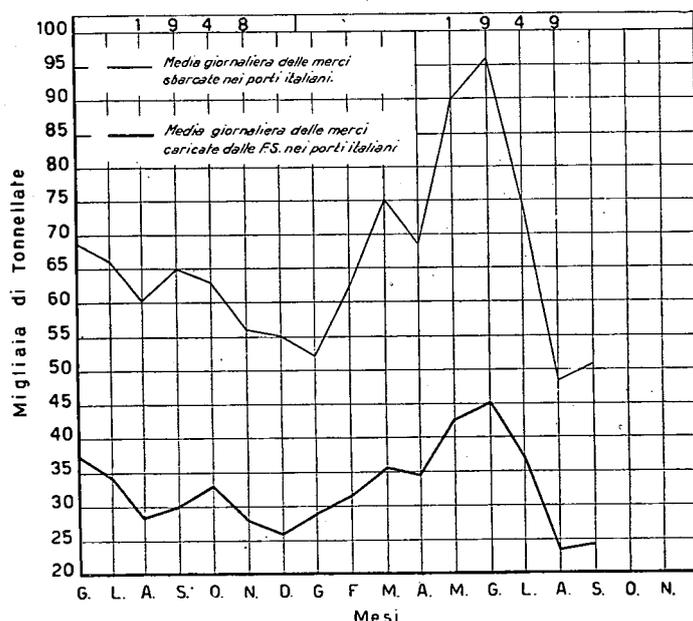
Qui devo dare qualche elemento, a chiarimento delle discussioni avvenute in questa sede ed a quanto ha affermato in modo inesatto l'onorevole Imperiale.

Dopo la rapida ascesa del traffico merci nella primavera passata, culminata nel giugno, e che ha superato tutti i massimi di questo dopoguerra, giungendo a 960 milioni di tonnellate-chilometro, si è verificata una forte contrazione, in dipendenza soprattutto delle riduzioni degli arrivi ai porti, conseguenza immediata dello sciopero dei marittimi.

Pertanto, dalle 96 mila tonnellate al giorno scaricate complessivamente nei nostri porti, siamo scesi nel settembre passato a circa 51.000 tonnellate; cioè abbiamo avuto una diminuzione del 47 per cento.

Questo è il danno — misurato in tonnellate di merci — che ha arrecato lo sciopero dei marittimi. Una simile riduzione di traffico non si era mai verificata in questi ultimi anni, come si rileva del resto da un grafico che ho fatto compilare e che chiederò sia inserito nel resoconto stenografico:

Merci sbarcate in arrivo nei porti italiani e merci caricate in partenza sulle ferrovie dello Stato.



DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Analogamente, per le merci caricate nei porti dalle ferrovie dello Stato e dirette all'interno, siamo passati da 45 mila tonnellate a 24 mila, con una riduzione, anche qui, del 47 per cento.

Si è comunque mantenuta la costanza del rapporto fra merci in arrivo via mare e quelle in partenza via terra. Il che dimostra che la diminuzione del traffico ferroviario delle merci non è stata conseguenza dell'aumento delle tariffe.

Analogo rilievo può farsi per quella parte di contrazione del traffico merci relativa alle spedizioni di materie prime necessarie alle industrie.

Essa è dipesa dalla chiusura degli opifici avvenuta per le ferie di agosto, tutta concentrata nello stesso periodo, e dalla diminuzione dell'attività industriale dipendente dalla crisi dell'energia elettrica, che nei mesi estivi dell'altro anno non era ancora sentita come in questo anno.

Anche qui l'onorevole Ceccherini può essere tranquillizzato.

Dalle notizie sommarie che ho ricevuto sul traffico merci, e che sono relative al passato settembre ed anche alla prima metà di questo mese di ottobre, posso rilevare che la contrazione dei traffici mercantili dei mesi passati non soltanto si è già arrestata, ma offre indizi d'un'apprezzabile ripresa che consente di prevedere il ritorno, speriamo rapido, ai valori medi normalmente raggiunti nel passato.

La rimanenza dei carri merci non utilizzati e fermi nelle stazioni, che hanno preoccupato tanto l'onorevole Imperiale, si è verificata dal giugno all'ottobre in modo predominante per i carri aperti, che sono quelli utilizzati nei trasporti di carbone e di materie prime per l'industria: si è avuta cioè un'eccedenza proprio di quei particolari carri ferroviari che servono per i traffici che si sono contratti. Non poteva essere diversamente.

E giacché sto per concludere la parte relativa al bilancio delle ferrovie, vorrei dire all'onorevole Imperiale che egli ha fatto delle vere e proprie insinuazioni su irregolarità amministrative che sarebbero state perpetrate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Per dignità mia e dell'Amministrazione delle ferrovie, non mi soffermo nemmeno a discuterle.

Gli atti e le documentazioni relative a quegli appalti e contratti, cui l'onorevole Imperiale ha accennato, sono a disposizione di lui e di chiunque altro degli onorevoli deputati

voglia verificarli. Per conto mio ho la coscienza tranquilla e posso dire che l'Amministrazione è stata sempre perfettamente corretta in tutte le spese, e non soltanto per i milioni cui si è riferito l'onorevole Imperiale, ma anche per tutti i 322 miliardi di spese fatte per la ricostruzione nonché per quelle altrettanto notevoli che le ferrovie sostengono per il proprio esercizio. Se vi fu qualche rilievo di carattere amministrativo o contabile assolutamente secondario, esso è dipeso sempre da singole persone non corrette. Confermo alla Camera che esse furono in ogni caso e subito direttamente ed energicamente perseguite! (*Applausi*).

L'onorevole Imperiale ha detto anche dei disagi sopportati dai ferrovieri e ne ha elencato una lunga serie. Non mi indugio, per brevità, a seguire tutte le sue argomentazioni, in gran parte giuste.

Desidero solo informare la Camera che in questi giorni è stata costituita un'apposita commissione paritetica tra gli esponenti delle organizzazioni sindacali più rappresentative e quelli dell'Amministrazione, che tratterà dei problemi particolari agitati dall'onorevole Imperiale e di altri ancora.

Sono stato sempre molto sensibile a tutte le necessità del personale, e permettetemi che io da questo banco lo ringrazi, perché esso si è sempre disciplinatamente comportato durante tutto il periodo in cui ho avuto l'onore di essere a capo del Ministero.

Manifestazioni violente ed aspre del personale ferroviario contro i propri dirigenti o a danno della collettività, così come sono avvenute in molti altri paesi — dall'America, all'Inghilterra, alla Francia — non sono avvenute in Italia. Mi auguro che il senso di responsabilità e di civismo dei ferrovieri si mantenga sempre nell'avvenire così alto come è stato in passato. (*Applausi*).

Posso dichiarare che farò tutto il possibile, nei limiti che mi sono consentiti, perché la grande famiglia dei ferrovieri rimanga affezionata al proprio lavoro, con quello spirito di cameratismo e di solidarietà che l'ha sempre distinta, specialmente — come avete anche voi ricordato — nelle ore più difficili della patria.

Anch'io desidero che alla ricostruzione materiale della grande azienda si aggiunga la ricostruzione morale ed economica di coloro che da essa traggono sostentamento e serenità per le proprie famiglie.

Questo mio vivo desiderio è radicato profondamente nell'animo. Mi proviene da lontani ricordi dell'adolescenza e dall'educazione

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

che mi ha dato mio padre, anch'egli ingegnere delle ferrovie. (*Applausi*).

Nel campo del coordinamento dei trasporti terrestri in genere, fin dai primi giorni in cui ho avuto l'onore di dirigere il Ministero, ho seguito una linea di condotta che è stata esclusivamente ispirata dalle moderne necessità dello sviluppo dei traffici.

Forse è proprio la mia lunga esperienza nel campo della tecnica e dell'economia dei trasporti ferroviari, che mi ha fatto e mi fa sempre giudicare con grande sensibilità le esigenze molteplici di tutti i trasporti concorrenti.

I ferrovieri che non siano molto profondi in fatto di tecnica e di economia dei trasporti — come ad esempio si è mostrato l'onorevole Imperiale con le sue osservazioni — mi fanno addebito di essere troppo automobilista; gli automobilisti, per contrapposto, di essere troppo ferroviere.

La realtà, certamente, è nel giusto equilibrio delle esigenze contrastanti che ho cercato sempre di temperare nell'interesse superiore di tutta l'economia dei trasporti del nostro paese.

Rileggendo le *Lezioni di politica sociale* dettate dal professore Luigi Einaudi per gli studenti dell'università di Losanna (quando egli era in esilio), e recentemente ristampate, ho rilevato un'acuta osservazione che dovrebbe venir meditata da tutti coloro che si agitano e si preoccupano di veder scomparire le vecchie ferrovie o tramvie a scarso traffico, da sostituire con più moderni mezzi di trasporto.

Il professore Einaudi nelle sue lezioni dice: « Non è accaduto forse recentemente, quando le vetture automobili e gli autocarri cominciarono a fare una viva concorrenza alle ferrovie con grande vantaggio del pubblico, che parecchi Stati proprietari delle ferrovie, invece di rallegrarsi del vantaggio generale, si allarmassero per il danno alle proprie finanze e mettessero ogni sorta di bastone tra le ruote della benefica concorrenza dei nuovi sistemi automobilistici? Nessun rimedio esiste contro questi pericoli, all'infuori d'una vigile illuminata opinione pubblica capace di scoprire la verità in mezzo all'imbroglio di pretesti o di frasi fatte con cui si riesce ad ingannarla ».

Desidero subito dichiararvi che nel nostro pensiero non vi sono preconcetti reconditi intesi ad alterare la realtà che deriva dai continui progressi della tecnica dei trasporti.

Dovunque sia possibile imprimere un efficace impulso ai trasporti autostradali di pubblici servizi liberamente esercitati dal-

l'iniziativa privata con sana attività economica, noi siamo stati e siamo sempre disposti ad autorizzare le necessarie licenze di concessione dei relativi servizi.

Posso affermare con tutta tranquillità che il liberismo in questa delicata materia, attuato ormai da quasi due anni e mezzo, è stato già molto efficace elemento dello sviluppo dei servizi pubblici autostradali; esso non ha certamente riscontro con quanto si verifica nella politica dei trasporti seguita da molti altri paesi europei che sono notevolmente più progrediti del nostro.

Ad esempio:

in Inghilterra, oltre alla nazionalizzazione delle ferrovie principali, sono stati nazionalizzati anche i trasporti autostradali a lungo percorso per conto di terzi; e soltanto i trasporti a raggio non superiore alle 40 miglia sono rimasti all'iniziativa privata;

in Francia è stata decisa la soppressione di una vasta rete di ferrovie a traffico limitato che saranno sostituite con servizi autostradali di merci e viaggiatori (tengano nota, onorevoli Bianco e Angelini); e viene applicato un unico sistema di tariffa, imposto in egual misura per tutti i trasporti, siano ferroviari o stradali;

in Svizzera la grande rete ferroviaria dello Stato è integrata da una altrettanto grande rete di trasporti automobilistici pure esercitati dallo Stato e che costituisce le Poste Svizzere;

in Italia dobbiamo in primo luogo rilevare che il numero degli autoservizi viaggiatori concessi a libere attività industriali è in continuo aumento.

Dalle 3.500 linee anteguerra, si è oggi arrivati a 6.000 linee (con un aumento del 71,4 per cento) aventi uno sviluppo complessivo di itinerari di oltre 300 mila chilometri e con l'impiego di circa 8.500 automezzi.

Ma occorre anche qui avere un programma definito da seguire e che costituirà uno dei primi lavori dell'istituendo Consiglio superiore dei trasporti di cui lo schema di legge è già all'esame della vostra VIII Commissione.

Tale consesso, dovrà provvedere, entro un anno dal suo insediamento, a presentare un progetto di coordinamento e di armonizzazione dei vari sistemi di trasporto che possa servire di base per la formulazione di norme generali da sottoporre all'approvazione del Parlamento.

Si tratterà, a mio avviso, nel caso particolare del traffico terrestre, di pervenire ad una sua ripartizione tra strada e rotaia che

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

realizzi di fatto il criterio basilare, già da me ripetutamente espresso al Parlamento, nella stampa e in consessi specializzati, in base al quale « il traffico stesso dovrà liberamente convogliarsi su quei mezzi che, a parità di servizio offerto, risultino del minor costo effettivo ».

Nel mio discorso al Senato nella seduta dell'8 luglio scorso posi la domanda se effettivamente i trasporti su strada ordinaria e quelli su strada ferrata sostengono oggi di fatto oneri equivalenti nei riguardi dell'e-

sercizio della particolare strada che utilizzano. Posso assicurare la Camera che l'indagine da me promossa ed i relativi rilievi statistici mi confermano che le tasse e le imposte gravanti sui trasporti stradali, nel loro complesso, sono ancora inferiori, seppur lievemente, alle spese globali sostenute per l'esercizio di tutte le strade. Ho riassunto gli elementi statistici essenziali che sono stati raccolti nei riguardi delle spese di esercizio delle strade ordinarie e che possono servire di utile orientamento nella seguente tabella:

Valutazione complessiva della spesa annua relativa all'esercizio delle strade ordinarie.

TITOLO DI SPESA	Sviluppò	Spesa media per km. (lire)	Spesa totale (milioni di lire)	% a carico trazione meccanica	TOTALI relativi alla trazione meccanica (milioni di lire)
<i>a) Manutenzione ordinaria e rinnovamenti straordinari:</i>					
1°) Strade statali. Km.	22.000	723.000	15.900	95 %	15.105
2°) Strade provinciali. »	42.212	427.000	18.024	90 %	16.222
3°) Strade comunali (incluse quelle urbane) »	110.279	240.000	26.466	75 %	19.850
					51.177
<i>b) Regolazione del traffico e polizia stradale:</i>	Numero	Spesa media per unità			
1°) Traffico urbano in città con più di 10.000 abitanti, agenti. . . N.	5.800	(a) 750.000	4.358	90 %	3.922
2°) Apparecchi regolatori e indicatori traffico (manutenzione ed esercizio semafori, ecc. . . . »	150.000	30.000	450	100 %	450
3°) Polizia stradale (comprese attrezzature, automezzi e carburanti), agenti »	2.800	(a) 1.250.000	3.500	90 %	3.250
4°) Esercizio e manutenzione passaggio a livello (strada-ferrovia) »	5.400	(b) 655.000	3.537	50 %	1.768
					9.390
					60.567

(a) Compresa la manutenzione ed il rinnovamento delle attrezzature anche per i passaggi a livello non presenziati.

(b) Compresa le spese generali e gli oneri riflessi relativi al personale ed attrezzature.

Questa constatazione è molto importante. Essa ci consente di prevedere che si potrà raggiungere l'equilibrio tra le spese di esercizio delle strade e gli oneri gravanti sugli automezzi quando il traffico autostradale supererà quello attuale di circa l'8-10 per cento.

Anche se vi sarà da operare ancora, nell'avvenire, nella ripartizione delle tasse e

delle imposte perché esse vengano più equamente distribuite tra servizi essenziali di trasporto e servizi di lusso la nostra politica dei trasporti terrestri, in virtù della constatazione stessa, può considerarsi incamminata senza titubanze sulle direttive della parità economica che vi ho prima ricordato.

Seguendo tali direttive si sta studiando, con l'intervento dei rappresentanti di tutti

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

gli enti interessati, anche il disciplinamento dei trasporti di merci su strada ordinaria.

Dovrebbe al riguardo, secondo me, costituirsi un « Albo dei trasportatori per conto di terzi » e dovrebbero venire istituite apposite tariffe di trasporto con tutte le relative garanzie per l'utente: lettera di vettura, termini di resa, indennità per avarie, ecc..

Il trasporto di merci dovrebbe essere diviso nelle sue due grandi e naturali categorie: i trasporti pubblici per conto di terzi e i trasporti privati per conto proprio, ognuna delle quali dovrebbe essere soggetta ad una particolare disciplina.

Uno schema di provvedimento che si ispiri a tali direttive è già allo studio per modificare sostanzialmente la vigente legge del 1935 (20 giugno n. 1349) che non risponde più alle attuali esigenze dei trasporti autostradali.

In questo continuo ed efficace progresso che vogliamo realizzare, è necessario perseguire lo scopo di dare possibilità di vita soltanto a quei servizi pubblici che possano assorbire un traffico sicuramente remunerativo. Abbiamo però il dovere di pensare anche ai servizi pubblici a scarsissimo traffico, che è necessario mantenere o istituire per consentire un minimo di vita civile nei paesi serviti.

Specie nel Mezzogiorno e nelle isole vi sono circa un migliaio di comuni o nuclei abitati che sono ancora privi di qualsiasi collegamento automobilistico di linea. Altri hanno bisogno ancora delle strade necessarie per istituirli.

Non può essere più a lungo tollerato l'isolamento di tali comuni o di tali frazioni, o nuclei abitati; si rende quindi indispensabile l'intervento dello Stato con nuovi strumenti legislativi che sostituiscano quelli ormai inefficaci esistenti i quali non consentono di assicurare una possibilità di vita agli indispensabili autoservizi viaggiatori di collegamento.

Ecco perché noi pensiamo di sottoporre tra breve all'approvazione del Parlamento un apposito disegno di legge per sovvenzionare i servizi autostradali, fortemente deficitari, interessanti le zone montane e quelle del Mezzogiorno e delle isole, che non possono venire soppressi o che debbono essere attuati.

L'onere corrispondente ricadrà, almeno in parte, su quei servizi più redditizi che possano sopportarlo, con opportuna modalità di compensazione.

Ciò si attua del resto già in modo automatico nella grande rete delle ferrovie dello Stato. Difatti sono gli introiti remunerativi

delle linee a grande traffico che compensano il disavanzo di quelle a scarso traffico.

È necessario inoltre provvedere ad una riorganizzazione razionale dei servizi automobilistici di linea a mezzo di un coordinamento di tutti i sistemi di trasporto terrestre in concessione svolgenti traffici generalmente interessanti limitate zone ad economia ristretta: ferroviari, filoviari, tranviari, di navigazione interna, automobilistici di linea.

È stato già rilevato al recente congresso dei trasporti di Milano che tale direttiva porta necessariamente alla conclusione che occorre provvedere ad opportuni raggruppamenti organici dei servizi di trasporto di tutto un sistema, in modo da poter sfruttare le possibilità tecniche ed economiche dei singoli organismi allo scopo di ottenere il più efficace risultato complessivo.

I provvedimenti legislativi necessari ai raggruppamenti tra autolinee, ferrovie concesse e servizi pubblici di navigazione, come ho già rilevato al Senato, sono in corso di avanzata elaborazione. Essi saranno diretti in sostanza alla costituzione di consorzi fra gli esercenti per una gestione unica dei servizi in base ad un opportuno piano finanziario da istituirsi su tutto il complesso del sistema realizzato.

Criterio analogo a quello che abbiamo ricordato sarà seguito anche per la riorganizzazione tecnica ed il risanamento economico delle linee di navigazione dei nostri laghi che dovranno coordinarsi con quelle automobilistiche di cornice.

Frattanto per i servizi del Lago Maggiore e per quelli del Lago di Garda si sta provvedendo alla modernizzazione della flotta per ridurre gli attuali costi di esercizio.

La spesa prevista di 350 milioni per il Lago Maggiore e di 250 milioni per quello di Garda, corrisponde ai danni rispettivamente sofferti dalle flotte per fatti bellici; la sovvenzione complessiva annua occorrente non supererà la metà del passivo di esercizio medio dell'ultimo triennio relativo alla navigazione sui due laghi.

Si è accennato alla necessità di provvedere anche alla navigazione interna e lagunare. L'onorevole Ceccherini se ne è fatto interprete. Per essa si aprono oggi nuove possibilità di sviluppo in virtù delle disposizioni del regolamento approvato il 17 settembre passato per l'esecuzione del codice di navigazione.

La navigazione interna avrà quindi anche in Italia una sua attività, non certamente notevole, ma pur sempre apprezzabile.

Essa potrà ulteriormente incrementarsi quando si sarà realizzata l'idrovia Venezia-Locarno che potrà cambiare l'aspetto del problema soprattutto per i suoi riflessi economici internazionali.

Trattasi però di un'opera di notevole impegno e di non rapida realizzazione. Essa non deve far perdere di mira le necessità immediate e più modeste per la valorizzazione delle attuali idrovie. A tale fine abbiamo predisposto un progetto di provvedimento diretto ad estendere alla navigazione interna alcune delle agevolazioni fiscali e dei contributi dello Stato già concessi alla marina mercantile con le leggi Cappa e Saragat relative alla costruzione, trasformazione e motorizzazione del naviglio, nonché ad assicurare l'impianto e l'impiego di adeguate attrezzature portuali delle acque interne.

Chiudo questa mia rassegna sulla politica del Governo in materia di trasporti accennando brevemente ad alcuni argomenti sulla questione del coordinamento dei servizi ausiliari delle ferrovie che sono stati aspramente criticati da una parte di questa Camera e altrettanto vivamente difesi dall'altra.

Ogni grande azienda ferroviaria ha necessità di appositi organismi ausiliari che ne integrino i servizi facilitando l'afflusso dei traffici all'azienda principale.

Tutte le maggiori reti ferroviarie europee ed americane da tempo hanno sentito tale bisogno e si sono pertanto adeguatamente attrezzate.

È quindi naturale che anche il Ministero dei trasporti si sia valso per tale scopo dell'opera di aziende di trasporto autostradale gestite dallo Stato di cui alcune sono sorte per particolari necessità proprie del periodo della congiuntura del dopoguerra.

Trattasi dunque di coordinare le attività e di organizzare razionalmente quanto abbiamo disponibile.

Convengo su quello che al riguardo ha chiaramente indicato l'onorevole relatore, e preciso che abbiamo già in studio la riorganizzazione dei nostri servizi ausiliari statali di traffico autostradale.

Trattasi sostanzialmente di raggruppare le attività di tali servizi in due grandi organismi essenziali.

Il primo di essi dovrà occuparsi del trasporto viaggiatori in quei particolari settori dove si ravvisi la necessità di attuare servizi autostradali sostitutivi od integrativi di quelli svolti dalle ferrovie dello Stato.

Questo compito è assai importante, perché è legato a tutto il complesso della orga-

nizzazione dei trasporti pubblici essenzialmente svolti nelle zone a scarso traffico; organizzazione che sicuramente si svilupperà in avvenire per le ragioni del coordinamento tra strada e rotaia a cui ho accennato.

Esso dovrà inoltre assolvere alle necessità dei trasporti in tutti quei casi in cui si riconoscesse necessario addivenire alla sostituzione dei servizi viaggiatori delle ferrovie dello Stato nelle linee minori con altri e migliori servizi autostradali.

L'organizzazione già esistente che potrà bene assolvere tale compito è l'I. N. T. (Istituto nazionale trasporti), già attrezzato ed esperto in materia di esercizio di pubbliche autolinee per viaggiatori.

Il secondo organismo dovrebbe invece eseguire i trasporti ausiliari di merci da convogliare alle ferrovie dello Stato. È questo un servizio che invece sembra particolarmente indicato alle attuali possibilità della G. R. A. già ampiamente attrezzata per l'esecuzione di trasporti merci. Questa azienda statale dovrebbe dunque abbandonare i trasporti di persone e dedicarsi ai trasporti di merci con funzioni, prima predominanti, e in definitiva esclusive, di spedizioniere delle ferrovie dello Stato e con servizi di presa e consegna a domicilio, *groupage* del collettame e attività connesse.

È questo il mezzo per attuare il principio ormai generalmente accettato di istituire i servizi di spedizione da porta a porta per conto delle ferrovie principali.

Una apposita commissione di tecnici, da me incaricata, ha già attuato un esperimento di convogliamento del collettame a mezzo della G. R. A. verso le ferrovie dello Stato, con un sistema misto autoferrovioario molto interessante, che permette un esercizio complessivo del trasporto non solo più economico di quello normalmente usato, ma anche più rapido e più snello.

Si tratta in sostanza, onorevole Angelini (e mi rivolgo a lei perché ha accennato nel suo discorso a questa questione), di convogliare il traffico autostradale sulle grandi direttrici del traffico ferroviario, concentrandolo in particolari stazioni opportunamente scelte, evitando così l'inconveniente delle lunghe soste dei treni merci; si lascia al servizio integrativo autostradale il compito della raccolta e distribuzione delle merci stesse da tali stazioni ai singoli domicili dello spedizioniere o del destinatario. Quindi i treni merci non saranno più treni raccoglitori in tutte le stazioni ma solo in alcune di esse e diverranno di conseguenza più veloci.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

È questo un sistema di organizzazione strada-rotaria che ha già avuto notevoli attuazioni in altre nazioni e che fu ampiamente discusso anche nel congresso dell'*Association du Congrès des chemins de fer* di Lisbona nella primavera passata.

In conclusione, occorre snellire e modernizzare i trasporti valendoci dei mezzi più idonei allo scopo.

L'onorevole Ceccherini può rilevare che anche in questo campo non stiamo inoperosi.

È necessario soprattutto di ben dimensionare e utilizzare il personale, le attrezzature e le organizzazioni.

A questo proposito ritengo che potremo valerci anche della esperienza dell'E. A. M., che, pur avendo quasi intieramente ultimato i compiti per cui fu istituito, dispone tuttavia di un personale specializzato, soprattutto nel campo delle attività relative alla ripartizione dei traffici stradali regionali e provinciali, ed in quello delle necessità assistenziali e rilevamenti fiscali dei trasporti stessi.

È questa un'attività necessaria al coordinamento dei traffici e che, se già non l'avessimo disponibile, dovremmo creare *ex novo*.

L'azione regolatrice dell'E. A. M. nel campo dei trasporti autostradali ha difatti avuto una funzione essenziale di avvicinamento delle attività private a quelle stradali; ed essa proseguirà in avvenire, funzionando in modo da tener conto delle giuste esigenze degli autotrasportatori. Dovrà assolvere inoltre anche agli importanti compiti di carattere statistico che sono indispensabili per una esatta valutazione dei problemi relativi ai trasporti autostradali.

Ritengo che l'onorevole Tozzi Condivi possa trarre da queste mie assicurazioni motivo di essere soddisfatto.

Qualche parola, infine, per completare quanto ha detto l'onorevole relatore sul problema dell'ammodernamento delle ferrovie secondarie concesse e delle tramvie extraurbane.

Ho già accennato al Senato che avrei messo in studio un progetto di legge per disciplinare in modo organico tale materia.

Posso annunciarvi che il lavoro — come è stato detto anche dall'onorevole Angelini — è ormai giunto a buon punto.

Le difficoltà maggiori sono state naturalmente quelle di trovare il sistema del finanziamento occorrente.

I principi che informano il provvedimento e che possono fin d'ora indicarsi in linea generale sono basati sul fatto che le aziende non possono trarre oggi dai prodotti del traffico

le ingenti somme necessarie per eseguire le trasformazioni. D'altra parte anche il risparmio privato è restio ad investimenti che non si presentino di tranquilla ed immediata remunerazione.

Abbiamo quindi in questo caso ritenuto — come vi ho in precedenza accennato per la rete ferroviaria principale — che dovessero scaturire proprio dai risultati dell'esercizio potenziato i mezzi per assicurare la vitalità dell'impresa e un parziale finanziamento del capitale occorrente.

Tuttavia sarà sempre lasciato lo stimolo all'iniziativa privata, commisurando le sovvenzioni soltanto alla metà del costo delle opere da eseguire; e (principio nuovo nel sistema delle concessioni ferroviarie) verrà previsto un contributo nella spesa di acquisto o di trasformazione anche del materiale mobile con concorso in misura costante in un determinato numero di anni.

Man mano che si sarà provveduto agli ammodernamenti e alle trasformazioni, si dovrà ridurre il gravame che lo Stato sopporta per sussidi straordinari integrativi di esercizio conseguendosi nel complesso negli anni prossimi una sensibile riduzione negli stanziamenti annuali di bilancio.

Saranno soltanto mantenuti quei sussidi integrativi che sono necessari per i servizi riconosciuti indispensabili e non sopprimibili e che non possono riuscire remunerativi.

Anche in questo caso, dunque, seguiremo per i finanziamenti le stesse linee direttive che ho già indicato nel caso della ricostruzione ed ammodernamento delle ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda la costruzione di ferrovie concesse, verranno portate a termine quelle iniziate; è stato fatto intanto un programma per le nuove costruzioni che potranno essere eseguite in relazione alla disponibilità dei fondi E. R. P..

Debbo infine convenire con l'onorevole relatore che non per tutte le ferrovie secondarie già ricostruite si ravvisano quei requisiti di produttività dell'esercizio che sarebbero stati necessari per provvedere al loro integrale ripristino.

Trattasi però, bisogna riconoscerlo, di pochi casi che sono stati già decisi anni addietro, nei primi giorni della liberazione, quando si era ancora sotto la spinta pressante delle necessità derivanti dall'impiego della mano d'opera disoccupata, oppure si fecero lavori di completamento di opere eseguite di propria iniziativa dagli stessi volen-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

terosi agenti delle linee danneggiate per poterle rendere rapidamente utilizzabili.

Per tutte si sono rimodernati i mezzi di esercizio, per renderli più economici e più rispondenti alle necessità dei traffici delle zone servite.

Mi piace ricordare, quale esempio dei sani concetti seguiti nella ricostruzione, la ferrovia sangritana nella quale lo scartamento normale sostituirà quello originario ridotto; nonché la ferrovia dalla città di Chieti allo scalo delle ferrovie dello Stato, la quale, per le sue caratteristiche urbane del traffico, viene sostituita con una moderna ed efficiente filovia di cui i lavori sono già in corso.

Dopo questa rapida rassegna, onorevoli deputati, ho finito. Chiudo ringraziando tutti gli oratori per i loro chiari e autorevoli interventi.

Permettetemi anche che esprima il mio vibrato ringraziamento a tutti i lavoratori che si occupano dei trasporti terrestri, dall'umile manovale ai tecnici valorosi che tengono alto il prestigio italiano in questo importante settore dell'economia nazionale ed internazionale. (*Vivissimi applausi a sinistra, al centro e a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

ORDINE DEL GIORNO
PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

La Camera, in sede di approvazione del bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1949-50.

preso atto della relazione presentata dalla competente Commissione parlamentare, dei rilievi in essa contenuti e delle direttive in essa tracciate;

ritenuto che è urgente affrontare, con decisiva volontà di risolverlo, il problema dei rapporti correnti fra trasporti su rotaia e su strada;

considerato che si tratta di due settori di traffico di natura diversa oggi fra loro in concorrenza disordinata e dannosa, ma che debbono essere, nell'interesse del paese, efficacemente coordinati in un superiore piano di collaborazione e di onesta concorrenza, col porre i diversi mezzi di trasporto sullo stesso piano economico di esercizio, senza superati concetti protezionisti, ma coll'intento di offrire all'utente il minor prezzo corrispondente al minor costo del trasporto effettuato;

ritenuto che il Ministero dei trasporti, così com'è costituito, non è in grado di dominare e risolvere l'accennato problema per difetto e carenza della sua struttura;

ritenuto che insieme con le modifiche di struttura del Ministero deve realizzarsi una profonda revisione legislativa, che concentri nel Ministero dei trasporti tutta la competenza relativa alla materia di qualsiasi trasporto su strada, dalla costruzione all'esercizio, con particolare riguardo all'adozione di norme innovative che regolino il traffico sulla strada di persone e di cose per coordinarlo col traffico ferroviario, il tutto con particolare riesame del settore fiscale;

ritenuto che anche l'Amministrazione ferroviaria dev'essere posta in grado di deliberare senza interferenze nel proprio settore dalla costruzione all'esercizio,

riconosce

essere inderogabile ed urgente il passaggio dal Ministero dei lavori pubblici a quello dei trasporti della Direzione generale della viabilità ordinaria e delle nuove costruzioni ferroviarie nonché dell'Azienda nazionale autonoma della strada: il tutto onde consentire che il Ministero dei trasporti, riorganizzato nei suoi quadri, uffici e servizi, comprenda interamente i due settori del traffico interessanti la strada e la rotaia, onde coordinarli al centro e con attuazione di decentramento periferico nel superiore interesse del paese.

La Camera,

ritenuta la necessità e l'urgenza che siano proseguiti con la massima sollecitudine, e portati a compimento entro il più breve tempo possibile, i lavori per la ferrovia Bari-Barletta, esigenza indilazionabile ed annosa aspirazione dei molti e popolosi comuni di quella zona, serviti attualmente da una tramvia a vapore, antiquata e mal ridotta, tecnicamente superatissima, e del tutto inadeguata ai molteplici bisogni di centri urbani, quali i comuni di Barletta, Andria, Corato, Bitonto, Terlizzi, ecc., che sono tra i più importanti e popolosi della provincia di Bari;

invita il Ministro dei trasporti a provvedere in conformità.

CAPACCHIONE.

La Camera fa voti

perché sia presentato al più presto un disegno di legge di iniziativa governativa, che coordini ed aggiorni le innumerevoli disposizioni legislative in materia di viabilità e di traffico stradale, le quali attualmente demandano le

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

varie funzioni a separati e distinti organi dipendenti da diversi Ministeri, e perché tali funzioni — almeno per quanto riguarda il trasporto merci — siano tutte delegate all'Ente autotrasporti merce, il quale ha già una sua organizzazione nazionale con decentramento provinciale, tale da potere soddisfare ai bisogni di così importante ramo del traffico.

TOZZI CONDIVI.

La Camera,

considerato che il ripristino della ferrovia Metaurense attende ancora di essere completato dopo la distruzione per fatti di guerra:

che tale ripristino, con l'allacciamento all'importante centro universitario, artistico e turistico di Urbino, da un lato, e col centro industriale, commerciale e ferroviario di Fabriano, sulla linea Ancona-Roma, dall'altro, è necessario ed urgente sia per le esigenze del traffico e delle comunicazioni di una vasta zona produttiva, sia come contributo alla lotta contro la disoccupazione che affligge quella popolazione, sia, infine, per avvicinare la soluzione del problema della « Ferrovia dei due mari », che dovrà legare l'Adriatico al Tirreno, dalle Marche alla Toscana,

fa voti

perché venga sollecitamente ricostruito il tronco finale della ferrovia Metaurense, con i due distinti prolungamenti sino alla città di Urbino ed alla città di Fabriano.

CAPALOZZA.

La Camera,

ritenuto che i mezzi di trasporto ferroviari di cui dispone il Mezzogiorno, e in particolare la Lucania, sono quanto di più deficiente ed arretrato si possa immaginare;

ritenuto che tali deficienza ed arretratezza costituiscono uno degli ostacoli principali che si oppongono o ritardano lo sviluppo economico e sociale di quelle laboriose popolazioni e ne determinano il basso tenore di vita;

ritenuto che la soluzione del problema dei trasporti nell'Italia Meridionale è di portata nazionale ed assume carattere di massima urgenza ed inderogabilità;

ritenuto che per quanto riguarda la Lucania e nel quadro degli interessi di tutto il Mezzogiorno tali problemi si identificano con quelli della elettrificazione della linea Battipaglia-Potenza-Taranto, già precedentemente compresa nei programmi del Ministero dei trasporti, e del prolungamento della Bari-Matera - Montalbano Jonico fino allo scalo di Nova Siri e della trasformazione dello scar-

tamento ridotto di detta linea a scartamento normale,

invita il Governo

a comprendere tra le opere da attuare con criterio della massima urgenza e contemporaneamente agli altri lavori di ricostruzione:

a) la elettrificazione della linea Battipaglia-Potenza-Taranto;

b) il prolungamento fino allo scalo di Nova Siri della linea Bari-Matera-Montalbano Jonico;

c) la trasformazione dello scartamento ridotto della linea di cui alla lettera precedente a scartamento normale o quanto meno l'allacciamento a scartamento normale del capoluogo di Matera alla ferrovia dello Stato.

BIANCO.

La Camera,

considerata la gravissima entità di danni subiti dalle popolazioni colpite dall'alluvione del 2 ottobre ultimo scorso;

preso atto della grande azione di solidarietà promossa dalle organizzazioni democratiche, che hanno inviato nelle zone colpite danaro, viveri, indumenti e che hanno offerto ospitalità a circa un migliaio di bambini delle zone più colpite,

invita il ministro

a concedere il trasporto gratuito ai bambini ospitati temporaneamente presso famiglie di lavoratori onde stimolare e incoraggiare nuove iniziative assistenziali verso le popolazioni colpite da un immane disastro.

VIVIANI LUCIANA.

La Camera,

considerata la grave insufficienza di vagoni ferroviari messi a disposizione delle mondariso nel periodo della monda, insufficienza che quest'anno si è manifestata in misura allarmante, perché nonostante le assicurazioni del ministro, le mondine sono state costrette a viaggiare in carri bestiame, senza luce, senza servizi igienici, giustificando ciò con la mancanza di carrozze di terza classe,

invita il ministro

a provvedere, per la prossima stagione di monda, a un adeguato numero di vetture di terza classe, onde consentire a queste lavoratrici un viaggio più confortante e dignitoso.

GALLO ELISABETTA, VIVIANI LUCIANA,
COPPI ILIA, DIAZ LAURA.

La Camera,

ai fini dell'equità e della giustizia, nonché dell'auspicata distensione degli spiriti,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

esprime il voto che agli esonerati politici per atteggiamento fascista delle Ferrovie dello Stato, i quali si trovano, tuttavia, in attesa della loro sistemazione, sia praticato almeno il trattamento riservato a tutti, o quasi, gli epurati fascisti che vennero riammessi in servizio.

BETTINOTTI.

La Camera,
considerate le specialissime condizioni della Sardegna e la sua particolare situazione geografica,

invita il Governo

a migliorare e incrementare le linee ferrate attualmente gestite dallo Stato, completando le attrezzature e gli impianti esistenti, in modo da renderli adeguati alle esigenze commerciali dell'Isola, anche nei rapporti col continente;

ad avviare con sollecitudine i rapporti commerciali e le comunicazioni marittime fra la Sardegna e la Madre Patria a mezzo di navi traghetto, tecnicamente più rispondenti allo scopo;

impegna altresì il Governo

a rimuovere e a sanare l'insostenibile situazione delle ferrovie concesse, in special modo delle Complementari, la cui inefficienza non può essere sanata che con un intervento responsabile e risolutivo dello Stato.

SAILIS.

La Camera,
considerata la preoccupante situazione in cui mensilmente viene a trovarsi tutto il personale delle ferrovie complementari e delle strade ferrate sarde, impossibilitato a percepire regolarmente le competenze mensili;
considerata anche l'urgenza di migliorare il materiale ferroviario e le condizioni di trasporto.

fa voti:

1°) che nel prossimo bilancio 1950-51 sia adeguatamente aggiornata l'ordinaria sovvenzione di esercizio, onde le due società abbiano la certezza di poter comunque fare assegnamento su di una somma regolarmente stanziata;

2°) che data l'esiguità della somma stanziata nel bilancio 1949-50 — somma che sarà senz'altro assorbita dai sussidi già deliberati — si provveda subito ad uno stanziamento straordinario;

3°) che la sistemazione dei 245 chilometri di ferrovie secondarie con impiego di veicoli automotrici, di cui al piano proposto dal comitato tecnico della commissione per il

piano regolatore delle ferrovie, sia la prima ad essere attuata fra le opere del primo gruppo del piano stesso.

Considerato poi lo stato di disagio materiale e morale in cui vengono a trovarsi i cantonieri (e le loro famiglie) della rete statale sarda nelle attuali case cantoniere prive di ogni conforto e lontane dai centri abitati, bisognose, in massima parte, di grandi riparazioni,

invita il Governo

a riservare nel bilancio del 1950-51, capitoli speciali per somme da destinarsi alla costruzione — nella rete sarda — ed in qualunque altra parte della rete statale del paese ove se ne riconoscesse la necessità — di case sestuple: composte cioè, di 6 appartamenti ciascuna, sufficienti quindi per una intera squadra.

Tali case, s'intende, dovrebbero esser collocate press'a poco, nel baricentro di ciascun cantone, in modo però da trovarsi vicino ad una stazione oppure ad un paese.

CARA.

La Camera,

considerata la necessità di risolvere i problemi dei trasporti nel Mezzogiorno;

tenuto presente che la soluzione di tale importante problema — per la vita delle popolazioni del Mezzogiorno — porterebbe un naturale contributo alla soluzione della industrializzazione e della disoccupazione, così grave in queste regioni,

invita il Governo a decidere:

1°) l'elettrificazione della linea ferroviaria Milano-Lecce ed il suo completamento del doppio binario nei tratti ove questo manca;

2°) l'elettrificazione della linea Brindisi Taranto-Potenza-Napoli;

3°) inoltre, stante la grave situazione in cui versano le officine pugliesi, quali la S. A. C. A. di Brindisi, le officine San Giorgio di Taranto, le acciaierie di Giovinazzo, ecc., l'assegnazione a queste officine di una quota parte di quel materiale da riparare o da fondere delle ferrovie, onde impedire la chiusura di queste officine prive di lavoro;

4°) infine, che sia migliorato il materiale ferroviario usato sulle linee del Mezzogiorno.

SEMERARO SANTO.

La Camera,

ritenuto che il problema della rinascita del Mezzogiorno e della Calabria in ispecie (la quale è una delle regioni più depresse), è

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

di carattere nazionale ed urgente, e va affrontato e risolto immediatamente non soltanto sul piano delle affermazioni teoriche;

ritenuto che, nel campo dei trasporti ferroviari nulla è stato fatto in Calabria, per un effettivo miglioramento rispetto al passato;

ritenuto che tale settore è di vitale importanza per il razionale sviluppo della economia calabrese e per il miglioramento del tenore di vita delle laboriose popolazioni della regione;

ritenuto che la linea ferroviaria del litorale jonico e quelle trasversali Paola-Cosenza, Sant'Eufemia-Catanzaro Marina e Cosenza-Sibari sono tra le più trascurate d'Italia e costituiscono costantemente un pericolo per l'incolumità delle persone, specie la Paola-Cosenza;

ritenuto che la loro sistemazione ed elettrificazione si impone;

ritenuto che il raddoppio dei binari della ferrovia litorale jonica è vitale per lo sviluppo dei traffici tra Sicilia, Calabria e Puglia e il resto dell'Italia,

invita il Governo:

1°) a predisporre i piani da attuare nel più breve tempo possibile per: *a*) una stabile sistemazione delle linee ferroviarie sopramenzionate; *b*) la loro elettrificazione; *c*) il raddoppio del binario della ferrovia Reggio-Metaponto;

2°) a migliorare subito il materiale rotabile e gli orari sulle linee ferroviarie predette.

GULLO, BRUNO, MANCINI, SURACI.

La Camera,

deducendo alcune considerazioni di carattere morale, sociale e assistenziale dall'esame del bilancio dei trasporti,

ha fiducia che il ministro:

a) nel campo delle migrazioni interne: provveda affinché nei viaggi di trasferta per la campagna risicola non vengano più adoperati i così detti carri chiusi;

b) nel campo delle facilitazioni di tariffe ferroviarie a determinate categorie: conceda almeno un viaggio gratuito ogni anno, per i congiunti dei caduti in guerra (genitori, vedove, orfani) e conceda facilitazioni a nuclei familiari in genere ed in particolare per le famiglie dei dipendenti statali;

c) nel campo della previdenza: esamini se non sia il caso di provvedere alla istituzione di una assicurazione contro la tubercolosi, tenuto conto delle particolari condizioni di ambiente, di orari e di lavoro dei ferrovieri;

d) nel campo della funzione sociale e assistenziale dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato: plaudendo alla lodevole e integrale assistenza dei figli dei ferrovieri nelle colonie estive, trasformi alcune di queste in colonie permanenti per salvaguardare la salute e la vita di questi fanciulli che ne abbiano bisogno e aumenti il numero degli orfani ricoverati nei collegi.

GUIDI CINGOLANI ANGELA MARIA,
BIANCHINI LAURA, PACATI, RIVA,
TITOMANLIO VITTORIA.

La Camera dei deputati,

rilevato che l'indirizzo della politica ferroviaria, nella valutazione dei rapporti fra strada e rotaie, non può essere orientato verso un permanente regime di controllo, perché incompatibile con il progresso tecnico;

raccomanda:

di potenziare lo sfruttamento delle diverse caratteristiche rispettivamente proprie ai mezzi di trasporto su strada e a quelli su rotaia;

di incrementare gli studi relativi, ampiamente dotando gli istituti di sperimentazione e di ricerca tecnica dipendenti dal Ministero dei trasporti;

di svolgere l'attività amministrativa e tecnica del Ministero verso la graduale soppressione di ogni vincolismo che contrasti allo sviluppo dei trasporti su strada;

di sviluppare a mezzo di continui aggiornamenti tecnici le caratteristiche di velocità che sono proprie dei trasporti su rotaia.

Ritenuto inoltre che le ferrovie, per la particolare capacità di promuovere lo sviluppo economico e creare con i benefici del civile progresso condizioni di vita migliore alle popolazioni servite, rappresentano un servizio sociale, che non può essere vincolato ad un particolare bilancio economico, laddove i servizi automobilistici per essere subordinati ad esigenze di rendimento dei capitali investiti, nascono dove già si sono affermate sufficienti correnti di traffico,

raccomanda:

di tenere in particolare considerazione le conseguenze che ne discendono per il Mezzogiorno, talché il valore della maglia ferroviaria di queste regioni raggiunga al più presto con nuove costruzioni il valore medio nazionale.

Ritenuto infine che risponde ad una esigenza di progresso tecnico unanimemente riconosciuta la unificazione dello scartamento ferroviario;

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

raccomanda:

di non consentire nuove costruzioni di ferrovie a scartamento ridotto, incoraggiando e sussidiando la graduale trasformazione con scartamento ordinario delle ferrovie a scartamento ridotto già in esercizio.

FIRRAO.

La Camera,

rilevato che i fondi per la ricostruzione ferroviaria programmata con gli stanziamenti triennali della legge Einaudi, 14 settembre 1947, sono già stati tutti impegnati fino al 30 giugno 1951 e che di conseguenza la ricostruzione stessa deve necessariamente venire interrotta;

che un ritardo nei lavori ancora necessari comporta una conseguente maggiore spesa di esercizio e quindi un ritardo al risanamento del bilancio delle ferrovie dello Stato

invita il Governo:

a presentare al più presto al Parlamento i provvedimenti intesi ad ottenere il finanziamento dei lavori stessi con pagamenti differiti che consentano la ripresa dei lavori.

GIROLAMI, MONTICELLI.

La Camera,

rilevato che le aziende di trasporto ferroviario in concessione richiedono allo Stato un gravame annuale di sussidi straordinari di esercizio di circa 3 miliardi, che si prevede aumentino nei prossimi mesi fino quasi a raddoppiarsi;

invita il Governo:

a concretare un piano organico di risanamento tecnico ed economico di tali aziende che, migliorando i servizi di trasporto su rotaia che ne sono suscettibili, provveda alla chiusura di quelle linee ferroviarie fortemente deficitarie che possono con vantaggio venire sostituite con altri mezzi autostradali o filoviari;

e ritiene necessario

che si attui una energica politica di coordinamento dei trasporti su strada e su rotaia, in modo da ridurre gradualmente ed in breve tempo eliminare l'onere considerevole che lo Stato sostiene per tenere in vita degli organismi ormai tecnicamente superati e non più rispondenti alle moderne necessità di trasporto.

MONTICELLI.

La Camera,

riconoscendo che la riapertura al traffico delle linee di comunicazione internazionali è premessa di pacifico sviluppo delle relazioni tra i popoli,

fa voti:

perché il Governo, perfezionando le trattative col Governo francese, si adoperi affinché sia sollecitamente ripristinata la linea ferroviaria Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza.

BIMA, SCOTTI ALESSANDRO, CAGNASSO, SABATINI, FERRARIS, CHIARAMELLO, GIACCHERO.

La Camera,

constatata la situazione di grande disagio nella quale si trova il Molise per la mancata ricostruzione, dopo cinque anni dalla fine della guerra, delle linee ferroviarie Isernia-Vairano e Sulmona-Vairano;

rilevato che tale stato di cose pregiudica gli interessi vitali della regione, che è altresì collegata ai grandi centri con lunghi e costosi percorsi;

considerato che il Molise è una delle poche regioni d'Italia, nella quale la ricostruzione ferroviaria non è stata effettuata, malgrado le poche linee esistenti ed indispensabili della sua vita,

impegna il Governo:

a provvedere, senza indugio, alla ricostruzione dei tronchi ferroviari Isernia-Vairano e Sulmona-Vairano, che sono di assoluta necessità per la vita della regione molisana.

CAMPOSARCUNO, SAMMARTINO, SEDATI.

La Camera,

considerato che nel decorso mese di luglio il Parlamento ha approvato il disegno di legge concernente: «l'utilizzazione da parte del Ministero dei trasporti, nell'esercizio 1948-49, della somma di lire 20 miliardi da prelevare dal fondo speciale previsto dall'accordo italo-americano approvato con la legge 4 agosto 1948, n. 1108;

considerato che detto disegno di legge intende realizzare i seguenti scopi;

a) dare impulso alle costruzioni di materiale ferroviario onde concorrere notevolmente al consolidamento industriale del Mezzogiorno;

b) iniziare l'elettrificazione delle linee siciliane, cominciando dal tronco Messina-Barcellona, e la costruzione delle centrali termoelettriche di Palermo e Messina;

c) assicurare l'esecuzione di urgenti lavori, comprendenti la ricostruzione della stazione di Napoli e il miglioramento dell'armamento lungo le linee e nelle stazioni;

d) eseguire costruzioni di ferrovie pubbliche di proprietà dello Stato, concesse in sola costruzione o in corso di completamento

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

da parte dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, tra cui quelle della Sicilia:

invita il Governo:

a svolgere tutta la sua autorevole opera perché il disegno di legge diventi al più presto operante e si dia corso, senza ulteriore indugio, a tutti indistintamente i lavori contemplati nel disegno di legge stesso, i quali sono veramente urgenti e indifferibili e serviranno a ridurre l'attuale disoccupazione nelle zone ove saranno compiuti.

PETRUCCI.

La Camera,

invita il Governo a porre sul piano delle concrete provvidenze da realizzare, nel più breve tempo, per la rinascita del Mezzogiorno, il potenziamento delle comunicazioni ferroviarie, indispensabile per l'incremento del turismo e delle esportazioni agrumarie ed ortofutticole dalle Calabrie e dalla Sicilia nel Nord d'Italia e nei mercati europei, addive-nendo alla costruzione del secondo binario nel tratto Battipaglia-Reggio Calabria, e nei tratti Messina-Palermo-Trapani e Messina-Siracusa.

CUTTITTA, LEONE-MARCHESANO, LARUSSA, SAIJA, GUERRIERI EMANUELE, BONTADE MARGHERITA, CONCETTI, SAMMARTINO, VALANDRO GIGLIOLA, COPPI, VOCINO, CHATRIAN, MAXIA, CECCONI, GIANINI GUGLIELMO, CHIARAMELLO, CORNIA, GHISLANDI, BARATOLO, CARONIA, BERTI GIUSEPPE fu Angelo, FADDA, NASI, HELFER, MARCHESI, SANSONE, LA MALFA, PIERRACCINI, LOMBARDI RICCARDO, MATTEUCCI, AZZI, BARTOLE.

La Camera,

considerato che le concessioni in materia di autoservizi, nonostante l'avvenuto ritorno alla normalità, risultano tutte a carattere provvisorio, anche quelle che furono dichiarate definitive prima della guerra, benché la legge 18 settembre 1939, n. 1822, preveda che la concessione provvisoria non debba di regola superare i due anni;

rilevato l'errato indirizzo seguito dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile che, avvalendosi della mantenuta provvisoria delle concessioni, attribuisce le stesse con preferenza alle aziende ferrotramviarie, non come naturale sostituzione od integrazione della ferrotramvia con autoservizi, ma come invadenza di autolinee già da lunghi

anni gestite da altri concessionari particolarmente benemeriti, per avere assicurato i traffici anche in periodo di emergenza;

invita il ministro dei trasporti ad applicare integralmente la legge sopra ricordata sulla disciplina degli autoservizi per quanto si attiene alle concessioni.

DE' COCCI, BIAGIONI, CARCATERRA.

La Camera,

invita il Governo a prontamente studiare una riforma della legge 28 settembre 1939, n. 1822, circa le concessioni governative all'industria privata di servizi automobilistici, che abroghi tutte le disposizioni di carattere corporativo fascista, adeguandola ai nuovi principi giuridico-politici della repubblica e a presentare conseguentemente un disegno di legge al Parlamento;

e, in particolare, invita l'onorevole ministro dei trasporti ad affrettare l'emanazione del regolamento della legge 22 gennaio 1948, n. 118, venendo incontro alle richieste dei danneggiati dallo spossessamento dei loro automezzi a causa di eventi bellici.

CLERICI.

La Camera,

invita il Governo ad iniziare, conformemente alle promesse più volte fatte, i lavori sul nuovo tronco ferroviario Giardini, Randazzo, Leonforte.

BONINO, SAIJA.

La Camera dei deputati,

invita il ministro dei trasporti a risolvere la questione degli agenti della Polfer di Verona e Palermo, licenziati per ragioni indipendenti da loro;

a dare disposizioni, affinché siano rispettate le 48 ore settimanali, negate a certe categorie di personale-esecutivo delle ferrovie dello Stato, obbligato a prestazioni di 56 e 60 ore settimanali;

a dare possibilità agli agenti assunti in seguito a concorsi compartimentali negli anni 1925-26-27 e molto tardi sistemati, la possibilità di riscattare tutto il periodo di avventiziato, ciò che comporterebbe loro il riconoscimento e il godimento di una anzianità che hanno di fatto.

TOMBA

La Camera,

considerato che la ferrovia Bari-Bari-letta serve una zona delle Puglie popolata da oltre 500 mila abitanti, addensati in grossi centri che potrebbero essere capoluo-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

ghi, come Andria, Corato, Ruvo, Terlizzi, Bitonto, ecc.;

tenuto presente che tali località dispongono adesso come mezzo di comunicazione di una antiquata tramvia a vapore a scartamento ridotto e non rispondente, in modo assoluto, alle esigenze del traffico locale;

rilevato che la zona attraversata da detta tramvia è, dal punto di vista sociale, la più nevralgica delle Puglie per le frequenti agitazioni del numeroso bracciantato agricolo;

impegna il Governo

affinché la iniziata trasformazione in ferrovia a scartamento normale sia condotta a termine nel più breve tempo possibile, apportando, in tal modo, con la maggiore mobilità delle persone e delle cose, un sicuro benessere ed una stabile tranquillità sociale alla intera provincia.

TROISI, MONTERISI, PETRILLI, TOMBA, GIUNTOLI GRAZIA, IMPERIALE, DE CARO GERARDO, BAVARO, RESTA, CARCATERRA, CACCURI, PETRUCCI, COLASANTO.

La Camera,

constatata la necessità di completare la ferrovia garganica prolungandola fino a Vieste, anche per eliminare il paradosso pel quale essa attualmente ha ancora il suo capolinea in aperta campagna, posto in una solitaria e deserta valle tra le montagne e il mare;

visto che il relativo progetto tecnico è stato regolarmente presentato, ed è stato esaminato dagli organi competenti;

raccomanda al ministro dei trasporti di sollecitarne il finanziamento e l'inizio dei lavori.

VOCINO.

La Camera dei deputati,

considerato che alcuni enti (I. N. T., C. I. A. T., G. R. A., ecc.), operando alle dipendenze o sotto il controllo del Ministero dei trasporti, esercitano trasporto di merci o di viaggiatori sempre in concorrenza con le aziende private;

convinta che, nell'interesse pubblico, tali servizi sussidiari o marginali devono essere gestiti da aziende private, che realizzano maggiori economie, alle quali devono essere affidati mediante pubblico appalto;

invita il Governo

a smantellare gradualmente l'organizzazione di detti enti, provvedendo ad emanare le necessarie opportune disposizioni.

GIAMMARCO.

La Camera,

considerata la urgente necessità che la provincia di Pesaro veda ricostruita la propria modesta rete ferroviaria prebellica e ripristinati i propri collegamenti ferroviari con la provincia di Ancona;

considerato all'uopo che il tronco ferroviario Fano-Fermignano manca soltanto del completamento nel tratto di pochi chilometri Fossombrone-Fermignano e che i due tronchi Fermignano-Pergola e Fermignano-Urbino, data la loro brevità, possono venire riattivati con una spesa non ingente;

considerate poi le varie ragioni che rendono utile e necessaria la attuazione di un collegamento fra il Mare Adriatico e il Mar Tirreno nel punto più breve fra i due mari, rispettivamente all'altezza della provincia di Pesaro e di quella di Livorno;

mentre fa voti, per il primo oggetto, che la ricostruzione completa dei tronchi sopraricordati della provincia di Pesaro venga effettuata con la massima sollecitudine nel corso dell'attuale esercizio finanziario;

d'altro canto, per quanto attiene la ferrovia dei due mari, invita il ministro dei trasporti, d'intesa con quello dei lavori pubblici, ad affrettare lo studio e la soluzione di un problema particolarmente vitale per le laboriose popolazioni dell'Italia centrale attualmente prive di un qualsiasi collegamento diretto.

COLI, DE' COCCI.

La Camera,

invita il Governo, in ordine alla necessità ripetutamente manifestata e riconosciuta, ad istituire a Messina una sezione permanente dell'ispettorato della motorizzazione.

Ciò onde evitare le visite bimensili effettuate da funzionari dell'ispettorato di Palermo, che, per essere saltuarie, creano delle gravi difficoltà riconosciute dai funzionari stessi.

SAIJA, BONINO.

La Camera,

constatato lo sviluppo dei trasporti su strada, non regolato o mal regolato dalle leggi in vigore;

convinta della necessità di un organismo decentrato, possibilmente provinciale, che riassuma le varie funzioni relative alla viabilità e al traffico stradale;

decisa a colmare la lacuna lamentata con provvedimenti legislativi che assistano

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

e tutelino il traffico su strada, con evidente vantaggio non solo della iniziativa privata e della collettività, ma anche dell'ordinamento generale dei trasporti e dell'economia nazionale;

invita

il ministro dei trasporti a risolvere, unitamente al problema strutturale del proprio Ministero nel senso richiesto dalla relazione al preventivo di spesa dell'esercizio in corso, anche quelli inerenti alla organizzazione dell'ente provinciale unico, che assolva, nel settore dei trasporti su strada, alle varie funzioni di carattere amministrativo, legale, tributario, statistico, assistenziale e tecnico, oggi affidati a numerosi organi ed enti, con danno evidente per lo Stato e per i privati.

SPOLETI.

La Camera, invita il Governo a risolvere con estrema urgenza il problema delle comunicazioni dell'Alto Vicentino, aspirazione semisecolare delle laboriose popolazioni della zona pedemontana e dell'Altipiano d'Asiago.

CIMENTI, TOMMASI, MARZAROTTO.

La Camera,

considerata la limitazione della rete ferroviaria in Sardegna (statale e complementare);

ritenuto che per la rinascita della Sardegna assurta a ente autonomo sia condizione prima ed indispensabile il potenziamento delle comunicazioni ferroviarie;

invita il Governo:

a sottoporre all'esame del Parlamento, alla prossima ripresa dei lavori, il progetto di legge che il Ministero dei trasporti fin dall'aprile scorso ha annunciato di avere predisposto per avviare a soluzione i problemi della rete ferroviaria sarda, ponendo al primo piano la costruzione;

1°) di un nuovo tronco ferroviario Olbia-Palau necessario per completare la rete ferroviaria nord-orientale dell'isola;

2°) un nuovo tronco ferroviario diretto Sassari-Giave, accorciando così di 15-20 chilometri il percorso Sassari-Cagliari e collegando alla ferrovia gli importanti comuni di Usini, Ittiri, Thiesi e Cheremule;

3°) di una terza rotaia sulla Sassari-Portotorres, per incrementare il traffico merci da e per Portotorres, principale porto commerciale in continuo sviluppo nella parte settentrionale della Sardegna.

POLANO.

PRESIDENTE. Qual'è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno della Commissione, non posso che rimettermi alla volontà della Camera e non esprimo un mio giudizio, in quanto esso interessa, come ho detto, molti altri ministeri.

Nei riguardi dell'ordine del giorno Capacchione dichiaro di accettarlo senz'altro, in quanto sono stati già stanziati parte dei fondi necessari per i lavori richiesti.

All'ordine del giorno Tozzi Condivi ho già risposto nel mio discorso e dichiaro di accettarlo come raccomandazione, anche perché sto concretando la definitiva organizzazione dell'Ente autotrasporti merci.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Capalozza, relativo alla ferrovia metaurense, vi è un progetto in esame, e prego l'onorevole presentatore di avere pazienza: l'assicuro che dedicherò il massimo interessamento alla risoluzione di questo problema che è allo studio.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Bianco, che si riferisce alla Bari-Matera-Montalbano, dichiaro che la questione è allo studio, ma non posso prendere impegni precisi.

L'ordine del giorno Viviani riguarda la concessione del trasporto gratuito ai bambini sinistrati; trattandosi di una questione assistenziale, ci vorrebbe una legge speciale, in quanto non posso dare a nessuno biglietti gratuiti di viaggio. È una questione che interessa soprattutto il Ministero dell'interno.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Gallo, dichiaro che la questione non è così imminente; comunque si presenterà a maggio il problema, e allora verrà esaminato.

Circa l'ordine del giorno Bettinotti, rendo noto che vi è una commissione, presieduta dal sottosegretario di Stato ai trasporti, che studia la questione degli esonerati politici. In tale campo si applicano le leggi esistenti ed il presidente della commissione fa tutto il possibile per portare a termine le pratiche sospese. Credo che si vada avanti con soddisfazione.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Abbiamo portato a termine 10.000 pratiche in sei mesi.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Io ne ho risolte 10.000 già prima di lei, e prima di tutti e due ne ha risolte numerosissime anche l'onorevole Jervolino.

Accetto l'ordine del giorno dell'onorevole Sailis come raccomandazione.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Per quanto riguarda l'ordine del giorno dell'onorevole Cara, faccio presente che le ferrovie complementari saranno oggetto di un particolare disegno di legge. Per le case cantoniere, ne costruiremo di tipo *standard*; quelle che già esistono rimarranno così.

All'onorevole Semeraro Santo, che chiede l'elettificazione della linea ferroviaria Milano-Lecce, faccio presente che tale linea è già elettrificata da Milano a Varano di Ancona. Il completamento della elettrificazione fino a Bari è nel programma generale, ma non so quando si potrà attuare.

Per effettuare l'elettificazione, invece, della linea Brindisi-Taranto-Potenza-Napoli, posso dire che per portare a termine tale elettrificazione bisogna prima cambiare tutte le rotaie, allargare le gallerie e rinforzare i ponti.

Il problema è allo studio, ma non so quando potrà essere realizzato.

Le officine pugliesi trarranno lavoro dal finanziamento generale cui ho accennato. Esse hanno per ora la proroga dei loro contratti fino alla metà di novembre; ma penso che possano avere ulteriori possibilità di finanziamento tra breve.

Comunque, accetto l'ordine del giorno dell'onorevole Semeraro Santo come raccomandazione.

L'onorevole Gullo chiede il miglioramento delle linee Paola-Cosenza, Santa Eufemia-Catanzaro Marina e Cosenza-Sibari. Noi dovremo migliorare queste linee. Non so quando potremo fare i lavori. In ogni modo accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

Sull'ordine del giorno dell'onorevole Guidi Cingolani, siamo d'accordo per l'emigrazione interna e i trasporti ferroviari delle mondine. Il problema scomparirà col 1° novembre come ho detto nella relazione generale.

Circa le facilitazioni di tariffe ferroviarie a determinate categorie, bisogna studiare il problema nell'ambito generale delle concessioni e quindi non posso prendere impegni.

Sono d'accordo per le provvidenze da attuare nel campo della previdenza. Accetto la raccomandazione.

Accetto pure come raccomandazione l'ordine del giorno dell'onorevole Firrao.

Accetto anche i due ordini del giorno Girolami e Monticelli.

Il problema considerato nell'ordine del giorno dell'onorevole Bima è allo studio. Stiamo trattando per una convenzione con la Francia. Comunque, accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

Accetto senz'altro l'ordine del giorno dell'onorevole Camposarcuno.

Circa l'ordine del giorno Petrucci, dirò che posso accettarlo perché, in linea generale, riguarda un problema che è perfettamente inquadrato nelle nostre direttive. D'altra parte il tronco che a lui interessa è già in corso di attuazione.

L'ordine del giorno Cuttitta si riferisce a quel complesso di 200 miliardi di lavori che egli vorrebbe realizzare. In relazione ad esso molto vi sarebbe da dire. In ogni modo osservo che vi è la linea jonica che dovremo prima migliorare. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

L'ordine del giorno De' Cocci si riferisce alla legge sulle concessioni di autoservizi viaggiatori che sarà modificata. Lo accetto come raccomandazione.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Clerici, posso dire che lo accetto come raccomandazione, anche perché è in corso di definizione il regolamento relativo alla legge n. 118.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Bonino, lo accetto come raccomandazione dato che si è previsto un parziale finanziamento nella legge dei 20 miliardi E. R. P..

Accetto anche l'ordine del giorno Tomba come raccomandazione.

L'ordine del giorno Troisi riguarda un problema già risolto; lo accetto quindi come raccomandazione.

Per quanto si riferisce all'ordine del giorno Vocino, ricorderò che le comunicazioni interessanti la zona del Gargano rientrano già nel quadro generale delle nostre previsioni. Non posso però precisare l'epoca della loro realizzazione. Lo accetto come raccomandazione generica.

Circa l'ordine del giorno Giammarco, sono d'accordo: qui utilizzeremo tutte le possibili competenze.

Circa l'ordine del giorno Coli, ho già detto che anche questo rientra nei programmi di quelle linee che saranno al più presto ultimate. Non posso prendere impegno sulla data precisa ma, come raccomandazione, posso accettarlo.

L'ordine del giorno Saija riguarda un problema di organizzazione. Non posso prendere un impegno formale. Bisognerà riorganizzare anche gli ispettorati ed è quindi tutto un problema che sarà esaminato al più presto. Lo accetto come raccomandazione.

Posso accettare anche l'ordine del giorno Spoleti, in via di massima, come raccomandazione.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Cimenti.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Polano, è già stato detto che il problema della Sardegna rientra nel quadro della sistemazione generale delle comunicazioni stradali e ferroviarie dell'isola. Lo accetto quindi come raccomandazione.

PRESIDENTE. Chiederò ora ai presentatori degli ordini del giorno se, dopo le dichiarazioni del Governo, li mantengono.

La Commissione insiste a che il suo ordine del giorno sia posto in votazione?

ANGELINI, *Relatore*. Sì, signor Presidente.

DE GASPERI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE GASPERI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. A proposito delle attribuzioni dei diversi ministeri, è sorta parecchie volte discussione nei due rami del Parlamento. Io ho assunto, a nome del Governo, sempre il medesimo atteggiamento: che si è esplicito nella preghiera alla Camera di non impegnarsi prima che noi avessimo presentato il disegno di legge relativo, riservando una decisione perentoria del Parlamento a quel momento.

Ciò non toglie che un ordine del giorno della Commissione, accettato all'unanimità, non abbia il suo valore e non meriti tutta l'attenzione da parte del Governo. Poiché infatti v'è ora una commissione che studia questo argomento e poiché certamente uno degli elementi fondamentali è l'opinione dei parlamentari perché da essi dipenderà la decisione definitiva, io do tutto il valore che merita a questo ordine del giorno.

Vorrei tuttavia pregare la Commissione di non chiedere al Parlamento una decisione inderogabile ed urgente circa il passaggio al Ministero dei trasporti della direzione generale della viabilità e dell'A. N. A. S. Ciò innanzitutto non potrebbe affrettare la procedura parlamentare, perché è evidente che il riordinamento dei ministeri, preconizzato fra l'altro dall'ultimo comma dell'articolo 95 della Costituzione, è problema di tale ampiezza da dover essere considerato in tutto il suo insieme, e non iniziato per settori, cioè ministero per ministero.

Il quadro generale non è facile a farsi, giacché dappertutto v'è uno spirito di corpo, vi sono esperienze particolari che possono essere contrastanti, tanto che il Governo potrà anche trovarsi in difficoltà su questo punto.

Quando sarà presentato il disegno di legge relativo alle attribuzioni, allora soltanto si

potrà avere una visione panoramica: tutto il *pro* e tutto il *contra* saranno stati profondamente valutati, e la decisione definitiva del Parlamento potrà essere veramente di tale consapevolezza da potersi ritenere l'*optimum* in questa materia.

Riassumo quindi la mia opinione su questo punto, impegnandomi al riguardo a nome dell'intero Governo. Il Governo tiene nella massima considerazione il fatto che una importante Commissione abbia all'unanimità ritenuto di dover proporre questi trasferimenti di competenza da un ministero all'altro; il Governo desidera che sia riservata al Parlamento in sede di Commissioni prima e poi attraverso dibattiti nelle Assemblee, la decisione finale su questo punto: ma auspica che la decisione intervenga dopo un'ampia disamina.

PRESIDENTE. Onorevole relatore?

ANGELINI, *Relatore*. Ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio dell'apprezzamento dato all'ordine del giorno; sono tuttavia spiacente che l'onorevole presidente del Consiglio non abbia potuto assistere al mio intervento di stamane in cui ho illustrato questo ordine del giorno, il quale, se è vero che si conclude con la richiesta di una modifica di struttura del Ministero dei trasporti, denuncia anche altre necessità di riorganizzazione legislativa sulle quali noi ci siamo trovati perfettamente d'accordo con l'onorevole ministro dei trasporti, che le ha sottolineate ed apprezzate.

Riconosco che, così come l'ordine del giorno è formulato, potrebbe essere considerato impegnativo in modo definitivo per cui condivido il pensiero del presidente del Consiglio che sia opportuno rimandare l'esame e la decisione circa il problema di struttura del Ministero dei trasporti a quando sarà sottoposto alla Camera il disegno di legge di riorganizzazione della pubblica amministrazione.

Chiedo all'onorevole Presidente che, tenute presenti le premesse dell'ordine del giorno, le quali non interferiscono nel problema di struttura, l'ordine del giorno stesso sia modificato nel senso che, invece di dire « riconosce essere inderogabile ed urgente il passaggio », ecc., formula indubbiamente impegnativa, sia detto: « riconosce l'opportunità del passaggio », ecc.

PRESIDENTE. Onorevole Angelini, la Commissione da lei autorevolmente presieduta intende con ciò esprimere un parere; ma la Camera, votando, esprimerà una decisione. (*Approvazioni*).

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

ANGELINI, *Relatore*. Allora prendiamo atto delle dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio e non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Capacchione, ella insiste a che il suo ordine del giorno sia posto in votazione?

CAPACCHIONE. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Tozzi Condivi?

TOZZI CONDIVI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Capalozza?

CAPALOZZA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Bianco?

BIANCO. Mantengo il mio ordine del giorno e chiedo che sia votato per divisione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Occorrono dei capitali notevoli; è un problema che non si può risolvere urgentemente. Se ella mi dà i 30 miliardi, io le faccio la ferrovia. Ma dichiaro subito che fra i lavori urgenti non posso includere questo. Tra l'altro non avrei neppure l'energia elettrica occorrente. Come volete quindi che possa essere fatta la elettrificazione? Per ora, non è possibile. Se si dovesse stabilire un ragionevole periodo di tempo, io direi anche di sì.

PRESIDENTE. Onorevole Bianco, le faccio notare che, se la Camera respingesse il suo ordine del giorno, verrebbe niente meno che a disapprovare la elettrificazione *sic et simpliciter*, perché qui si tratta di gradualità di attuazione del programma. Se ella avesse chiesto che la elettrificazione fosse compiuta, per esempio, in un triennio, io capirei la votazione, perché vorrebbe dire che la Camera, pur prendendo atto delle dichiarazioni del ministro circa l'elettrificazione in programma, non vuole rimandarla per oltre un triennio.

Comunque, metterò in votazione l'ordine del giorno Bianco per divisione.

Onorevole Viviani Luciana, mantiene il suo ordine del giorno?

VIVIANI LUCIANA. Mantengo.

PRESIDENTE. Onorevole Gallo Elisabetta, il suo ordine del giorno è stato accolto dal ministro come raccomandazione; insiste a che sia posto in votazione?

GALLO ELISABETTA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Bettinotti?

BETTINOTTI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Sailis?

SAILIS. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Cara?

CARA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Semeraro Santo?

SEMERARO SANTO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Gullo.

GULLO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Guidi Cingolani?

GUIDI CINGOLANI ANGELA MARIA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Firrao?

FIRRAO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Girolami?

GIROLAMI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Monticelli?

MONTICELLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Bima?

BIMA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Camposarcuno?

CAMPOSARCUNO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Petrucci?

PETRUCCI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Cuttitta?

CUTTITTA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole De' Cocci?

DE' COCCI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Clerici?

CLERICI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Bonino?

BONINO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Tomba?

TOMBA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Troisi?

TROISI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Vocino?

VOCINO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Giammarco?

GIAMMARCO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Coli?

COLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Saija?

SAIJA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Spoleti?

SPOLETI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Cimenti?

CIMENTI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Polano?

POLANO. Non insisto.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Pongo in votazione l'ordine del giorno Capacchione, accolto dal Governo:

« La Camera,

ritenuta la necessità e l'urgenza che siano proseguiti con la massima sollecitudine, e portati a compimento entro il più breve tempo possibile, i lavori per la ferrovia Bari-Barletta, esigenza indilazionabile ed annosa

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

aspirazione dei molti e popolosi comuni di quella zona, serviti attualmente da una tramvia a vapore, antiquata e mal ridotta, tecnicamente superatissima, e del tutto inadeguata ai molteplici bisogni di centri urbani, quali i comuni di Barletta, Andria, Corato, Bitonto, Terlizzi, ecc., che sono tra i più importanti e popolosi della provincia di Bari;

invita il ministro dei trasporti a provvedere in conformità ».

(È approvato).

Passiamo all'ordine del giorno Bianco. Onorevole Bianco, in che modo chiede che sia diviso per la votazione?

BIANCO. Chiedo che sia posta in votazione la parte conclusiva, separatamente per le tre richieste.

PRESIDENTE. Sta bene. Pongo in votazione la prima richiesta:

« La Camera invita il Governo a comprendere tra le opere da attuare con criterio della massima urgenza e contemporaneamente agli altri lavori di ricostruzione:

a) la elettrificazione della linea Battipaglia-Potenza-Taranto ».

(Non è approvata).

Pongo in votazione la seconda richiesta:

« b) il prolungamento fino allo scalo di Nova Siri della linea Bari-Matera-Montalbano Jonico ».

(Non è approvata).

Pongo in votazione la terza richiesta:

« c) la trasformazione dello scartamento ridotto della linea di cui alla lettera precedente a scartamento normale o quanto meno l'allacciamento a scartamento normale del capoluogo di Matera alla ferrovia dello Stato ».

(Non è approvata).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Viviani Luciana:

« La Camera,

considerata la gravissima entità di danni subiti dalle popolazioni colpite dall'alluvione del 2 ottobre ultimo scorso;

preso atto della grande azione di solidarietà promossa dalle organizzazioni democratiche, che hanno inviato nelle zone colpite danaro, viveri, indumenti e che hanno offerto ospitalità a circa un migliaia di bambini delle zone più colpite,

invita il ministro

a concedere il trasporto gratuito ai bambini ospitati temporaneamente presso famiglie di lavoratori onde stimolare e incoraggiare nuove iniziative assistenziali verso le popolazioni colpite da un immane disastro ».

(Non è approvato).

Passiamo all'esame dei capitoli del bilancio, che si intenderanno approvati con la semplice lettura, quando non vi siano osservazioni od emendamenti.

Se ne dia lettura.

SULLO, Segretario, legge:

Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 1. Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e degli ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo (*Spese fisse*), lire 350.000.000.

Capitolo 2. Personale non di ruolo — Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo — Assicurazioni sociali e indennità di licenziamento (*Spese fisse*), lire 250.000.000.

Capitolo 3. Personale delle ferrovie dello Stato, delle poste e dei telegrafi e di altri enti o aziende autonome dipendenti dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in servizio presso l'Ispettorato stesso — Stipendi ed assegni da rimborsare alle suddette amministrazioni ed aziende, lire 15.480.000.

Capitolo 4. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ed a quello appartenente ad altre Amministrazioni dello Stato od Enti che presta la propria opera nell'interesse del Ministero (articolo 8 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) (*Spesa obbligatoria*), lire 20.000.000.

Capitolo 5. Premio giornaliero di presenza al personale non di ruolo dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (articolo 8 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) (*Spesa obbligatoria*), lire 8.000.000.

Capitolo 6. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ed a quello appartenente ad altre Amministrazioni dello Stato

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

od Enti che presta la propria opera nell'interesse del Ministero (articolo 1 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 20.000.000.

Capitolo 7. Compensi per lavoro straordinario al personale non di ruolo dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (articolo 1 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 10.000.000.

Capitolo 8. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ed a quello appartenente ad altre Amministrazioni dello Stato od Enti, che presta la propria opera nell'interesse del Ministero (articolo 6 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 1.000.000.

Capitolo 9. Sussidi al personale dell'Amministrazione centrale dell'Ispettorato e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nonché a quello già appartenente all'Ispettorato medesimo e alle relative famiglie, lire 2.500.000.

Capitolo 10. Indennità di missione e rimborso spese di trasporto al personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, al personale di altre Amministrazioni dello Stato estraneo all'Ispettorato, incaricato di compiere missioni nell'interesse dell'Ispettorato suddetto e al personale addetto ai Gabinetti, lire 40.000.000.

Capitolo 11. Indennità di trasferimento e rimborso spese di trasporto al personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentati della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e al personale di altre Amministrazioni dello Stato estraneo all'Ispettorato, distaccato a prestare servizio presso l'Ispettorato suddetto, lire 4.000.000.

Capitolo 12. Personale non di ruolo — Indennità di missione e rimborso spese di trasporto, lire 20.000.000.

Capitolo 13. Personale non di ruolo — Indennità di trasferimento e rimborso spese di trasporto, lire 800.000.

Capitolo 14. Assegni e indennità agli addetti al Gabinetto del ministro e alla segre-

teria particolare del sottosegretario di Stato, lire 6.000.000.

Capitolo 15. Fitti e canoni, lire 20.000.000.

Capitolo 16. Manutenzione, riparazione ed adattamento dei locali, lire 2.000.000.

Capitolo 17. Spese di ufficio per gli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, lire 4.000.000.

Capitolo 18. Spese relative all'acquisto, manutenzione, esercizio e noleggio delle automobili — Assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro dei conducenti degli autoveicoli assegnati agli uffici dipendenti, lire 14.000.000.

Capitolo 19. Spese per studi di carattere tecnico e per ricerche sperimentali, lire 500.000.

Capitolo 20. Spese per il funzionamento della Commissione per la trazione automobilistica a forza motrice nazionale, istituita con regio decreto-legge 14 luglio 1937, n. 1727 convertito nella legge 23 dicembre 1937, n. 2614, per memoria.

Capitolo 21. Spese postali, telegrafiche e telefoniche, lire 9.000.000.

Capitolo 22. Spese per il funzionamento e la manutenzione della biblioteca, lire 150.000.

Capitolo 23. Spese per liti ed arbitraggi (*Spesa obbligatoria*), lire 300.000.

Capitolo 24. Spese casuali, lire 400.000.

Capitolo 25. Indennità e diarie ai componenti di commissioni nell'interesse dei servizi dell'Ispettorato generale e della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, lire 1.500.000.

Capitolo 26. Spese per il funzionamento delle Commissioni istituite nell'interesse dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, lire 1.000.000.

Capitolo 27. Spese per le statistiche concernenti i servizi dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (articolo 3 del regio decreto-legge 27 maggio 1929, n. 1285, convertito nella legge 21 dicembre 1929, n. 2238), lire 1.000.000.

Capitolo 28. Residui passivi eliminati ai sensi dell'articolo 36 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Debito eitalizio. — Capitolo 29. Pensioni ordinarie per il personale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (*Spese fisse*), lire 31.100.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Capitolo 30. Indennità per una sola volta, invece di pensione, al personale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ai termini degli articoli 3, 4 e 10 del regio decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970, convertito nella legge 21 agosto 1921, n. 1144, sulle pensioni civili, modificati dall'articolo 11 del regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 350.000.

Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione locale. — Capitolo 31. Quota a carico dello Stato italiano della spesa riguardante la delegazione Italo-Svizzera per il Sempione (legge 21 gennaio 1904, n. 15) (*Spesa obbligatoria*), lire 1.000.000.

Capitolo 32. Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles, lire 60.000.

Capitolo 33. Sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata posteriormente alla legge 30 aprile 1899, n. 168, per lavori ed incrementi patrimoniali e per trasformazione del sistema di trazione di ferrovie concesse (articoli 7, 27 e 220, del testo unico di legge approvato col regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447; decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, articoli 30 e 35 del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752 e articolo 27 regio decreto-legge 29 luglio n. 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1938, 1939, n. 58) (*Spesa obbligatoria*), lire 1.750.000.000.

Capitolo 34. Sovvenzioni per concessioni di sola costruzione di ferrovie (articolo 235 del testo unico di legge approvato col regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (*Spesa obbligatoria*), lire 15.800.000.

Capitolo 35. Sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale (legge 5 marzo 1893, n. 125; 21 luglio 1911, n. 852, 23 giugno 1912, n. 659, 8 giugno 1913, n. 631 e articolo 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58) (*Spesa obbligatoria*), lire 10.000.000.

Capitolo 36. Sovvenzioni alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico (articoli 258 e 262 del testo unico di legge approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) ed alle tramvie di cui all'articolo 113 del testo unico di legge approvato con regio decreto-legge 12 ottobre 1913, n. 1261, convertito nella legge 17 aprile 1925,

n. 473, ed alle ferrovie economiche di interesse locale di cui all'articolo 1, comma 2°, del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752 e articolo 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58, lire 4.350.000.

Capitolo 37. Sovvenzioni per concessioni di filovie e per trasformazioni in filovie di ferrovie pubbliche e tramvie extra-urbane (articolo 2 del regio decreto-legge 14 luglio 1937, n. 2502 e articolo 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58) (*Spesa obbligatoria*), lire 3.000.000.

Capitolo 38. Sussidi per l'impianto ed esercizio di autolinee per trasporto viaggiatori, bagagli, pacchi agricoli e per la istituzione e l'esercizio di nuovi servizi automobilistici provvisori determinati da necessità di ordine pubblico (regio decreto-legge 15 febbraio 1920, n. 210, convertito nella legge 2 luglio 1922, n. 896; articolo 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58 e legge 28 settembre 1939, n. 1822), lire 1.000.000.

Capitolo 39. Sovvenzioni per la costruzione e l'esercizio di funivie in servizio pubblico (legge 23 giugno 1927, n. 1110 e articolo 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58) (*Spesa obbligatoria*), lire 1.000.000.

Spese diverse. — Capitolo 40. Spese per il servizio automobilistico delle Amministrazioni centrali dello Stato (decreto legislativo luogotenenziale 7 novembre 1944, n. 436), lire 30.000.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 41. Indennità di missione e rimborso spese di trasporto per opere di carattere straordinario al personale dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nonché al personale di altre Amministrazioni dello Stato, estraneo all'Ispettorato, incaricato di compiere missioni nell'interesse dei servizi dell'Ispettorato stesso, lire 25.000.000.

Capitolo 42. Retribuzioni al personale estraneo all'Amministrazione per speciali lavori inerenti a studi, compilazione di progetti, direzione, assistenza e collaudi per opere di carattere straordinario, lire 1.000.000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione. — Capitolo 43. Sussidi straordinari di esercizio (articolo 24 lettera b) del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58), somministrazione di fondi per gestioni dirette a cura dello Stato (articolo 184 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447 e regio decreto-legge 4 giugno 1936, n. 1336, convertito nella legge 28 dicembre 1936, n. 2424), anticipazioni di spese per provvedimenti di ufficio (articolo 106 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447) — Spese diverse per ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna, lire 3.000.000.000.

Capitolo 44. Corresponsione di contributi agli esercenti di servizi pubblici automobilistici concessi in via definitiva o provvisoria, che impiegano per gli autobus con motore ad iniezione, nafta (olio da gas) proveniente dalla raffinazione degli olii grezzi di Ragusa (regio decreto-legge 17 novembre 1938, n. 1854, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739 e legge 22 gennaio 1942, n. 47), per memoria.

Capitolo 45. Annualità trentennali relative a lavori di costruzione delle ferrovie secondarie sicule, liquidate a norma del regio decreto-legge 8 gennaio 1931, n. 73, convertito nella legge 17 aprile 1931, n. 529, lire 2.218.400.

Capitolo 46. Annualità cinquantennali per l'ammortamento delle anticipazioni di lire 170.000.000 effettuate dalla Cassa depositi e prestiti al Tesoro a norma dell'articolo 1 del regio decreto-legge 2 ottobre 1919, n. 1838, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, per il completamento a cura dello Stato di 800 chilometri di nuove ferrovie a scartamento ridotto in Sicilia, lire 7.758.400.

Capitolo 47. Provvidenze eccezionali per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata (decreto legislativo luogotenenziale 15 ottobre 1944, n. 346; articolo 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 18 gennaio 1947, n. 9 e articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 settembre 1947, n. 877 e decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1947, n. 1406, lire 5.000.000.000.

Capitolo 48. Mezzi nautici ed attrezzature varie per gli Ispettorati di porto e per le delegazioni di approdo per la navigazione interna, lire 15.000.000.

Costruzione di strade ferrate. — Capitolo 49. Spese per costruzioni di strade ferrate in concessione a pagamento non differito — Corresponsione straordinaria in capitale delle sovvenzioni per costruzioni, lavori ed incrementi patrimoniali, trasformazione di sistemi di trazione di ferrovie e tramvie a

norma del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752, lire 15.000.000.

Capitolo 50. Spese per la concessione di sola costruzione di lavori ferroviari urgenti a pagamento non differito (decreti legislativi del Capo provvisorio dello Stato 6 dicembre 1946, n. 552; 20 dicembre 1946, n. 655 e decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 novembre 1947, n. 1597), lire 135 milioni.

Capitolo 51. Spese per la costruzione e l'approvvigionamento dei mezzi di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma (regio decreto-legge 3 giugno 1938, n. 828 e decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 novembre 1947, n. 1597), lire 255.000.000.

Capitolo 52. Spese per la costruzione della ferrovia Circumflegrea (regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, 5^a delle 10 annualità), lire 130.000.000.

Capitolo 53. Spese per liti ed arbitraggi e maggiori spese impreviste per la costruzione di strade ferrate (*Spesa obbligatoria*), lire 50.000.

Spese diverse. — Capitolo 54. Indennità di requisizione degli autoveicoli — spese varie per il ricovero e la custodia degli autoveicoli in consegna agli Ispettori compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (decreto legislativo luogotenenziale 1^o febbraio 1945, n. 46, integrato dal decreto legislativo luogotenenziale 4 gennaio 1946, n. 149), lire 10.000.000.

Capitolo 55. Contributo dello Stato nel pagamento degli interessi sui mutui contratti da aziende municipalizzate esercenti trasporti urbani per l'acquisto di nuovo materiale mobile per il quale non venga accordato il concorso previsto dal decreto legislativo 15 ottobre 1944, n. 346 (decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 487), lire 240.000.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i capitoli.

Si dia lettura del riassunto per titoli, che si intenderà approvato con la semplice lettura, ove non vi siano osservazioni.

SULLO, *Segretario*, legge:

Riassunto dei titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 801.630.000.

Debito vitalizio, lire 31.450.000.

Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione lacuale, lire 1.786.210.000.

Spese diverse, lire 30.000.000.

Totale della Categoria I — Parte ordinaria, lire 2.649.290.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 26.000.000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione, lire 8.024.976.800.

Costruzione di strade ferrate, lire 535.050.000.

Spese diverse, lire 250.000.000.

Totale della Categoria I — Parte straordinaria, lire 8.836.026.800.

Categoria I. Spese effettive ordinarie e straordinarie, lire 11.485.316.800.

PRESIDENTE. È così approvato il riassunto per titoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1949-50.

Si dia lettura dei capitoli e dei riassunti degli Stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1949-50, che, se non vi sono emendamenti od ossevizioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

SULLO, *Segretario*, legge:

Entrata. — Titolo I. *Parte ordinaria*. — Sezione I. *Prodotti del traffico e proventi diversi*. — *Prodotti del traffico*. — Capitolo 1. Prodotti della rete principale e dello stretto di Messina, lire 160.800.000.000.

Capitolo 2. Prodotti delle Ferrovie secondarie sicule, lire 200.000.000.

Introiti indiretti dell'esercizio. — Capitolo 3. Redditi patrimoniali, lire 370.000.000.

Capitolo 4. Telegrammi privati, lire 25.000.000.

Capitolo 5. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 50.000.000.

Capitolo 6. Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria, lire 500.000.000.

Capitolo 7. Prodotti per servizi accessori, lire 190.000.000.

Capitolo 8. Dividendi derivanti da partecipazioni azionarie, *per memoria*.

Capitolo 9. Proventi per la cessione a terzi di energia elettrica, lire 15.000.000.

Capitolo 10. Introiti indiretti delle Ferrovie secondarie sicule, lire 100.000.

Capitolo 11. Utili di magazzino, lire 950.000.000.

Introiti per rimborsi di spesa. — Capitolo 12. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa, lire 350.000.000.

Capitolo 13. Ricuperi di carattere generale, lire 2.500.000.000.

Capitolo 14. Proventi derivanti dall'applicazione della quota del 0,50 per cento sulle spese di ricostruzione (decreto ministeriale 10 maggio 1946) (capitolo n. 29 della spesa), lire 285.000.000.

Capitolo 15. Ricuperi dei servizi, lire 1.500.000.000.

Capitolo 16. Introiti a rimborso di spesa delle Ferrovie secondarie sicule, lire 400.000.

Capitolo 17. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materiali fuori uso od esuberanti, lire 260.000.000.

Capitolo 18. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni di uso comune, lire 265.00.000.

Capitolo 19. Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine, lire 36.000.000.

Capitolo 20. Interessi a carico della gestione delle case economiche per i capitali forniti dall'Amministrazione (articolo 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553, e regio decreto-legge 4 novembre 1926, n. 2269, convertito nella legge 22 dicembre 1927, n. 2688), lire 20.220.000.

Capitolo 21. Canone a carico del «Dopolavoro ferroviario» per la sede di Roma, lire 380.000.

Capitolo 22. Interessi a carico della gestione delle centrali elettriche, lire 16.400.000.

Entrate eventuali. — Capitolo 23. Proventi eventuali, lire 500.000.000.

Capitolo 24. Contributo dell'Erario negli oneri dipendenti dalla elettrificazione delle linee (articolo 5, comma 2°, della legge 4 maggio 1936, n. 844 e articolo 4 della legge 28 settembre 1942, n. 1140), lire 70.000.000.

Capitolo 25. Prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste, destinati alla parte ordinaria (articolo 10 del regio decreto-legge 21 giugno 1941, n. 571, convertito nella legge 14 settembre 1941, n. 1115), *per memoria*.

Capitolo 26. Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne o pagamenti e simili di somme e valori, *per memoria*.

Capitolo 27. Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi ad integrazione del prodotto netto, *per memoria*.

Capitolo 28. Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione, lire 27.353.000.000.

Sezione II. *Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa*. — Capitolo 29. Concorso di enti pubblici e privati nei lavori per riparare e

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

prevenire danni di forza maggiore (capitolo n. 54 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 30. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore (capitolo n. 54 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 31. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo n. 55 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 32. Introiti a reintegro del capitolo di spesa per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto (capitolo n. 56 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 33. Concorsi e ricavi inerenti a lavori in conto migliorie alle linee ed agli impianti (capitolo n. 57 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 34. Introiti a reintegro di capitali di spesa delle ferrovie secondarie sicule (capitolo n. 58 della spesa), *per memoria*.

Riassunto delle entrate ordinarie. — Entrate d'esercizio. — Titolo I. Parte ordinaria. — Sezione I. Prodotti del traffico e proventi diversi. — Prodotti del traffico, lire 161.000.000.000.

Introiti indiretti dell'esercizio, lire 2.100.100.000.

Introiti per rimborsi di spesa, lire 5.233.400.000.

Entrate eventuali, lire 27.923.000.000.

Totale della sezione I, lire 196.256.500.000.

Totale del titolo I, parte ordinaria, lire 196.256.500.000.

Titolo II. Parte straordinaria. — Capitolo 35. Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale e per lavori di elettrificazione delle linee ferroviarie, per memoria.

Capitolo 36. Somma da provvedersi per far fronte alle spese per la elettrificazione del gruppo di linee ferroviarie di cui alla legge 30 maggio 1940, n. 728, *per memoria*.

Capitolo 37. Somma da provvedersi dall'Amministrazione ferroviaria mediante operazioni di credito per le spese relative alla sistemazione in Roma degli impianti ferroviari, in dipendenza dell'Esposizione universale ed internazionale (regio decreto-legge 8 aprile 1937, n. 749, convertito nella legge 23 dicembre 1937, n. 2613), *per memoria*.

Capitolo 38. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del Tesoro, lire 2.610.000.000.

Capitolo 39. Introiti da assegnare alle spese di riparazione e di ricostruzione causate dalla guerra a complemento delle somme da

provvedersi dal Tesoro (capitolo n. 83 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 40. Assegnazione straordinaria corrispondente all'utile netto del monopolio per gli acquisti all'estero di carboni e metalli, destinata ai miglioramenti del materiale rotabile (articolo 13 del regio decreto-legge 4 giugno 1936, n. 1078, convertito nella legge 4 gennaio 1937, n. 112 e articolo 8 della legge 28 settembre 1940, n. 1397) (capitolo n. 77 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 41. Somma da provvedersi dal Tesoro per far fronte alle spese di riparazione e di ricostruzione in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra (capitolo n. 83 della spesa), lire 57.000.000.000.

Capitolo 42. Somma da provvedersi dal Tesoro per far fronte alle spese per la costruzione o l'acquisto di case per i ferrovieri in conto patrimoniale (decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 luglio 1946, n. 95) (4^a rata) (capitolo n. 84 della spesa), lire 2.250.000.000.

Titolo III. Magazzini, officine e scorte. — Gestione autonoma dei magazzini. — Capitolo 43. Fondi forniti dal Tesoro per aumento della dotazione di magazzino (capitoli nn. 82 e 85 della spesa), per memoria.

Capitolo 44. Forniture ai servizi (capitolo n. 85 della spesa), lire 94.500.000.000.

Capitolo 45. Ricavi per vendite e accrediti diversi (capitolo n. 85 della spesa), lire 3.300.000.000.

Capitolo 46. Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (capitolo n. 86 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 47. Ritenute per garanzia effettuate ai fornitori (capitolo n. 87 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 48. Prelevamenti dal Fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino (capitolo n. 88 della spesa), *per memoria*.

Gestione viveri « La Provvida ». — Capitolo 49. Ricupero di spese d'impianto (capitolo n. 89 della spesa), per memoria.

Capitolo 50. Ricavi della gestione per vendite ed accrediti vari (capitolo n. 90 della spesa), lire 4.500.000.000.

Officine e scorte. — Capitolo 51. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine dipendenti dal servizio materiale e trazione e dall'industria privata (capitolo n. 91 della spesa), lire 43.120.000.000.

Capitolo 52. Corrispettivo dei lavori fatti in cantieri e officine diverse e della energia prodotta nelle centrali elettriche (capitolo n. 92 della spesa), lire 832.000.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Capitolo 53. Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate (capitolo n. 93 della spesa), lire 8.000.000.000.

Titolo IV *Gestione del fondo pensioni e sussidi*. — Capitolo 54. Ritenute al personale, lire 1.470.500.000.

Capitolo 55. Ricupero della parte a carico del Tesoro delle pensioni pagate ad agenti ex gestioni austriache ed a quelli passati nei ruoli di altre Amministrazioni dello Stato (legge 6 luglio 1940, n. 952) capitolo n. 97 della spesa), lire 332.000.000.

Capitolo 56. Interessi sulle somme costituenti il patrimonio del fondo pensioni e sussidi, lire 54.500.000.

Capitolo 57. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitoli n. 98 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 58. Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti sull'amministrazione dei valori in sua consegna, costituenti il fondo pensioni e sussidi, *per memoria*.

Capitolo 59. Entrate diverse, *per memoria*.

Capitolo 60. Contributo straordinario dell'Erario a parziale copertura del disavanzo di gestione per effetto della insufficienza delle riserve e dell'eccesso nel numero di pensionati dovuto ad eventi straordinari (articolo 6 della legge 4 maggio 1936, n. 844), lire 250.000.000.

Capitolo 61. Contributo dell'Amministrazione ferroviaria (capitolo n. 21 della spesa), lire 19.210.000.000.

Titolo V. *Gestione del fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi*. — Capitolo 62. Ritenute ordinarie, lire 100.000.

Capitolo 63. Interessi sul patrimonio della gestione, lire 200.000.

Capitolo 64. Entrate diverse, *per memoria*.

Capitolo 65. Contributo dell'Amministrazione (capitolo n. 22 della spesa), lire 168.500.000.

Titolo VI. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*. — *Patrimonio*. — Capitolo 66. Somme mutate per acquisto e costruzione di case (articolo 153 testo unico delle disposizioni sull'edilizia popolare ed economica, approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165 e legge 10 giugno 1939, n. 931) (capitoli nn. 103 e 104 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 67. Ricavi patrimoniali (capitoli nn. 103 e 104 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 68. Somma da provvedersi dal Tesoro per le spese di riparazione e di ricostruzione dei fabbricati danneggiati o di-

strutti per cause di guerra (capitolo n. 105 della spesa), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 69. Affitti delle case lire 110.000.000.

Capitolo 70. Proventi e ricuperi diversi, lire 3.300.000.

Capitolo 71. Prelevamenti dal fondo di riserva (secondo capoverso dell'articolo 4 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, approvato con regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), *per memoria*.

Capitolo 72. Ricupero dell'eccedenza passiva della gestione, lire 102.700.000.

Titolo VII. *Opera di previdenza a favore del personale*. — *Patrimonio*. — Capitolo 73. Somme prelevate dalle disponibilità patrimoniali ed introiti straordinari da investire in beni immobili e mobili (capitolo n. 114 della spesa), lire 100.000.000.

Gestione. — *Opera di previdenza per buonuscita ed assegni diversi a favore delle famiglie ed orfani del personale*. — Capitolo 74. Contributo del personale, lire 700.000.000.

Capitolo 75. Contributo dell'Amministrazione (capitolo n. 25 della spesa), lire 700.000.000.

Capitolo 76. Multe al personale, lire 3.000.000.

Capitolo 77. Quote sull'importo delle tasse di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire cento, lire 100.000.

Capitolo 78. Ritenute al personale per assegni giornalieri di malattia (regio decreto-legge 4 ottobre 1935, n. 1988, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 202 e decreto ministeriale 11 febbraio 1947), lire 70.000.000.

Capitolo 79. Interessi sul Fondo dell'Opera, lire 6.600.000.

Capitolo 80. Canone a carico della gestione rivendita libri e giornali, *per memoria*.

Capitolo 81. Utile netto della gestione pubblicità nelle stazioni e nei treni, *per memoria*.

Capitolo 82. Entrate delle colonie marine e climatiche, *per memoria*.

Capitolo 83. Entrate diverse ed eventuali, *per memoria*.

Capitolo 84. Disavanzo della gestione, *per memoria*.

Titolo VIII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*. — Capitolo 85. Introiti della gestione (capitolo n. 124 della spesa), lire 40.000.000.

Titolo IX. *Gestione dei mutui al personale*. — *Patrimonio*. — Capitolo 86. Quote in conto capitale da reimpiegare in mutui (capitolo n. 125 della spesa), lire 50.000.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Gestione. — Capitolo 87. Introiti della gestione (capitolo n. 126 della spesa), lire 60.000.000.

Titolo X. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale.* — *Patrimonio.* — Capitolo 88. Sovvenzioni da parte degli enti mutuanti per erogazioni alle cooperative (capitolo n. 127 della spesa), *per memoria.*

Gestione. — Capitolo 89. Società cooperative fra il personale per la costruzione di case economiche e popolari. Rimborso di interessi e quote di ammortamento ad estinzione di mutui (capitoli nn. 128 e 129 della spesa), lire 15.000.000.

Capitolo 90. Ritenute a soci di cooperative in conto manutenzione degli stabili e per altri titoli diversi (regio decreto-legge 7 ottobre 1923, n. 2412, convertito nella legge 16 giugno 1927, n. 985) (capitolo n. 130 della spesa), *per memoria.*

Titolo XI. *Monopolio per gli acquisti all'estero di carboni e metalli (Stralcio).* — Capitolo 91. Ricavo vendite e accreditamenti vari (capitolo n. 131 della spesa), *per memoria.*

Titolo XII. *Ufficio centrale carboni (Stralcio).* — Capitolo 92. Ricavo vendite e accreditamenti vari (capitolo n. 132 della spesa), *per memoria.*

Titolo XIII. *Operazioni per conto di terzi e gestione dei mandati a disposizione e di anticipazione.* Capitolo 93. Operazioni attinenti ai trasporti (capitolo n. 133 della spesa), lire 30.000.000.000.

Capitolo 94. Operazioni attinenti al personale (capitolo n. 134 della spesa), lire 6.500.000.000.

Capitolo 95. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati (capitolo n. 135 della spesa), lire 75.000.000.000.

Capitolo 96. Mandati a disposizione e di anticipazione estinti (capitolo n. 136 della spesa), *per memoria.*

Titolo XIV. *Partite di giro.* — Capitolo 97. Tasse erariali e di bollo sui trasporti (capitolo n. 137 della spesa), lire 4.130.000.000.

Capitolo 98. Imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (capitolo n. 138 della spesa), lire 50.000.000..

Capitolo 99. Imposte a carico della parte ordinaria del bilancio, del Fondo pensioni e dell'Opera di previdenza, sulle competenze del personale (articolo 18 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 agosto 1947, n. 778) (capitolo n. 139 della spesa), lire 1.917.000.000.

Capitolo 100. Imposte e tasse ritenute a terzi (capitolo n. 140 della spesa), lire 50.000.000.

Capitolo 101. Imposta sull'entrata (capitolo n. 141 della spesa), lire 4.000.000.000.

Capitolo 102. Ritenute sulle competenze del personale sussidiario e contrattista e corrispondente contributo dell'Amministrazione per l'assicurazione presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni (capitolo n. 142 della spesa), lire 250.000.000.

Capitolo 103. Ritenute sulle competenze del personale e corrispondente contributo dell'Amministrazione a favore dell'Ente nazionale di previdenza e assistenza dipendenti statali per l'assistenza sanitaria (capitolo n. 143 della spesa), lire 2.020.000.000.

Capitolo 104. Ritenute sulle competenze del personale e corrispondente contributo dell'Amministrazione a favore dell'Istituto nazionale della previdenza sociale per il fondo di solidarietà sociale (capitolo n. 144 della spesa), lire 260.000.000.

Riassunto dell'entrata. — Titolo I. Parte ordinaria, lire 196.256.500.000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 61.860.000.000.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 258.116.500.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini, officine e scorte.* — Gestione autonoma dei magazzini, lire 97.800.000.000.

Gestione viveri «La Provvida», lire 4.500.000.000.

Officine e scorte, lire 51.952.000.000.

Titolo IV. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 21.317.000.000.

Titolo V. Gestione del fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 168.800.000.

Titolo VI. Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 216.000.000.

Titolo VII. Opera di previdenza a favore del personale, lire 1.579.700.000.

Titolo VIII. Gestione del fondo di garanzia per le cessioni, lire 40.000.000.

Titolo IX. Gestione dei mutui al personale, lire 110.000.000.

Titolo X. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche, lire 15.000.000.

Titolo XI. Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli (*Stralcio*), *nulla.*

Titolo XII. Ufficio centrale carboni (*Stralcio*); *nulla.*

Titolo XIII. Operazioni per conto di terzi, ecc., lire 111.500.000.000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 289.198.500.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Titolo XIV. Partite di giro, lire 12.677.000.000.

Totale generale dell'entrata, lire 559.992.000.000.

Spesa. — Titolo I. Parte ordinaria. — Sezione I. Spese d'esercizio della rete ferroviaria e dello stretto di Messina. — Servizi della Direzione generale. — Capitolo 1. Personale, lire 2.995.000.000.

Capitolo 2. Forniture spese ed acquisti, lire 600.000.000.

Servizio movimento. — Capitolo 3. Personale, lire 36.820.000.000.

Capitolo 4. Forniture, spese ed acquisti, lire 4.350.000.000.

Capitolo 5. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 220.000.000.

Servizio commerciale e del traffico. — Capitolo 6. Personale, lire 1.155.000.000.

Capitolo 7. Forniture, spese ed acquisti, lire 70.000.000.

Capitolo 8. Indennizzi per perdite, avarie, ritardata resa di spedizioni e passività per tasse di trasporti, rimaste totalmente o parzialmente scoperte, lire 310.000.000.

Servizio materiale e trazione. — Capitolo 9. Personale, lire 14.915.000.000.

Capitolo 10. Forniture, spese ed acquisti, lire 36.200.000.000.

Capitolo 11. Manutenzione del materiale rotabile, lire 23.500.000.000.

Servizio lavori e costruzioni. — Capitolo 12. Personale, lire 18.945.000.000.

Capitolo 13. Forniture, spese ed acquisti, lire 5.100.000.000.

Capitolo 14. Manutenzione della linea, lire 16.000.000.000.

Linee secondarie a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia). — Capitolo 15. Personale, lire 295.000.000.

Capitolo 16. Forniture, spese ed acquisti, lire 400.000.000.

Capitolo 17. Manutenzione del materiale rotabile, lire 100.000.000.

Capitolo 18. Manutenzione della linea, lire 300.000.000.

Navigazione dello Stretto di Messina. — Capitolo 19. Personale, lire 210.000.000.

Capitolo 20. Forniture, spese ed acquisti, lire 340.000.000.

Spese generali dell'Amministrazione. — Spese generali attinenti al personale. — Capitolo 21. Contributo al Fondo pensioni e sussidi (regio decreto-legge 23 marzo 1924, n. 498, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473) (capitolo n. 61 dell'entrata), lire 19.210.000.000.

Capitolo 22. Contributo al Fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al

trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi (regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2529, e regio decreto-legge 31 gennaio 1924, n. 171, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473) (capitolo n. 65 dell'entrata), lire 168.500.000.

Capitolo 23. Contributo per l'assicurazione del personale sussidiario e contrattista presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni, lire 125.000.000.

Capitolo 24. Contributi per l'assicurazione del personale non di ruolo iscritto all'Istituto nazionale della previdenza sociale ed alla Cassa invalidi della marina mercantile, lire 775.000.000.

Capitolo 25. Contributo al fondo Opera di previdenza a favore del personale (capitolo n. 75 dell'entrata), lire 700.000.000.

Capitolo 26. Contributo all'Ente nazionale previdenza ed assistenza dipendenti statali, lire 1.010.000.000.

Capitolo 27. Spese per assegni e indennità diverse al personale, lire 250.000.000.

Capitolo 28. Premi eccezionali al personale, lire 60.000.000.

Capitolo 29. Premi e compensi al personale per più intense prestazioni richieste per lavori di ripristino delle linee, impianti e mezzi diversi d'esercizio (capitolo n. 14 dell'entrata) lire 285.000.000.

Capitolo 30. Oblazioni e sussidi al personale, lire 31.500.000.

Capitolo 31. Spese per il servizio sanitario (regio decreto 31 dicembre 1923, n. 2918, e regio decreto-legge 8 gennaio 1925, n. 34, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597), lire 130.000.000.

Capitolo 32. Contributo per il « Dopolavoro ferroviario » (regio decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1908, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562), lire 2.700.000.

Capitolo 33. Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli, lire 290.000.000.

Spese generali diverse. — Capitolo 34. Avvisi, orari e pubblicazioni diverse, lire 300.000.000.

Capitolo 35. Imposte e tasse, lire 85.000.000.

Capitolo 36. Spese giudiziali e contenziose, lire 8.000.000.

Capitolo 37. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'ufficio e di magazzino, lire 40.000.000.

Capitolo 38. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà, lire 75.000.000.

Capitolo 39. Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere, lire 17.000.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Capitolo 40. Spese per la sorveglianza dei trasporti, lire 1.000.000.000.

Capitolo 41. Contributo dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune, lire 425.000.000.

Capitolo 42. Compensi ad altre Amministrazioni per i servizi coi loro treni e per i servizi su tronchi in esercizio speciale, lire 80.000.000.

Capitolo 43. Compensi corrisposti ad imprese assuntrici di trasporti in sostituzione di servizi ferroviari, *per memoria*.

Capitolo 44. Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine, lire 200.000.000.

Capitolo 45. Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli, lire 800.000.000.

Capitolo 46. Contributo dell'Amministrazione ferroviaria per interessi sui capitali impiegati nell'acquisto e nella costruzione di case economiche per i ferrovieri (articolo 12 del regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2350, convertito nella legge 5 ottobre 1920, n. 1432), lire 1.200.000.

Capitolo 47. Spese casuali (articolo 141 del Regolamento approvato col regio decreto 23 maggio 1924, n. 827), lire 2.000.000.

Capitolo 48. Addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino e danni per ammanchi di materie e perdite di somme e valori, lire 600.000.000.

Capitolo 49. Indennità ai membri di commissioni, lire 1.000.000.

Capitolo 50. Spese diverse, lire 299.000.000

Servizi secondari. — Capitolo 51. Servizi accessori ad impresa od in economia, lire 5.000.000.

Capitolo 52. Annualità per la ricostituzione dei capitali mutuati per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (articolo 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553, e regio decreto-legge 4 novembre 1926, n. 2269, convertito nella legge 22 dicembre 1927, n. 2688), lire 22.590.000.

Capitolo 53. Annualità per la ricostituzione in 50 anni del capitale mutuato dal Fondo pensioni e sussidi per la costruzione della sede del Dopolavoro ferroviario in Roma (articolo 1 della legge 22 marzo 1928, n. 527), lire 410.000.

Sezione II. *Spese complementari*. — Capitolo 54. Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore (capitoli nn. 29 e 30 dell'entrata), lire 750.000.000.

Capitolo 55. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo n. 31 dell'entrata), lire 1.300.000.000.

Capitolo 56. Rinnovamento del materiale rotabile (capitoli nn. 32 e 38 dell'entrata), lire 1.610.000.000.

Capitolo 57. Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio (capitoli n. 33 e 38 dell'entrata), lire 1.000.000.000.

Capitolo 58. Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) (capitolo n. 34 dell'entrata), lire 50.000.000.

Sezione III. *Spese accessorie*. — *Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria*. — Capitolo 59. Annualità dovute al Tesoro per interessi ed ammortamenti, lire 1.134.000.000.

Capitolo 60. Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di Tesoreria (articolo 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638), *per memoria*.

Capitolo 61. Annualità dovuta al Consorzio di credito per le opere pubbliche per i fondi da esso mutuati per le spese di nuove elettrificazioni (articolo 2 dei regi decreti 21 maggio 1933, n. 450 e 2 luglio 1933, n. 755), lire 93.700.000.

Capitolo 62. Interessi sulle anticipazioni fornite dal Tesoro per la costruzione od acquisto di alloggi per i ferrovieri in conto patrimoniale, lire 385.000.000.

Capitolo 63. Annualità per le operazioni finanziarie occorrenti per far fronte alle spese di elettrificazione del gruppo di linee ferroviarie di cui alla legge 30 maggio 1940, n. 728, *per memoria*.

Capitolo 64. Interessi sul debito contratto per le spese relative alla sistemazione in Roma degli impianti ferroviari di cui al regio decreto-legge 8 aprile 1937, n. 749, convertito nella legge 23 dicembre 1937, n. 2613, *per memoria*.

Capitolo 65. Assegnazione al Fondo di riserva per le spese imprevedute (articolo 10 del regio decreto-legge 21 giugno 1941, n. 571, convertito nella legge 14 settembre 1941, n. 1115), lire 20.000.000.

Capitolo 66. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione, *per memoria*.

Capitolo 67. Contributo per le spese della Corte dei conti, lire 7.000.000.

Capitolo 68. Interessi a favore del Fondo di rinnovamento impianti e macchinari delle centrali elettriche, lire 22.500.000.

Capitolo 69. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori o per inadempimento di patti contrattuali (capitolo n. 23 dell'entrata), lire 55.900.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Capitolo 70. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi a diminuzione del prodotto netto, *per memoria*.

Capitolo 71. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute, lire 4.500.000.

Capitolo 72. Accantonamenti annuali per l'impianto idroelettrico di Bressanone e linea primaria Bressanone-Trento (capitolo n. 38 dell'entrata), *per memoria*.

Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria. — Capitolo 73. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale, *per memoria*.

Avanzo di gestione. — Capitolo 74. Avanzo della gestione da versare al Tesoro (articolo 6 secondo capoverso della legge 22 aprile 1905, n. 137), *per memoria*.

Riassunto delle spese ordinarie. — *Spese d'esercizio.* — Titolo I. *Parte ordinaria.* — Sezione I. *Spese d'esercizio della rete ferroviaria e dello Stretto di Messina.* — Direzione generale (Servizi centrali), lire 3.595.000.000.

Servizio movimento, lire 41.390.000.000.

Servizio commerciale e del traffico, lire 1.535.000.000.

Servizio materiale e trazione, lire 74.615.000.000.

Servizio lavori e costruzioni, lire 40.045.000.000.

Linee secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia), lire 1.095.000.000.

Navigazione dello Stretto di Messina, lire 550.000.000.

Spese generali dell'Amministrazione, lire 26.970.900.000.

Servizi secondari, lire 28.000.000.

Totale della Sezione I, lire 189.823.900.000.

Sezione II. *Spese complementari*, lire 4.710.000.000.

Sezione III. *Spese accessorie.* — Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria, lire 1.722.600.000.

Totale del Titolo I, parte ordinaria, lire 196.256.500.000.

Titolo II. *Parte straordinaria.* — Capitolo 75. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione delle linee assunte in esercizio, *per memoria*.

Capitolo 76. Acquisto di materiale rotabile e di navi-traghetto (capitolo n. 38 dell'entrata), lire 600.000.000.

Capitolo 77. Miglioramenti al materiale rotabile ed alle navi traghetto (capitoli nn. 38 e 40 dell'entrata), lire 1.010.000.000.

Capitolo 78. Materiale di esercizio in aumento patrimoniale (capitolo n. 38 dell'entrata), lire 95.000.000.

Capitolo 79. Lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili, lire 565.000.000.

Capitolo 80. Lavori di elettrificazione delle linee (capitolo n. 38 dell'entrata), lire 310.000.000.

Capitolo 81. Miglioramenti alle linee ed agli impianti, lire 30.000.000.

Capitolo 82. Aumento della dotazione di magazzino (capitolo n. 43 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 83. Spese di riparazione e di ricostruzione in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra (capitoli nn. 39 e 41 dell'entrata), lire 57.000.000.000.

Capitolo 84. Spese per la costruzione o l'acquisto di case per i ferrovieri in conto patrimoniale (capitolo n. 42 dell'entrata), lire 2.250.000.000.

Titolo III. *Magazzini, officine e scorte.* — *Gestione autonoma dei magazzini.* — Capitolo 85. Spese per l'acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (capitoli nn. 43, 44 e 45 dell'entrata), lire 97.800.000.000.

Capitolo 86. Acconti sulle forniture in corso (capitolo n. 46 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 87. Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia (capitolo n. 47 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 88. Spese per infortuni marittimi relativi ai trasporti per conto della gestione di magazzino (capitolo n. 48 dell'entrata), *per memoria*.

Gestione viveri « La Provvida ». — Capitolo 89. Spese d'impianto (capitolo n. 49 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 90. Spese di acquisto viveri e addebiti diversi (capitolo n. 50 dell'entrata), lire 4.500.000.000.

Officine e scorte. — Capitolo 91. Spese per lavori fatti dalle officine dipendenti dal servizio materiale e trazione e dall'industria privata (capitolo n. 51 dell'entrata), lire 43.120.000.000.

Capitolo 92. Spese dei cantieri e officine diverse, e delle centrali elettriche (capitolo n. 52 dell'entrata), lire 832.000.000.

Capitolo 93. Materiali di scorta, materie ricevute (capitolo n. 53 dell'entrata), lire 8.000.000.000.

Titolo IV. *Gestione del fondo pensioni e sussidi.* — Capitolo 94. Pensioni, lire 13.054.000.000.

Capitolo 95. Indennità di caroviveri, lire 7.715.000.000.

Capitolo 96. Sussidi, *per memoria*.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Capitolo 97. Pensioni ad agenti ex gestioni austriache ed a quelli passati nei ruoli di altre Amministrazioni dello Stato (legge 6 luglio 1940, n. 952) (capitolo n. 55 dell'entrata), lire 548.000.000.

Capitolo 98. Erogazioni dei proventi del Fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitolo n. 57 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 99. Investimento del contributo dell'Amministrazione per l'accantonamento in conto capitale, *per memoria*.

Titolo V. *Gestione del fondo speciale per le Pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi*. — Capitolo 100. Pensioni, lire 168.800.000.

Capitolo 101. Sussidi, *per memoria*.

Capitolo 102. Avanzo della gestione, *per memoria*.

Titolo VI. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*. — *Patrimonio*. — Capitolo 103. Spese per acquisto e costruzione di case (articolo 293 testo unico delle disposizioni sull'edilizia popolare ed economica approvato col regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165 e legge 10 giugno 1939, n. 931) (capitoli nn. 66 e 67 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 104. Interessi sulle spese fatte durante il periodo di costruzione (capitoli nn. 66 e 67 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 105. Spese di riparazione e di ricostruzione dei fabbricati in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra (capitolo n. 68 dell'entrata), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 106. Interessi dei capitali investiti nella costruzione e nell'acquisto di case già abitabili, lire 19.000.000.

Capitolo 107. Imposte e sovrimposte, lire 2.000.000.

Capitolo 108. Spese di amministrazione, custodia e diverse, lire 60.000.000.

Capitolo 109. Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile, lire 25.000.000.

Capitolo 110. Manutenzione ordinaria, lire 80.000.000.

Capitolo 111. Manutenzione straordinaria, lire 30.000.000.

Capitolo 112. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (articolo 50 del regolamento, approvato col regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), *per memoria*.

Capitolo 113. Versamenti al fondo di riserva della gestione, *per memoria*.

Titolo VII. *Opera di previdenza a favore del personale*. — *Patrimonio*. — Capitolo 114.

Spese per acquisto e costruzione di immobili ed arredamenti (capitolo n. 73 dell'entrata), lire 100.000.000.

Gestione. — Opera di previdenza per buonuscita ed assegni diversi a favore delle famiglie ed orfani del personale. — Capitolo 115. Spese per raccogliere ed istruire orfani e figli di agenti ed ex agenti, lire 156.000.000.

Capitolo 116. Indennità di buonuscita, lire 770.000.000.

Capitolo 117. Sussidi temporanei ed assegni alimentari di diritto, lire 162.000.000.

Capitolo 118. Sussidi temporanei ed assegni alimentari facoltativi, lire 5.000.000.

Capitolo 119. Sussidi diversi, lire 25.000.000.

Capitolo 120. Assegni giornalieri di marcia (regio decreto-legge 4 ottobre 1935, n. 1988, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 202 e decreto ministeriale 11 febbraio 1947), lire 70.000.000.

Capitolo 121. Rimborsi di ritenute, *per memoria*.

Capitolo 122. Colonie marine e climatiche, lire 153.000.000.

Capitolo 123. Avanzo della gestione, lire 138.700.000.

Titolo VIII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*. — Capitolo 124. Spese della gestione (capitolo n. 85 dell'entrata), lire 40.000.000.

Titolo IX. *Gestione dei mutui al personale*. — *Patrimonio*. — Capitolo 125. Somme mutuate al personale (capitolo n. 86 dell'entrata), lire 50.000.000.

Gestione. — Capitolo 126. Spese della gestione (capitolo n. 87 dell'entrata), lire 60.000.000.

Titolo X. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale*. — *Patrimonio*. — Capitolo 127. Società cooperative fra il personale per la costruzione di case (capitolo n. 88 dell'entrata), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 128. Erogazione d'interessi e quote di ammortamento ad estinzione mutui (capitolo n. 89 dell'entrata), lire 14.700.000.

Capitolo 129. Quota di spese generali durante il periodo di ammortamento (capitolo n. 89 dell'entrata), lire 300.000.

Capitolo 130. Versamento a cooperative delle ritenute fatte a soci in conto manutenzione degli stabili e per altri titoli diversi (regio decreto-legge 7 ottobre 1923, n. 2412, convertito nella legge 16 giugno 1927, n. 985) (capitolo n. 90 dell'entrata), *per memoria*.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Titolo XI. *Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli (Stralcio)*. — Capitolo 131. Spese per acquisti e diverse (capitolo n. 91 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo XII. *Ufficio centrale carboni (Stralcio)*. — Capitolo 132. Spese per acquisti e diverse (capitolo n. 92 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo XIII. *Operazioni per conto di terzi e gestione dei mandati a disposizione e di anticipazione*. — Capitolo 133. Operazioni attinenti ai trasporti (capitolo n. 93 dell'entrata), lire 30.000.000.000.

Capitolo 134. Operazioni attinenti al personale (capitolo n. 94 dell'entrata) lire 6.500.000.000.

Capitolo 135. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche amministrazioni e di privati (capitolo n. 95 dell'entrata), lire 75.000.000.000.

Capitolo 136. Mandati a disposizione e di anticipazione emessi (capitolo n. 96 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo XIV. *Partite di giro*. — Capitolo 137. Versamento delle tasse erariali e di bollo sui trasporti (capitolo n. 97 dell'entrata), lire 4.130.000.000.

Capitolo 138. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (capitolo n. 98 dell'entrata), lire 50.000.000.

Capitolo 139. Versamento delle imposte, a carico della parte ordinaria del bilancio, del Fondo pensioni e dell'Opera di previdenza, sulle competenze del personale (articolo 18 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 agosto 1947, n. 778) (capitolo n. 99 dell'entrata), lire 1.917.000.000.

Capitolo 140. Versamento delle imposte e tasse ritenute a terzi (capitolo n. 100 dell'entrata), lire 50.000.000.

Capitolo 141. Versamento dell'imposta generale sull'entrata (capitolo n. 101 dell'entrata), lire 4.000.000.000.

Capitolo 142. Versamento all'Istituto nazionale assicurazioni dei premi per l'assicurazione del personale sussidiario e contrattista (capitolo n. 102 dell'entrata), lire 250.000.000.

Capitolo 143. Versamento all'Ente nazionale di previdenza ed assistenza dipendenti statali delle ritenute sulle competenze del personale e corrispondente contributo dell'Amministrazione (capitolo n. 103 dell'entrata), lire 2.020.000.000.

Capitolo 144. Versamento all'Istituto nazionale della previdenza sociale delle ritenute al personale non di ruolo e del relativo con-

tributo dell'Amministrazione per il Fondo di solidarietà sociale (capitolo n. 104 dell'entrata), lire 260.000.000.

Riassunto della spesa. — Titolo I. Parte ordinaria, lire 196.256.500.000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 61.860.000.000.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 258.116.500.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini, officine e scorte*. — Gestione autonoma dei magazzini, lire 97.800.000.000.

Gestione viveri « La Provvida », lire 4.500.000.000.

Officine e scorte, lire 51.952.000.000.

Titolo IV. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 21.317.000.000.

Titolo V. Gestione del fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 168.800.000.

Titolo VI. Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 216.000.000.

Titolo VII. Opera di previdenza a favore del personale, lire 1.579.700.000.

Titolo VIII. Gestione del fondo di garanzia per le cessioni, lire 40.000.000.

Titolo IX. Gestione dei mutui al personale, lire 110.000.000.

Titolo X. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche, lire 15.000.000.

Titolo XI. Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli (*stralcio*), nulla.

Titolo XII. Ufficio centrale carboni (*stralcio*), nulla.

Titolo XIII. Operazioni per conto di terzi, ecc., lire 111.500.000.000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 289.198.500.000.

Titolo XIV. Partite di giro, lire, 12.677.000.000.

Totale generale della spesa, lire 559.992.000.000.

Riassunto generale dell'entrata e della spesa. — Titolo I. *Parte ordinaria*. — Entrate, lire 196.256.500.000.

Spese, lire 196.256.500.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*. — Entrate, lire 61.860.000.000.

Spese, lire 61.860.000.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Entrate, lire 289.198.500.000.

Spese, lire 289.198.500.000.

Partite di giro. — Entrate, lire 12.677.000.000.

Spese, lire 12.677.000.000.

Riassunto delle entrate e delle spese effettive. — Entrate effettive ordinarie e straordinarie, lire 258.116.500.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Spese effettive ordinarie e straordinarie, lire 258.116.500.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati gli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1949-50.

Passiamo agli articoli del disegno di legge. Si dia lettura dell'articolo 1.

SULLO, *Segretario*, legge:

« È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione (*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 2.

SULLO, *Segretario*, legge:

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità del bilancio allegato alla presente legge. (Appendice n. 1) ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 3.

SULLO, *Segretario*, legge:

« L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1949-50, in lire 35.500.000.000 ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 4.

SULLO, *Segretario*, legge:

« L'assegnazione a carico delle spese complementari per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, prevista nella misura minima del 2.50 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1949-50, nella misura minima dell'1 per cento ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 5.

SULLO, *Segretario*, legge:

« Il contributo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nelle spese per il funzionamento dell'Ufficio speciale di riscontro della Corte dei conti presso le ferrovie dello Stato, stabilito nella misura di lire 6.000.000 dall'articolo 6 del decreto legislativo 25 marzo 1948, n. 186, è elevato a lire 7.000.000 ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 6.

SULLO, *Segretario*, legge:

« Il Ministro dei trasporti, previa intesa di volta in volta con il Ministro per il tesoro, è autorizzato a corrispondere, per l'esercizio finanziario 1949-50, al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, compensi speciali per prestazioni eccezionali rese oltre il normale orario di servizio, il cui corrispettivo non possa essere commisurato alla loro durata.

« Per la concessione di detti compensi, che saranno imputati ad apposito capitolo istituito nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, non potrà superarsi, per ogni trimestre, un quarto della somma di lire 60.000.000 autorizzata per lo scopo ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (*È approvato*).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta dei disegni di legge:

« Autorizzazione di una prima spesa di lire 1.000.000.000 occorrente per l'applicazione dell'articolo 57 del Trattato di pace fra l'Italia e le Potenze alleate ed associate » (725);

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 » (682).

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Comunico il risultato della votazione:

« Autorizzazione di una prima spesa di lire 1.000.000.000 occorrente per l'applicazione dell'articolo 57 del Trattato di pace fra l'Italia e le Potenze alleate ed associate » (725):

Presenti e votanti	329
Maggioranza	165
Voti favorevoli	260
Voti contrari	69

(La Camera approva).

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 » (682):

Presenti e votanti	329
Maggioranza	165
Voti favorevoli	260
Voti contrari	69

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Amadeo Ezio — Amatucci — Ambrico — Amendola Giorgio — Andreotti — Angelini — Angelucci Nicola — Arcangeli — Armosino — Artale — Avanzini — Azzi.

Babbi — Baglioni — Bagnera — Baldasari — Balduzzi — Barbina — Bartole — Basso — Bavaro — Belliardi — Belloni — Benvenuti — Bernardi — Bernardinetti — Bernieri — Berti Giuseppe fu Giovanni — Bettinotti — Bettiol Giuseppe — Biagioni — Bianchini Laura — Bianco — Biasutti — Bigiandi — Bima — Bonino — Bonomi — Bonfante Margherita — Borsellino — Bosco Lucarelli — Bucciarelli Ducci — Bulloni.

Cacciatore — Caccuri — Cagnasso — Calosso Umberto — Campilli — Camposarcuno — Capacchione — Capalozza — Cappi — Capua — Cara — Carcaterra — Carignani — Caronia Giuseppe — Carratelli — Carron — Caserta — Casoni — Cassiani — Castelli Edgardo — Castelli Avolio Giuseppe — Cavalli — Cavazzini — Cerabona — Chatrian — Chiaranello — Chiarini — Chieffi — Chiesa Tibaldi Mary — Chini Coccoli Irene — Cifaldi — Cimenti — Clerici — Coccia — Cocco Ortu — Codacci Pisanelli — Colitto — Colleoni — Concetti — Conci Elisabetta — Coppi Alessandro — Corbino — Cornia — Corona Achille — Corona Giacomo — Corsanego — Cortese — Cotani — Covelli — Cremaschi Carlo — Cremaschi Olindo — Cuttitta.

D'Agostino — Dal Canton Maria Pia — D'Ambrosio — Dami — D'Amico — De Caro Gerardo — De' Cocci — De Gasperi — Delle Fave — Delli Castelli Filomena — De Maria — De Martino Alberto — De Meo — De Michele — De Palma — De Vita — Diecidue — Di Fausto — Dominedò — Donati — Donatini — Ducci.

Ebner — Emanuelli — Ermini.

Fadda — Fanelli — Faralli — Farinet — Fascetti — Fassina — Fazio Longo Rosa — Federici Agamben Maria — Ferrarese — Ferrario Celestino — Ferreri — Fietta — Fina — Firrao Giuseppe — Foresi — Franceschini — Franzo — Fumagalli.

Gabrieli — Galati — Garlato — Gasparoli — Gatto — Gennai Tonietti Erisia — Geraci — Germani — Geuna — Giacchero — Giammarco — Giannini Guglielmo — Giolitti — Giordani — Giovannini — Giuntoli Grazia — Gonella — Gorini — Gotelli Angela — Grammatico — Greco Giovanni — Guadalupi — Guerrieri Emanuele — Guggenberg — Guidi Cingolani Angela Maria.

Helper.

Imperiale — Improta.

Jervolino Angelo Raffaele — Jervolino De Unterrichter Maria.

La Malfa — Latanza — Lecciso — Leone Marchesano — Liguori — Lizier — Lo Giudice — Lombardi Ruggero — Lombardi Colini Pia — Lombardo Ivan Matteo — Longhena — Longoni — Lozza.

Maglietta — Malvestiti — Mancini — Manironi — Manuel Gismondi — Manzini — Marchesi — Marconi — Marengi — Marotta — Martino Edoardo — Martino Gaetano — Marzarotto — Marzi Domenico — Massola — Mastino del Rio — Mattarella — Maxia — Mazzo Crescenzo — Melis — Melloni Mario — Menotti — Merloni Raffaele — Micheli — Mievville — Migliori — Momoli — Monterisi — Monticelli — Montini — Moro Aldo — Moro Girolamo Lino — Motolese — Mùrdaca.

Natali Ada — Natta — Nenni Giuliana — Nicoletto — Nitti — Notarianni — Novella — Numeroso.

Orlando.

Pacati — Paganelli — Pagliuca — Palazzo — Palmieri — Paolucci — Parente — Pecoraro — Pella — Pelosi — Perlingieri — Perrotti — Pertusio — Petrilli — Petrone — Petrucci — Piasenti Paride — Pieraccini — Pierantozzi — Pietrosanti — Pignatelli — Pignatone — Pino — Pirazzi Maffiola — Poletto — Ponti — Proia — Puccetti — Pucci Maria — Pugliese.

Quarello — Quintieri.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

Rapelli — Ravera Camilla — Reali — Regio d'Acì — Repposi — Rescigno — Riccio Stefano — Riva — Rivera — Rocchetti — Rosselli — Rumor — Russo Carlo.

Saccenti — Saggin — Saija — Sailis — Salerno — Salvatore — Sammartino — Sampietro Umberto — Sannicolò — Sansone — Scaglia — Scalfaro — Scelba — Schiratti — Socca — Sedati — Segni — Semeraro Santo — Serbandini — Silipo — Simonini — Smith — Sodano — Spataro — Spiazzi — Spoleti — Stella — Storchi — Stuani — Sullo.

Tambroni — Tarozzi — Terranova Corrado — Titomanlio Vittoria — Togni — Tomba — Tommasi — Tonengo — Torretta — Tosi — Tozzi Condivi — Treves — Troisi — Truzzi Ferdinando — Tudisco — Turco Vincenzo — Turnaturi.

Valandro Gigliola — Valsecchi — Veronesi — Vetrone — Vicentini Rodolfo — Vigorelli — Viola — Viviani Luciana — Vocino — Volpe.

Walter.

Zaccagnini Benigno — Zerbi.

Sono in congedo:

Ambrosini — Arcaini.

Bazoli — Bovetti — Burato.

Caiati — Calcagno — Capugi — Caroniti — Carpano Maglioli — Casalnuovo — Cera-
volo — Chiostergi — Colasanto.

De Caro Raffaele — Del Bo — Di Leo —
Dossetti.

Fabriani — Facchin — Ferraris — Fusi.
Guariento — Guerrieri Filippo.

Lazzati — Leone — Lucifredi.

Marazzina — Martinelli — Mastino Ge-
sumino — Moro Francesco — Murgia.

Negrari — Nicotra.

Pallenzona — Pera.

Raimondi — Resta.

Salizzoni — Semeraro Gabriele — Stagno
d'Alcontres.

Targetti — Tesoro — Tosato — Tri-
marchi.

Viale — Vigo — Visentin Angelo.

**Annuncio di interrogazioni
e di una interpellanza.**

PRESIDENTE. Si dia lettura delle inter-
rogazioni e di una interpellanza pervenute
alla Presidenza.

MAZZA, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Mi-
nistro dei lavori pubblici, per sapere se —
omesso in sede di bilancio il capitolo in di-

pendenza della legge 14 febbraio 1949, che
autorizzava la spesa di 500 milioni per il terre-
moto del 18-23 agosto 1948 nelle Puglie; ag-
gravatasi la situazione edilizia di Foggia e
degli altri Comuni, già denunciata in una
precedente interpellanza — non ritenga ur-
gente provvedere, nei termini dell'articolo 144
della legge sulla contabilità generale dello Sta-
to, alla istituzione di un capitolo aggiunto nel-
la previsione di spese per l'esercizio 1949-50;
ordinando al Provveditorato alle opere pubbli-
che di procedere immediatamente alla ripara-
zione delle case danneggiate, da oltre un anno-
sospesa.

(857)

« DE CARO GERARDO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i
Ministri del tesoro e della pubblica istruzio-
ne, per chiedere conferma circa l'esercizio del
diritto di prelazione da parte dello Stato nel-
la vendita di palazzo Barberini in Roma, che
sarebbe avvenuto in seguito a regolare noti-
fica fatta ai proprietari; e per conoscere le ra-
gioni che hanno imposto il pregiudizievole im-
provviso ritiro, sotto la pioggia, di numerose
opere della Galleria Corsini, trasferite in quel
palazzo, certo in seguito ad intesa delle parti,
in attesa di perfezionamento dell'atto.

In episodi così contraddittori la pubblica
opinione non può non ravvisare l'azione della
burocrazia, noncurante del patrimonio arti-
stico nazionale, ed il mondo della cultura non
può non allarmarsi alle voci di diversa desti-
nazione dello storico edificio agognato da capi
politici ministeriali in mal contenuti e non
appropriati atteggiamenti di grandezza.

« La situazione attuale consente solamente
che la magnifica residenza, sottratta all'ol-
traggio della speculazione, accolga la intangi-
bile maestà dell'Arte, nella auspicata Galleria
nazionale.

(858)

« MARCHESI, DI FAUSTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Mi-
nistro del tesoro, per conoscere i motivi per
cui gli acconti da concedere ai danneggiati sul-
le indennità prudenzialmente liquidate dalle
Intendenze di finanza sui danni agli indumenti
personali, mobilio ed altri arredi domestici,
risarcibili ai sensi della legge 26 ottobre 1940,
n. 1543, non vengono liquidati dalle Inten-
denze di finanza per intero sulle prime lire
200.000, malgrado la disposizione del decreto
ministeriale 31 gennaio 1949.

« Per conoscere altresì i motivi per cui i
criteri di liquidazione degli acconti suddetti

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

variano da Intendenza a Intendenza di finanza.
(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1434) « MONTICELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'industria e del commercio, per conoscere — in relazione alla enorme disoccupazione della zona di Pozzuoli (Napoli) che minaccia di aggravarsi per i licenziamenti nuovamente chiesti dallo stabilimento ex Ansaldo — i provvedimenti che intende adottare per incrementare la produzione dello stabilimento e per provocare un ulteriore assorbimento di mano d'opera. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1345) « MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno e l'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere se non ritengano opportuno impartire ai prefetti precise e tassative disposizioni per la integrale e rigorosa applicazione delle norme, specialmente degli articoli 222, 223 e 224 del testo unico delle leggi sanitarie, approvate con il decreto 27 luglio 1934, n. 1265, relative alla abitabilità delle case rurali.

« Mentre le norme sopra ricordate dispongono: che il proprietario di una casa rurale, adibita per abitazioni di coloro che sono addetti alla coltivazione dei fondi di sua proprietà, ha l'obbligo di mantenere lo stabile nelle condizioni di abitabilità stabilite dai regolamenti e, quando tali condizioni non si verificano, di apportarvi le opportune riparazioni; che il sindaco, sentito l'ufficiale sanitario o su richiesta del medico provinciale, possa dichiarare inabitabile una casa rurale o parti di essa e possa ordinarne lo sgombero; che il proprietario inadempiente sia diffidato a provvedere entro un termine prestabilito con comminatoria della esecuzione d'ufficio, ecc.; accade invece che, numerosissimi contadini, anche in zone agricole fertili e progredite di Italia, ad esempio quella delle Marche, vivono in condizioni pietose per lo stato delle loro abitazioni, malsane ed antigieniche, come rivelano anche le statistiche in materia.

« Gli interroganti sono convinti che il pronto ed energico intervento del Ministro dell'interno e dell'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, potrà essere molto efficace per obbligare — tramite i prefetti, i medici provinciali ed i sindaci — i proprietari ad eseguire i necessari lavori alle case coloniche di loro proprietà, in relazione anche all'impiego del 4 per cento dei prodotti in opere di miglio-

ria in base alla legge sulla tregua mezzadrile.
(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(1436) « DE' COCCI, COLI, BONOMI, ROSELLI, CARCATERA, CHIARINI, RIVA, FERRARESE, ARIOSTO, MASTINO DEL RIO, GIAMMARCO, MORO GIROLAMO LINO, D'AMBROSIO, AMADEO EZIO, BERNARDINETTI, LIGUORI, DONATINI, CLERICI, FASSINA, FASCETTI, ERMINI, VALSECCHI, CREMASCHI CARLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere se — in vista del disegno di legge di iniziativa parlamentare n. 814 presentato in questi giorni alla Camera, tendente a prolungare i limiti di età per il collocamento a riposo degli ufficiali dell'Esercito — non ritenga di dover sospendere il collocamento a riposo degli ufficiali prossimi a raggiungere i limiti di età secondo la legge vigente.

« L'interrogante è convinto della giustizia del disegno di legge suindicato; tuttavia, anche a prescindere dal merito della cosa, gli sembra opportuno che in attesa della delibera del Parlamento, venga preso il suindicato provvedimento di sospensione. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(1437) « CAPPI ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri del tesoro e dei lavori pubblici, per conoscere quale azione intendono svolgere per dare attuazione alla legge 25 giugno 1949, numero 403, riguardante la ricostruzione delle case distrutte ed in ispecie se non credono adeguare gli stanziamenti per i contributi rateali onde assicurare la ricostruzione di almeno 100 mila vani all'anno; e se non credono fornire agli enti preposti per la concessione dei mutui e delle anticipazioni dei mezzi finanziari indispensabili anche con impiego di un'aliquota dei fondi E.R.P.

(212) « SANSONE ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testé lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 12.55.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1949

*Ordine del giorno per la seduta di lunedì
14 novembre 1949.*

Alle ore 16:

1. — Proposte di modificazioni al Regolamento della Camera. (Doc. I, n. 5).

2. — *Discussione dei disegni di legge:*

Delegazione al Governo di emanare una nuova tariffa generale dei dazi doganali. (638). — *Relatori:* Corbino, *per la maggioranza*, e Pesenti, *di minoranza*.

Concessione di una sovvenzione straordinaria di lire 800 milioni all'Azienda Carboni Italiani (A. Ca. I.). (Approvato dal Senato). (733). — *Relatore* Cagnasso.

3. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Disposizioni sui contratti agrari di mezzadria, affitto, colonia parziaria e compartecipazione. (Urgenza). (175). — *Relatori:* Dominè e Germani, *per la maggioranza*, e Grifone e Sansone, *di minoranza*.

4. — *Discussione dei disegni di legge:*

Modifiche alle disposizioni del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e del relativo regolamento. (Approvato dal Senato). (251). — *Relatore* Tozzi Condivi.

Ratifica dell'Accordo in materia di emigrazione concluso a Buenos Ayres, tra l'Italia e l'Argentina, il 26 gennaio 1948. (Approvato dal Senato). (513). — *Relatore* Repossi.

Esecuzione dell'Accordo per i trasporti aerei concluso a Roma fra l'Italia e la Gran Bretagna il 25 giugno 1948. (Approvato dal Senato). (537). — *Relatore* Veronesi.

Senatore BOSCO LUCARELLI ed altri — Soppressione del ruolo degli aiutanti delle cancellerie e segreterie giudiziarie e passaggio degli aiutanti nel ruolo dei funzionari delle cancellerie e segreterie giudiziarie (Gruppo B). (Approvata dalla II Commissione permanente del Senato). (595) — *Relatore* Fietta.

Estensione dell'Accordo per i trasporti aerei tra l'Italia ed il Libano concluso a Beirut il 24 gennaio 1949. (761). — *Relatore* Veronesi.

5. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Norme sulla promulgazione e pubblicazione delle leggi e dei decreti del Presidente della Repubblica. (Modificato dal Senato). (22-B). — *Relatore* Tesauro.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI